

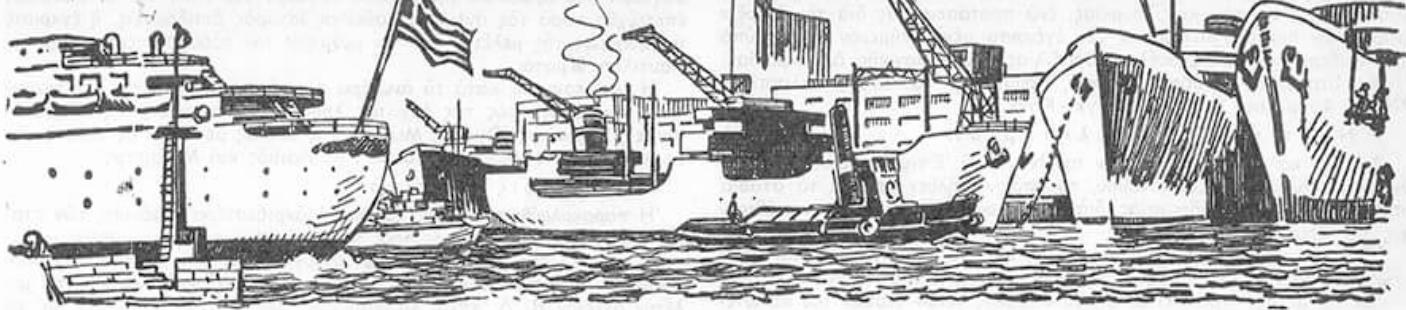
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1963

Αρ. Φύλλου 677/436

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 677/436

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1963

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Απεστάλη από το 'Υπουργείον τής Ναυτιλίας πρὸς τὴν "Ενωσιν τῶν Εφοπλιστῶν καὶ τὴν ἐν Λοιδίνω 'Επιτροπὴν Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, τὸ κάτωθι διεσδικὸν ἔγγραφον, ἀναφερόμενον εἰς τὰ θέματα, ἄτινα ἀπὸ μακροῦ ἀπασχολοῦν τὴν Ναυτιλίαν, διὰ μακρῶν κατὰ καιροὺς ὑπομνημάτων πρὸς τὸ 'Υπουργείον ὑπεδείχθησαν καὶ τελευταῖς ἔθιγησαν ἀπὸ τοὺς ἐπισκεφθέντας τὸν κ. Στρατήγην, ἐπὶ τῇ ἀναλήψει τῶν καθηκόντων του, ἐκπροσώπους τῆς 'Ενώσεως τῶν Εφοπλιστῶν.

Τὸ ἔγγραφον, ὡφελόμενον ἀκριβῶς εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ νέου 'Υπουργοῦ, εἶναι ἐν τῷ συνόλῳ του ἰκανοποιητικόν. "Ἄν μή τι ἄλλο, ἐμφανίζει τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου, ὑπὸ τὴν σκληρὰν τῆς πραγματικότητος πίεσιν, τελούσας ἐν ἐγρηγόρσει. Τὰ ζητήματα, ποὺ ἀπασχολοῦν τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον τὰς ἀνησυχούν, τούλαχιστον, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ κυριώτερα ἔξ αὐτῶν δὲν ἐπελύθησαν, ἀλλὰ ἀπλῶς ὑποσχέσεις δι' αὐτὰ παρέχονται καὶ πάλιν.

Δημοσιεύμεν τὸ ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου, ἵνα ὅλοι λάδουν γνῶσιν αὐτοῦ, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐπισημαίνομεν τὰ ζητήματα, ἐπὶ τὸν ὅποιον αἱ παρεχόμεναι ἔθιγησεις ἐλέγχονται ἀσφαεῖς, ὃν ὅχι καὶ ἀνακρίβεις:

I. Φορολογικόν: 'Ως γνωστόν, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ 'Υπουργείου, διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος συνεκροτήθη 'Επιτροπὴ ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν 'Υπουργείων Οἰκονομικῶν, 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Συντονισμοῦ καὶ τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν, εἰς ἣν ἀνετέθη ἡ μελέτη αὐτοῦ. 'Η 'Επιτροπὴ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον της καὶ ὑπέβαλε τὴν ἔκθεσίν της εἰς τοὺς ἀρμόδιους ὑπουργούς.

2. Πρόστιμα ἐπιβαλλόμενα ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ.:

α) Δι' ἀλλού συνθεσίς: Τὸ θέμα ἔχει ρυθμισθῆ ἡδη ἀπὸ ἔτους διὰ τῆς ἐν συνεννόησει μετὰ τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν νέας διαστιπώσεως τοῦ οἰκείου ὄρου τῶν ἐκδιδούμενῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως πλοίων ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. 'Η γενομένη ρύθμισις ἔχει γύρυτατα περιθώρια συμπληρώσεως τῆς συνθέσεως ἀναλόγως τῶν ἐκτελουμένων πλόων, μὲ ἀποτέλεσμα τὰ πρόστιμα νὰ ἐπιβάλλονται εἰς σπανίας περιπτώσεις ἀποφυγῆς συμμορφώσεως πρὸς τὰ, ἐν συνεννόησει μετὰ τῆς 'Ενώσεως, ἔγκριθέντα καὶ ἐφαρμοζόμενα μέτρα.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐναπόκειται νὰ μεριμήσουν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νέου ὄρου καὶ εἰς τὰ πλοῖα των, ὑποβάλλοντες σχετικὴν πρὸς τοῦτο αἴτησιν.

β) Πρόστιμα λόγω μη ἔγκαίρου ἀνανεώσεως τοῦ ναυτολογίου (πρόσθετα τέλη).

Τὸ θέμα ἔχει ρυθμισθῆ καὶ δὲν ἐπιβάλλονται πρόσθετα τέλη, λόγω μη ἀνανεώσεως τοῦ ναυτολογίου ἐπὶ τὴν συμπληρώσει ἔξαμηνον ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως του, ἀρκεῖ νὰ καταβάλλεται ἐντὸς τοῦ ἔξαμηνον ποσὸν καλύπτοντας ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου, τὰς ἐκ τοῦ ναυτολογίου πλέονται πλέονται τέλη.

Οὕτω δὲν εἰναι πλέον ἀπαραίτητος ἡ ἀνανέωσις τοῦ ναυτολογίου ἐπὶ τὴν συμπληρώσει ἔξαμηνον ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως του διὰ τὴν μη ἐπιβολὴν προσθέτων τελῶν, ἐφ' ὅσον αἱ ἔκ τοῦ ναυτολογίου πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ὀφελοῦμεναι εἰσφοραὶ καλύπτονται ἔγκαιρως, εἰς δὲ ἄλλωστε ἀπέβλεπεν ἡ ἀνανέωσις τοῦ ναυτολογίου.

Ἡ ρύθμισις αὕτη ἐφαρμόζεται ἡδη ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ., κατόπιν συνεννόησεως μετ' αὐτοῦ τῶν ἐνδιαφερομένων Γραφείων.

3. Ενοποίησις εἰς σφράγιδα τοῦ Ν.Α.Τ., Ταμείων Προνοίας, Φόρων κ.λ.π.

Ἡ ἐνοποίησις τῶν πρὸς τὸ Δημόσιον κρατήσεων καὶ τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ Ταμεία Προνοίας εἰσφορῶν ἐκ ναυτολογίου χρήζει νομοθετικῆς ρυθμίσεως.

Κατόπιν τούτου, μελετᾶται ἡ δυνατότης ἐνοποίησεως μόνον τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ Ταμεία Προνοίας 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ Εἰσφορῶν πρὸς

διευκόλυνσιν τῆς ἐργασίας τῶν σχετικῶν ὑπολογισμῶν. 'Ἐπ' αὐτοῦ θὰ ἐπανέλθωμεν συντόμως.

4. Αναγνώρισις κλάδου ἡλεκτρολόγων.

Τὸ θέμα ἐκκρεμεῖ, διὰ τοὺς ἐν τῷ ὑμετέρῳ σημειώματι ἀναφερομένους λόγους.

5. Δραπέται.

Τὸ 'Υπουργείον ἐφαρμόζει μετ' αὐτηστρότητος τὰς κειμένας διατάξεις ἐπιβολῆς κυρώσεων εἰς τοὺς δραπέτας, τὰ δὲ παρ' αὐτοῦ ἐφαρμοζόμενα διοικητικά μέτρα διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν κρουσμάτων δραπετῶν καὶ τὴν ἐπιβολὴν κυρώσεων ἐπεξετάσθησαν δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ καὶ εἰς τοὺς ναυτικοὺς μέλη πληρώματος πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας.

'Ἐπὶ τοῦ προκειμένου σημειούμεν ὅτι κατὰ τὰ ὑπὸ δψιν μας στοιχεῖα τὰ 3/4 ἐκ τῶν δραπετῶν εἶναι μαθητεύμενοι ναυτικοί, οἵτινες δὲν ἀποβλέπουν νὰ σταδιοδρομήσουν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀλλὰ διὰ τῆς ναυτολογήσεως των ἐπὶ τῶν πλοίων νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἔγκατάστασίν των εἰς πλέον οἰκονομικῶς καὶ κοινωνικῶς προηγμένας καὶ εὐημερούσας χώρας.

'Ἐν τῇ προποαθείᾳ τῆς περιστολῆς τῶν δραπετεύσεων, παρακαλούμεν ὅπως συσταθῆ εἰς τὰ μέλη τῆς ύμετέρας 'Ενώσεως ἡ ἐνέργεια μεγαλυτέρου ἐλέγχου παρὰ τῶν ναυτικῶν γραφείων, κατὰ τὴν ἐπιλογὴν νέων, τὸ πρῶτον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἰσερχομένων, οἱ δὲ πλοιάρχοι τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δοηθοῦν τὰς υπερεσίας τοῦ 'Υπουργείου διὰ τῆς καταγγελίας τῶν ἐκ τῶν πλοίων των δραπετεύσεων.

'Εξ ἀλλού ἐκδίδεται διαταγὴ, ὅπως εἰς τὰ ἐκδιδόμενα νέα φυλάδια εἰς ἀντικατάστασιν ἀπολεσθέντος τοιούτου ἡ βιδιλιαρίου μαθητευομένου, καταχωρῆται τυχὸν προγενεστέρα δραπέτευσις τοῦ ναυτικοῦ.

6. Νόμος ἐλέγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχει μελετήσει τὸ δόλον θέμα ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, ἀναμένονται δόμως αἱ ἐπ' αὐτοῦ ἀπόψεις τῆς 'Ενώσεως, οἵτινες ἔχουν ζητηθῆ δι' ἐπανειλημένων ἔγγράφων τοῦ 'Υπουργείου.

7. Αποζημίωσις ναυτικῶν.

'Η κατάργησις καταβολῆς διπλῆς ἀποζημιώσεως εἰς ναυτικούς διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν προεβλέφθη εἰς διαταπωθὲν ἐν συνεννόησει καὶ μετὰ τῆς ύμετέρας 'Ενώσεως σχέδιον διατάξεως περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τῶν ἄρθρων 61, 68 καὶ 75 τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἡς ἡ πρώθησις εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψήφισιν ἐμπατιώθη μὲ τὴν ἐπελθούσαν κυβερνητικὴν μεταβολὴν.

'Οσον ἀφορᾶ τὴν τροποποίησιν τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τῶν ἀναφέρομένων εἰς τὰς καταβαλλομένας ἀποζημιώσεις εἰς τὸν ναυτικόν, λόγω ἀναιτίου ἀπολύτων του, τὸ 'Υπουργείον, μελετήσαν τὸ θέμα, πρόκειται νὰ θέσῃ ὑπὸ δψιν σας τὰς ἀποζημιώσεις τοῦ, ἵνα μετὰ ταῦτα προβῇ εἰς τὴν τελικὴν διαμόρφωσιν τῶν ἀπὸ τοῦ πλοιού εἰσηγήσεών του.

8. Διμερεῖς συμβάσεις περὶ απαλλαγῆς ἐκ τῆς διπλῆς φορολογίας.

Τὸ 'Υπουργείον ἐπιλαμβάνεται οἰκοθεν περιπτώσεων διὰ τὴν ὑπογραφὴν τοιούτων συμβάσεων. 'Η εὐόδωσις δόμως τῶν προσπαθειῶν του δὲν ἔξαρτᾶται μόνον ἀπὸ τὰς καταβαλλομένας ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐνεργείας, διότι ἡ συγκατάθεσις τῆς ἀντισυμβαλλομένης Κυβερνήσεως δὲν εἶναι πάντοτε εὔκολος, ίδια εἰς περιπτώσεις κρατῶν στερουμένων ναυτιλίας ἡ κρατῶν τῶν ὀποίων τὰ πλοῖα δὲν καταπλέουν εἰς ἐλληνικούς λιμένας καὶ ἐπομένως μὴ ἔχοντας συμφέρον διὰ τὴν ὑπογραφὴν συμβάσεων, διὰ τῶν ὀποίων θὰ στερηθοῦν ὠρισμένων ἐσόδων των.

Παρὰ ταῦτα, πέραν τῶν μέχρι σήμερον ὑπογραφεισῶν διμερῶν συμβάσεων ἀπαλλαγῆς ἐκ τῆς διπλῆς φορολογίας, πρωθυΐνται ἡδη σχετικαὶ

διαπραγματεύσεις διά την ύπογραφήν τοιούτων συμβάσεων και μετά τών Κυβερνήσεων τών κρατών Βιρμανίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ινδίας, Νοτιοαφρικανικής 'Ενωσεως, Ν. Ζηλανδίας και Πολωνίας.

'Εξ αλλού προσκρούουν εἰς σοδαράς δυσχερείας αἱ ἑτὶ τοῦ θέματος διαπραγματεύσεις μετά τῶν κυβερνήσεων Αίγυπτου, Αύστραλίας, Γιουγκοσλαβίας, Πακιστάν και Τουρκίας, ἐνώ προτάσεις μας διὰ τὴν ἔναρξιν παραμοίων διαπραγματεύσεων δὲν ἔγενοτο μέχρι σήμερον δεκταὶ ὑπὸ τῶν Κυβερνήσεων Βενεζούελας, Βραζιλίας, Δομηνικανής Δημοκρατίας, Ιράκ, Ιαπωνίας, Κούβας, Μεξικού, Ρουμανίας, Ταϊλάνδης, Φιλιππίνων Νήσων, Φορμόρας, Χιλής και Χόγκ - Κόγκ.

9. ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΈΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ.

Διὰ τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, διετυπώθη σχέδιον νόμου, τὸ ὅποιον διήλθεν ἀπαντα τὰ στάδια προεργασίας και διαδικασίας διὰ τὴν προώθησιν του πρὸς κατάθεσιν εἰς τὴν Βουλήν.

'Επι τοῦ αὐτοῦ θέματος ἥρχισαν ἡδη σχετικαὶ συνενωήσεις και μετὰ τοῦ νεοεκλεγέντος εἰς τὴν θέσιν τοῦ Προέδρου τοῦ Ν.Ε.Ε. κ. 'Αλ. Γράτσου.

'Ἐν τῷ μεταξὺ προώθεται ἡ συμπλήρωσις κενῶν θέσεων τοῦ κατωτέρου προσωπικού τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

10. ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΑΤΙΚΩΝ

Τὰ ἑπὶ τοῦ θέματος ληφθέντα ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου μέτρα και τὰ μέχρι σήμερον ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα ἀνεκοινώθησαν ὑμῖν διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 44906/7241/11.5.63 ἔγγραφο. Αἱ προσπάθειαι τοῦ 'Υπουργείου διὰ τὴν περαιτέραν δελτίωσιν τῆς σημειουμένης ἐλλείψεως συνεχίζονται, τελευταίως δὲ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 48677/7930 ἀπὸ 5.6.63 ἀποφάσεως τεθείσης εἰς γενικωτέραν ἔφαρμογήν ἐλήφθησαν μέτρα, δι' ὧν, εἰς διὰ περιπτώσεις ἀποδειγμένων δὲν προσφέρονται, ὑπὸ τοὺς δρους τῆς ισχυόυσης συλλογικῆς συμβάσεως, ναυτικοὶ κάτοχοι ἀναλόγου πρὸς τὴν θέσιν δι' ἣν προσρίζονται, ἀποδεικτικοῦ ικανότητος εἰς τὸν τόπον τῆς ναυτολόγησας, ἢ δὲν εἶναι δυνατὴ ἡ ἐκ τοῦ Κέντρου ἀποστολὴ τοιούτων ἀνευ καθυστερήσεως τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ἔξουσιο δοτεῖται ἡ ἀρμοδιός ἀρχῆς και ἀνευ παρεμβάσεως τοῦ 'Υπουργείου ὅπως προβαίνῃ εἰς τὴν ἀμεσον ναυτολόγησιν ναυτικῶν κεκτημένων διπλώματος ἢ πτυχίου κατὰ μίαν τάξιν κατωτέραν και κατὰ τὰς διὰ τῆς ἀποφάσεως διδομένας λεπτομερεστέρας δόδγίας. 'Η ώς ἀνών ἀπόφασις ἐκοινοποιήθη εύρυτατα πρὸς ἀπαντα τὰ ναυτικὰ γραφεία δι' εἰδικῆς ἐγκυλίου.

11. ΣΧΟΛΑΙΑ ΑΓΓΛΙΑΝΟΥ.

'Η ἐπαναπαραγώρησις τοῦ ἀφαιρεθέντος ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου γηπέδου ἐν 'Ασπροπόρῳ διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἑκεὶ ἔγκαταστάσεων τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀπέτελεσεν ἀντικείμενον ἀπασχολήσεως τοῦ 'Υπουργείου και αἱ μὴ τελεσφορήσασαι εἰσέτι πρὸς τοῦτο ἐνέργεια τοῦ 'Υπουργείου συνεχίζονται.

12. ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΤΑ

ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ.

'Ως εἶναι ἡδη ὑμῖν γνωστὸν τὸ 'Υπουργείον χειρίζεται τὸ θέμα, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς 'Ενωσεως σας και τῆς ἐν Λονδίνῳ 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, κατὰ δὲ τὴν τελευταίαν κατ' 'Απρίλιον σύσκεψιν τοῦ ἀρμόδιου ναυτιλιακοῦ ὄργανου τοῦ Ν.Α.Τ.Ο. ἐν Λονδίνῳ, ἐπετεύχθη παρὰ τὰς ἀντιμετωπισθείσας ισχυρὰς ἀντιδράσεις, ἡ ἔγκρισις προωθήσεως τῆς μελέτης διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ σοδαροῦ τούτου διὰ τὴν Ναυτιλίαν θέματος.

'Η ἐκτέλεσις τῆς κατὰ τὰς ἀνωτέραν ἀποφάσεως προωθεῖται ἡδη περιτέρω συμφώνων πρὸς τὰς ἔχατως ληφθείσας ἀποφάσεις τῆς συνελθούσης εἰς Παρισίους 'Ομάδος Μελέτης τῆς ὁποίας μετέσχον ἐκ μέρους τῶν Λονδίνων συναδέλφων σας οἱ κ.κ. Κ. Λαιμός και Μπίσμπας.

13. ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.

'Η παρακολούθησις, ὃ ἔλεγχος και ἡ ἀκριβεστέρα ἐμφάνισις τῶν στατιστικῶν στοιχείων, ως πρὸς τοὺς προσφερομένους πρὸς ἐργασίαν ναυτικούς, τοὺς ἔξι ἀντικειμενικῶν λόγων ἀνέργους και τοὺς ἐκ τούτων ἐπιδοτούμενους, ἀπησχόλησην ἀπὸ μακροῦ τοῦ 'Υπουργείον. Τελεῖ ἡδη ὑπὸ μελέτην σχέδιον Β. Δ. 'Επερι ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν', δι' οὐ ἀντιμετωπίζεται ἡ ἐπὶ μονιμωτέρων κριτηρίων ρύθμισις τοῦ θέματος τῆς ἐπιδοτήσεως.

'Οπωσδήποτε, οἱ ἔκαστοτε ἐμφανιζόμενοι ἀριθμοὶ ἀνέργων δὲν συμπίπτουν και πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἐπιδοτουμένων, δοθέντος διτὶ ἡ χορήγησις ἐπίδοματος προβλέπεται μόνον διὰ τοὺς πληρούντας ὡρισμένας περιοριστικὰς κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις προϋποθέσεις.

14. ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΖΥΓΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ.

Καθ' ἡ ἀνεκοινώθη εἰς ὑμᾶς προφορικῶς, τοῦ λοιποῦ θὰ ἐπιτρέπεται η ναυτολόγησις συζύγων μόνον τοῦ α' πλοιάρχου και τοῦ α' μηχανικοῦ, κατόπιν αιτήσεως τοῦ πλοιοκτήτου.

ΥΠΟΣΧΕΣΕΙΣ...

'Ιδοὺ και αἱ παρατηρήσεις μας ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων. 'Αρχίζομεν ἀπὸ τὸ φορολογικόν: Γνωστὸν πλέον τὸ ἀποτέλεσμα. 'Ετορπιλλίσθη ἡ προσπάθεια τῆς διευθήσεως του ἀπὸ τὴν ὑπηρεσιακὴν Κυβέρνησιν. Δὲν θὰ ἀρνηθῶμεν τὴν πολύτιμον συμβολὴν τοῦ κ. Β. Χανιδή, διευθυντοῦ τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Ο κ. Κωτιάδης ἐκινήθη, ἀποχώρησε, βραδύτατα. Μῆνες ἔχρειάσθησαν διὰ νὰ πεισθῇ, διτὶ ἡ κρίσις πράγματι ἐνετάθη. 'Ενυπογράφως ὁ «έγκεφαλος» τοῦ 'Υπουργείου ημεσθήτησε τὸ κίνδυνον «μαζικού» παροπλισμοῦ!

Καὶ μέχρις ὅτου καθυστερήσεως ὁ ναυλοτιμάριθμος καταδείχη τὴν πτώσιν τῶν ναυλῶν, τὸ 'Υπουργείον — ὁ μακάριος προϊστάμενος του και ὁ παρακοιμώνεος «έγκεφαλος» — καμμίαν δὲν ἐπεδεικνύνει διάθεσιν ἐνημερώσεως τῶν ἀνωτέρων κυβερνητικῶν κλιμακίων ἐπὶ τῆς κρίσεως. "Εφθασεν ὁ κ. Ανδρεάδης, κατὰ σύσκεψιν μὲ τοὺς ἀρμόδι-

INTERNATIONAL MARINE PAINTS

**TOP ✓
QUALITY**

**TOP ✓
SERVICE**

You can't beat International marine coatings for quality and extreme durability under all climatic conditions. You can't beat International service either because their specialised products are available in every major port—and throughout the world there are over 1000 agents ready to serve you.

LONDON

International Paints Ltd.

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON S.W.1.
Telephone: TATE GALLERY 7070 (15 LINES)
Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LDN. - Cables: CORROFOUL LDN. SW.1.



NEW YORK

International Paints Co. Inc.

21 WEST STREET, NEW YORK, 6 - NEW YORK
Telephone: WHITEHALL 3-1188
Telex: 212-571-0388 - Telegrams: CORROFOUL NEW YORK

ASSOCIATED FACTORIES IN

AUSTRALIA MELBOURNE CANADA REGINA FRANCE ROUEN
AUSTRALIA SYDNEY CANADA VANCOUVER GERMANY HAMBURG
BRAZIL RIO DE JANEIRO DENMARK COPENHAGEN HOLLAND ROTTERDAM
CANADA MONTREAL FRANCE LE HAVRE INDIA CALCUTTA

ITALY GENOA
ITALY TRIESTE
MEXICO MEXICO CITY
NIGERIA IKEJA

NORWAY BERGEN
NEW ZEALAND AUCKLAND
NEW ZEALAND WELLINGTON
SPAIN BILBAO

SWEDEN GOTHEBORG
U.S.A. NEW ORLEANS
U.S.A. SAN FRANCISCO
VENEZUELA MARACAIBO

A WORLD-WIDE PAINT ORGANISATION

ους παράγοντας τού 'Υπουργείου, νὰ καταγγείλῃ ἀπροκαλύπτως, τὴν ἀντιδραστικὴν κατὰ τοῦ φορολογικοῦ αἰτήματος στάσιν αὐτοῦ τοῦτο τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας!

Καὶ ὅταν πλέον τὰ γεγονότα, ὁ παροπλισμὸς ὑπερτριακοφίων πλοίων, μᾶς ἐκάλυψαν, ἀνελήφθη ἡ προσπάθεια διὰ τῆς συσταθεῖσης ἐπιτροπῆς μελέτης τοῦ ζητήματος. Τὸ ἔργον καὶ τῆς ἐπιτροπῆς ἔχρονισεν. 'Η Κυβέρνησις παρητίθη. 'Η ὑπρεστικὴ ἔνιψε τὰς χειράς της καὶ τὰ πλοῖα καλούνται τῷρα νὰ πληρώσουν φόρον ἐπὶ τῶν ζημιῶν. Αὐτὰ διὰ τὴν ἴστορίαν καὶ ἵνα, τούλαχιστον, γνωρίσῃ ἡ Ναυτιλία, πῶς ἐδῶ χειρίζονται τὰς ὑπόθεσεις της.

Διὰ τὰ πρόστιμα ἐλλιπούς καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως καὶ τὰ πρόσθετα τέλη ληξιπροθέσμων ναυτολογίων, ἡ ἀπάντησις εἶναι ικανοποιητική, μὲν μίαν ὅμως ουσιώδη παρατήρησιν: Κανεὶς — οὔτε τὸ Ν.Α.Τ. οὔτε ἡ 'Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν — δὲν ἔφρονται νὰ ἐνημερώσῃ τὸν Ἐφοπλιστὴν ἐπὶ τῶν θεσμοθετηθέντων (ἐγκριτικὴ πρᾶξις τοῦ «Βασιλείου Ρ.») διὰ τὴν ἐλλιπή σύνθεσιν, ἵνα καὶ τὰς πράξεις διὰ τὸ ἴδια τοῦ πλοία εἰς ἕκαστος Ἐφοπλιστὴς προσωρόση. Δὲν ἔγνωσθη ἐπίσης εὐρύτερον τὸ καθιερώθεν ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. σύστημα τῶν τρεχουμένων λογαριασμῶν, βάσει τοῦ οποίου τὰ ναυτολογίαν διὰ καθίστανται ληξιπρόθεσμα καὶ δὲν ἐπιβαρύνονται μὲν πρόσθετα τέλη τοκογυφικά.

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ: Δέν ἀπαλλάσσεται τὸ Ν.Α.Τ. τῆς εὐθύνης, διὰ τὰ ἔκαστοτε — τὰ συχνὰ ἀτυχῶν — λάθη εἰς τοὺς λογαριασμούς του μὲ τὰ Ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα. Διεπιστώθησαν τελευταίως παραλείφεις εἰς τὸν ὑπολογισμὸν ἐμβοσμάτων ἀσυγχώρητοι. Τὸ μηχανογραφικὸν σύστημα δὲν τὰ προέλασε...

Διὰ τὴν ἐνοποίησιν τῶν εἰς φορῶν λοιμβάνονται ὑπὲρ ὄψιν μας τὴν ὑπόσχεσιν, ὅτι «μελετᾶται» τὸ ζῆτημα. "Ιδωμεν.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τοὺς δραπέτας: Ἐχειάσθησαν ἐπίμονα διαβήσαστα τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ νὰ πεισθούν οἱ ἀρμόδιοι νὰ λάθουν μέτρα αὐτητῷρετα πρὸς περιστολὴν τῆς μάστιγος τῶν δραπετεύσεων. Τὰ μέτρα, πράγματι, τὰ διοικητικὰ ἐφαρμόζονται, χωρὶς νὰ είναι ὅμως καὶ τὰ αὐτητῷρετα. 'Η ἀπόβολὴ τοῦ δραπέτου ἀπὸ τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν ήτοι καὶ εἴναι ἐπιβεβλημένη. Δὲν τὴν ἡθέλσαν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου. 'Η ἔγγραφη, πάντως, εἰς τὸ μητρώον τῆς πράξεως τῆς δραπετεύσεως καὶ ἡ ἀναγραφὴ τῆς εἰς τὸ ἀντίγραφον τοῦ φυλλαδίου, ὅπερ θὰ ἐπέζητε ἐπανερχόμενος νὰ λάθῃ ὁ δραπέτης, ἔγγνωσταις κατὰ κάποιον τρόπον τὴν ἀπόβολὴν του ἀπὸ τὰ πλοῖα. Κανεὶς δὲν θὰ προσελάμβανε τὸν δραπέτην. 'Υπεδίχθη τὸ μέτρον αὐτὸν τελευταίως. 'Υπόσχονται τὴν ἐφαρμογὴν του. Νὰ τὸ πιστεύσωμεν;

Διὰ τὴν διπλῆν ἀποζημίωσιν τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν, τὸ ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου ἀνακριθῶς ὀνταρέται εἰς καταρτισθὲν σχέδιον νόμου, τοῦ ὁποίου ἡ προώθησις δὲν ἐπετεύχθη, λόγῳ τῆς κυβερνητικῆς κρίσεως. Τὸ σχέδιον αὐτὸν ἔγκατελείφθη ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον, λόγῳ τῆς προβληθείστης ἀντιδράσεως τῶν ἐργατικῶν σωματείων. Δὲν ἔφθασε ποτὲ μέχρι τῆς Νομοπαρασκευαστικῆς ἐξ 'Υπουργῶν 'Ἐπιτροπῆς. Τούναντιον, μάλιστα, ἐκρίθη σκοπιμώτερον καὶ ἔξυπηρετικώτερον διὸ τὴν ἡσυχίαν τῶν προϊσταμένων τοῦ 'Υπουργείου, νὰ ὀφεοῦν τὰ δικαστήρια νὰ λύσουν διὰ τῆς νομολογίας τὸ ζῆτημα! Αὐτὴ είναι ἡ καθαρὰ ἀλήθεια διὰ τοὺς γνωρίζοντας καὶ παρακολουθοῦντας τὰ διαπραττόμενα εἰς δάρος τοῦ πλοίου.

Λαμβάνομεν, τέλος, ὑπὸ σημείωσιν καὶ τὴν ὑπόσχεσιν περὶ τροποποιήσεως τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Δικαίου διὰ τὴν ἀναίτιον ἀπόλυσιν. Πρόκειται, πάντως, περὶ ὑπόσχεσεως. Διὰ τὸ 'Υπουργείον μας αἱ ὑπόσχεσεις δὲν ἔχουν καὶ τόσην ἀξίαν.

Καὶ ίδου τὸ σοφαρὸν ζῆτημα τῶν διμερῶν συμβάσεων ἀπαλλαγῆς ἐκ

τῆς διπλῆς φορολογίας. Μᾶς διαβεβαίοι τὸ 'Υπουργείον, ὅτι πράττει τὸ ἐπ' αὐτῷ διὰ νὰ διευρύνῃ τὸν κυκλον τῶν συμβεβλημένων χωρῶν. Συναντήστε, μᾶς λέγει, δυσχερείας. "Ισως διότι — προσθέτομεν ἡμεῖς — τὸ ἀρμόδιον 'Υπουργείον δὲν ἀνέλαβε μὲν ἐνδιαφέρον, μὲ κατανοησιν τῆς ἀνάγκης, τὴν σχετικὴν προσπάθειαν. "Ισως ἀκόμη, διότι ἡ "Ενωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν δὲν ἔφθασε μέχρι τῶν ζωηροτέρων διαμαρτυριῶν. "Ισως, τέλος, διότι ἀγνοοῦν οἱ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας τὸ γεγονότο, ὅτι αὐτά τὰ ξένα Κράτη, ποὺ ὀρνοῦνται εἰς ἡμᾶς τὴν διμερῆ σύμβασιν, τὴν ἔχουν παραχωρήσει εἰς τὰ πλοῖα ἄλλων χωρῶν. Συγκεκριμένωνς ἡ Νότιος Ἀφρική ἔχει ἡδη συνάψει διμερεῖς τοιάστας συμφωνίας μὲν ὅλα σχεδὸν τὰ ξένα ναυτικὰ κράτη, ἀκόμη καὶ τὰ μικρότερα, πλὴν ἡμῶν. Καὶ είναι σημαντικά τὰ συμφέροντα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. Εύρυτατα συμμετέχει εἰς τὰς ἐκεῖθεν μεταφοράς. Εὐργείας τοῦ ημενεκτικῆ του θέσις. Τὰ αὐτὰ ἔχουμεν νὰ εἴπωμεν καὶ διὰ τὴν 'Ινδίαν.

"Η προσπάθεια, συνεπῶς, τῆς προωθήσεως τῶν συμβάσεων σύντονος, συστηματικῆς καὶ ἐπίμονος πρέπει νὰ ἀναληφθῇ. Αἱ παραστάσεις τῶν Ἐφοπλιστῶν ἀς στραφοῦν καὶ πρὸς τὸ 'Υπουργείον τῶν Ἐξωτερικῶν. Πρόκειται περὶ ζητήματος ἄκρως σοβαροῦ. Αἱ ἐπ' αὐτοῦ ἐνέργειαι δὲν πρέπει νὰ είναι παρεμπίποτασι.

Εἰς τὰ τῆς ἐλλείψεως ἀξιωματικῶν καὶ ταῖς κατωτέρων πληρωμῶν ἀτῶν, ἡ ἀποτυχία τῶν προβλέψεων καὶ τῶν ἐνεργειῶν τοῦ 'Υπουργείου, τελοῦντος ὑπὸ τὴν διηγεκῆ πίεσιν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανων, ὑπῆρξε παταγώδης. Πτύσσων πρὸ τῆς Π.Ν.Ο. ὁ κ. Κωτιάδης, εὐχόμενος νὰ μη προέλθῃ εἰς προστριβὴν τινὰ μὲ αὐτήν, ήκολούθησε τὴν γνωστὴν τακτικὴν τῆς στρουθοκαμήλου. 'Ἐπίεις τοὺς Ἐφοπλιστὴς διὰ νὰ συμπληρώσουν τὰ κενὰ τῆς συνθέσεως, ἐνώ πληρώματα, ἐπιδοτούμενα ὡς ἀνεργα, δὲν προσεφέροντο πρὸς ναυτολόγησιν.

Καὶ ἀνέκρουσεν ὁ τέως 'Υπουργός πρύμνων, ὅταν, ἐπὶ τέλους, ἀντεῖληφθῇ τὸ κατήφορον πρὸς τὸ ὅπιον ἔφέρτο.

Τὰ ἀναφέρομεν εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦ 'Υπουργείου μέτρα, ἐλήφθησαν μετὰ τὸ προκληθὲν ἀδιέξοδον, λόγω ἀκριβῶν τῆς ἐφαρμόνης τακτικῆς ποὺ ἡκολούθησαν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ 'Υπουργείου.

Δέν ἀποδίδει ἐπίσης τὴν ἀλήθειαν ἡ πληροφορία περὶ «εἴ περ εἰς ρυασίας». Διατάγματος, τροποποιούντος τὰ τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων. Τὸ Διατάγματος, κατητρίσθη, μετὰ τὴν ἀποκάλυψιν τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐπεδοτοῦντο ἀνέργοι, ἐνώ ἔργασια πρὸς αὐτοὺς προσεφέρετο, χωρὶς νὰ γίνεται ἀποδεκτή. Καὶ ὅμως, ἡ δημοσίευσις τοῦ Διατάγματος αὐτοῦ ἀνεστάλη διὰ τὸν φόβον τῶν 'Ιουδαίων... "Ἐλειψε καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ἡ ἐπίγνωσις τῆς εὐθύνης τῶν προϊσταμένων τοῦ 'Υπουργείου. 'Εμραφόδιτον ἡκολούθησαν τακτικήν.

Καὶ καταλήγομεν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου. Θλιβερὸν ὑπόθεσις. Τὰ μέχρι τοῦδε διαδραματισθέντα καταδεικνύουν τὴν πλήρη τοῦ Κράτους ἀνεπάρκειαν εἰς τὴν συμπαράστασιν καιρίων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας. Μεγάλη ἡ Ναυτιλία, μικρὸν ἀτυχῶν τὸ Κράτος. Καὶ εἰς τὸ ζῆτημα αὐτὸν δέν πρόκειται τὶ τὸ ικανοποιητικὸν νὰ ἐπιτύχωμεν, ἂν οἱ Ἐφοπλισταὶ πρωτοδούλοις δὲν κινηθῶν.

Αὐτὰς τὰς παρατήρησεις ἔχουμεν νὰ διατυπώσωμεν ἐπὶ τοῦ ὑπουργικοῦ ἔγγραφου. 'Ο ἀγνοῶν τὰ πράγματα, θὰ πιστεύσῃ εἰς τὴν «κοσμογονίαν», ὑπὸ τὴν ὁποίαν ναρκισσεύονται νὰ πιστεύουν, ὅτι διαβεβαίοι οἱ τοῦ καλοῦ μας 'Υπουργείον προϊστάμενοι. Διὰ τὸν ζῶντας τὴν πραγματικότητα, ὑποσχέταις πολλαὶ ἐδόθησαν καὶ δίδονται. 'Ολίγαι ὅμως μέχρι τοῦδε ἔχει προληπτικόθεσαν.

Καὶ ἐπαναλεμβάνομεν: Συνέλθετε, κύριοι. 'Εκτελέσατε τὸ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καθηκόν σας. "Αλλως τὰ πλοῖα θὰ σᾶς ἐγκαταλείψουν καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ἀμετακλήτως.



H DREW CHEMICAL CORPORATION

ἀγγέλλει τὴν ἴδρυσιν τῆς

DREW CHEMICAL CORPORATION NEDERLAND N.V.

καὶ τὴν ἐγκατάστασιν γραφείων πρὸς ἀποκλειστικὴν διανομὴν τῶν AMEROID προϊόντων καὶ πρὸς τεχνικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων εἰς ΟΛΛΑΝΔΙΑΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

Minervahuis, Meent 106
P.O. Box 932, Rotterdam

Αύγουστου 1, 1963

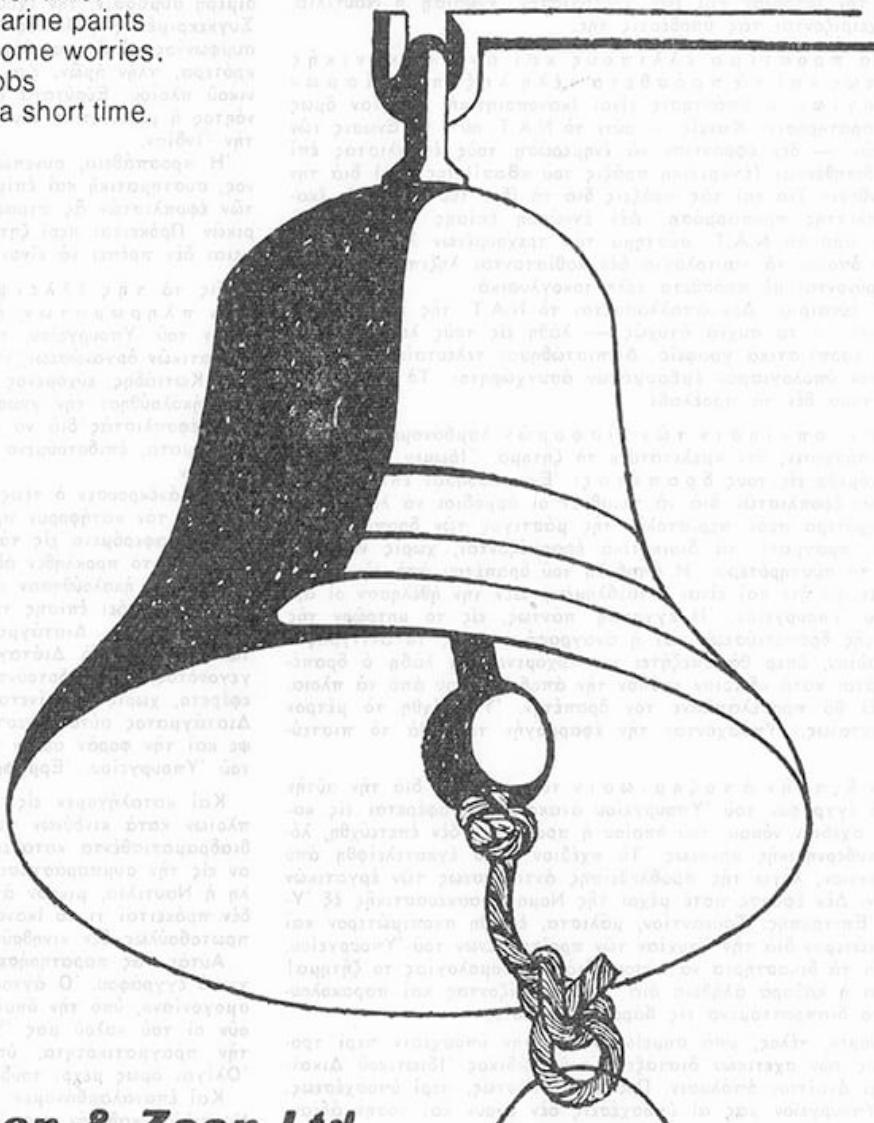
Τηλέφωνον :

11 14 65

Do you work 12 hours a day?

Perhaps even longer.
Oh, this being pressed for time!
With Pieter Schoen's marine paints
you can avoid at least some worries.
they are made for big jobs
which must be done in a short time.

B.H

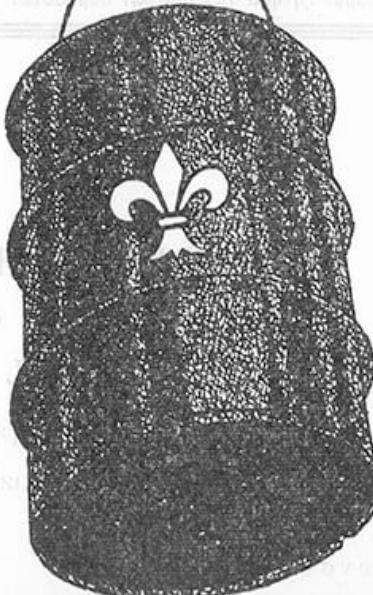


Pieter Schoen & Zoon Ltd.



Since 1722

Marine Paints Rotterdam Holland



CORPORATION NEDERLAND N.V.
MERCEDIS
Devoe and Raynolds Co., Inc.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΦΟΡΟΣ ΔΥΣΒΑΣΤΑΚΤΟΣ

"Οταν δὲ ισχύων διὰ τὴν Ναυτιλίαν φορολογικὸς Νόμος πρὸ ἐπών
ἔθεσμοθετήθη, κανεὶς δὲν προέβλεπε τὴν ἐπταστὴ κρίσιν καὶ τὰς ἔξ
αὐτῆς προελθούσας ραγδαίας ἑξέδιξες εἰς τὴν τεχνικὴν τῶν πλοίων
καὶ τὰ μεγέθη αὐτῶν. Ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων — οἱ χαμηλοὶ ναῦλοι —
ἔφερε τοὺς ἐφοπλιστάς εἰς τὴν ναυπήγησιν πλοίων μεγάλων
(σοῦπερ τάνκερς καὶ μπάλκ κέρριερς), τῶν ὅποιων πλέον οἰκονομικὴ¹
ἀπειδεικνύεται ἡ διοχείρισις, προστηρομόσμενή εἰς τὴν κρίσιν τῆς ναυ-
λαγορᾶς. Τὰ ἔσδοτα κινήσεως τῶν μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν δὲν εἶναι
ἄναλογα πρὸς τὴν ηὐδημένην μεταφορικήν των ικανότητα. Οἱ χαμη-
λὸι ναῦλοι εἰσπράττεται ἐπὶ φορτίου περισσοτέρου.

Καὶ καθώρισε τότε ὁ φορολογικὸς νόμος ποσοστὸν 4% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου διὰ τὰς χρονοναυλώσεις. Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται, ὅτι είναι ὑπερβολικὸν τὸ ποσοστὸν αὐτό. "Ολα τὰ πρό πενταετίας ναυπηγήθεντα καὶ ιστηγόμενα σκάφη τῶν 40 - 75 χιλ. τόννων, πρεναυλώθησαν καὶ προναυλώνονται μὲν ναύλους ἔξευτελιστικούς, τῆς κρίσεως. Μόλις ἀντικρύζονται αἱ δαπάναι συντηρήσεως, μισθοδοσίας καὶ τὰ τοκοχρεωλάνσια πρός τὰ ναυπηγεῖα. Εἰς τὸ ἐλάχιστον, μέχρι καὶ τῶν τελευταῖς σέντες, ἔχουν προϋπολογισθῇ τα ἔξοδα καὶ αἱ ἐπιβαρύνσεις τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Πρόκειται περὶ ἔγχειρήματος, ἐνέχοντος τὴν ἀμφιβολίαν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν του. Μικρά τις διαταραχὴ νομιματικὴ ἡ ἄλλη τις εἰς τὰς δαπάνας κινήσεως, ἀνατρέπει τὰς προϋπόθεσεis τῆς ναυπηγήσεως ἐνὸς σούπερ τάκερ. "Αν, λοιπόν, τὰ σκάφη αὐτά ἐνεγράφοντο εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, θὰ ἥσαν ὑποχρεωμένα μετὰ ἐπταετίαν ἀπό τῆς κατασκευῆς των, νὰ πληρώνουν 4% ἐπὶ τοῦ μισθώματος ποὺ εἰσπράττουν, τοῦ ὧδι κερδοφόρου, ἀφοῦ καὶ αὐτὴ ἡ ἀπόσθεσις τοῦ σκάφους εἶναι ἀμφιβολος. Τὸ ποσὸν τοῦ οὐρανοῦ αὐτῷ είναι σημαντικὸν. Ἀδυνατούν οἱ πλοιοκτήται νὰ τὸ διαθέσουν, χωρὶς τὸν κίνδυνον τῆς ἀνατροπῆς τῶν ὀρχικῶν ὑπολογισμῶν των. Ἐντεῦθεν καὶ ἡ φυγὴ ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον τῶν μεγάλων σκαφῶν. "Ἐλάχιστα είναι τὰ ἔγγεγραμμένα. Θὰ μᾶς ἔγκαταλείψουν καὶ αὐτὰ μετὰ τὴν ἐπταετίαν. "Ηρχισαν ἥδη νὰ τὸ πράττουν. Προσφέγουν κατ' ἀνάγκην εἰς τὴν Λίβεριανήν. Ἐκεῖ τὸ 4% ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου ναύλου τοῦ τάμητος στάρτερ (8 σέντες τὸ τόννον d.w. ἐπὶ τῶν κρατούντων ναύλων), δὲν εἰσπράττεται. Τὸ σκάφος καθίσταται οὕτω συναγωνιστικώτερον, μέστος εἰς μίαν ναυλαγοράν τόσον δύσκολον, τόσον ἐπιζημιόν.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Πρέπει νὰ τροποποιηθῇ ὁ φορολογικὸς νόμος κατά τὸ ποσοστὸν διὰ τὰς χρονοναύλωσεις. Νὰ καθορισθῇ εἰς τὸ Ημισυ ὁ φόρος, ἵνα κρατήσῃ ἡ Κυανόλευκος τὰ μεγάλα σκαφή. Τὰ ακαθάριστα μισθώματα είναι ἐξ πρώτης ὅψεως σημαντικά. Ὑπερβαίνουν τὰς ἑκάτοντα χιλιάδας δολαρίων μηνιαίων. Καὶ ὅμως, τὸ ἔξι αὐτῶν κέρδος είναι ἀνύπαρκτον. Ὁ φόρος τοῦ 4% ἐπιβάλλεται ἐπὶ ζημιῶν. "Ας είναι, τούλαχιστον, μικρότερος.

“Η συσταθείσα διά την φορολογίαν τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπή, παρέλειψε νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὸ ζῆτημα αὐτὸν, τὸ σοδαρόν καθ' ήμᾶς. “Οταν, καπτών, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων, ὡς φορολογικός νόμος τροποποιηθῇ, ἐπιβάλλεται νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ ἡ μείωσις τοῦ ποσοστοῦ τῶν 4%, προκειμένου περὶ σούπερ τάνκερς καὶ μεγάλων μπάλκ κέρριερς, ἀν θέλωμεν νὰ κρατήσῃ ἡ Ναυτιλία μας τὰ πολλὰ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τοιαύτα σκάφη. Τὸ κέρδος είναι ἀναμφισβήτητον.

ΕΛΛΟΧΕΥΕΙ...

“Ακουσον, ἄκουσον! Κατά τοὺς ἑδῶ «Φορατζῆδες» τὸ πλοῖον ἀπόκτη φορολογικὸν περιεχόμενον ὥχι ἡ ήγιερὰς παραδίδεται ἀπό τὰ ναυπηγεῖα, ἀλλ᾽ ὁφότου καθέλκεται τὸ σκάφος του, χωρὶς σημειωτέον τὸ πρωστήριον του σύστημα καὶ τὸν λοιπὸν ἔξοπλισμόν του.

Καὶ ἐπωφελούμενον τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατεῖας ἐπὶ ἀσχέτου ὅλως ὑποθέσεως ἀκτοπλοϊκοῦ ἐπιβατηγοῦ σκάφους, δόσον ἀφορὰ τὴν ἡλικίαν τῆς ἀναγνωρίσεως του, ἀπήνθινε τὸ κάτωθι ἔγγραφον πρὸς τὸν Οἰκονομικὸν Ἔφορον φορολογίας πλοίων:

«Εις ἀπάντησιν τῆς ἡπ' αὐτοῦ 1982)21.6.63 μναθοράς πας πει

«Εἰς απαντήση της επί αριθ. 1682/121.0.63 αναφοράς ράς, περικαθηρισμού του χρονικού σημείου ένδρεσων της ήλικιάς τών νεοτεύκτων πλοίων, προκειμένου νά τύχη έφαρμογής διάταξις τού ἄρθρου 15 παρ. 1 περιπτ. α' τού Ν. 1880)51, ως ἐτροποποιήθη διὰ τού ὅρθρου 1 παρ. 1 τού Ν.Δ. 4094)60, βάσει της δόπιας πλοίας ήλικιάς μικροτέρας τού ἐπτά ἑτανών, τιθέμενα υπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν, ἀπάλλασσονται τοῦ φόρου πλοίων μέχρι συμπληρώσεως ήλικιάς ἐπτά ἑτανών, ἀνακοινούμενης υἱών, δῆτι η̄ ήλικιά τοῦ πλοίου, ως ἀπεφάνθη διὰ τῆς υπὸ ἀριθ. 695)37 ἀποφάσεως του τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας, ἔρχεται ἀπὸ τῆς εἰς την θάλασσαν τὸ πρώτον καθελκύσεως αὐτοῦ, ἀφ' η̄ ήσεωρεπταῖσι ὅτι οὐτορίει πλοίον καὶ εν η̄ ἔτι περιπτώσει δὲν ξενιτεούμενον ή συντηρέστωνται γενικῶς.

Συνέπωνς όποιας της χρονολογίας ταύτης, κατ' ἀρχήν, ἄρχεται καὶ ἡ δ.ἄ. τῆς ὡς ἄνω διστάξεως ποδοβλεπουμένη φορολογικὴ ἀπαλλαγῆ.

Επί τη βάσει τῶν ἀνωτέρω δύνασθε νὰ πιστοποιήτε τὴν ἔνορξιν καὶ λῆξιν τῆς ἐπταετοῦς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν νεοτεύκτων πλοίων».

‘Η συνέχεια δὲν ήμπορεῖ νὰ είναι ολλη παρὰ ἡ διαφώτισις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ‘Υπουργείου ἐπὶ τῆς παρ’ αὐτοῦ δοθείσης ἐσφολμένης ἐρμηνείας. Θὰ τὴν ἀναδάθῃ βεβαίως ἢ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν», χωρὶς δῆμως νὰ διασκεδασθῇ καὶ ἡ ἐντύπωσις, ὅτι ὁ «φορατζῆς» ἔλλοχενει. Πρέπει νὰ τὸν προσέχωμεν.

ΑΠΟΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

'Επι σύρτερας βάσεως λίσιν ἐπιτυχώς καθ' ὅλα τὰ δεδομένα, ἀνασυγκροτεῖται ηδη ἡ τακτικὴ πρὸς Αὐστραλίαν ἐλληνικὴ γραμμή. Τέσσαρας μόλις μῆνας ἀπὸ τῆς ἀδόκητου καταστροφῆς τοῦ ὑπερωκεανού «Βρετανῶν», κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον καλύπτεται τὸ δημιουργηθέν κρίσιμον κενόν. Ἀπὸ τὸ Νοεμβρίου, δύο καὶ πάλιν ἐλληνικά ὑπερωκεανία θά συνδέουν τὴν χώραν μας μὲ τὴν πέμπτην ἡπειρον, τὸ «Πατρίς» καὶ τὸ «Ἐλληνίς», ὡς τελικῶς ἀπεφασισθή νὰ ὄνομασθῇ τὸ χρονοναυλωθὲν ὑπὸ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ ὑπερωκεανίον «Λούριλιαν» τῆς «Μάτσον Λάιν». «Υπολογίζεται, ὅτι μὲ πᾶσαν ἀνεσιν 3.100 ἐπιβάτας θά δύνανται νὰ ἔχουν πρετοῦν ἀμφότερα τὰ ὑπερωκεανία, ξεναντὶ τῶν 2.500 ἐπιβατῶν, τοὺς ὅποιους ἔχουν πρέπει η ἐλληνικὴ γραμμὴ ὅτε διέθετε ἑκτὸς τοῦ «Πατρίς» καὶ τὸ «Βρετανῶν». Ἐξακοσίαι, δηλαδή, ἐπὶ πλέον θέσεις εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἐξ Ἑλλάδος καὶ Εὐρώπης αύξανομένου μεταναστευτικοῦ ρεύματος καὶ τῆς ἐξ Αὐστραλίας ἀναπτυσσομένης μὲ ίκανοποιητικὸν ρυθμόν, τουριστικῆς κινήσεως.

‘Η έξοσφάλισις, πάντως, τοῦ ὑπερπολυτελούς καὶ ταχυτάτου ὑπερ-
ωκεανίου «Λούρλιν» ὑπὸ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, ἔστω καὶ ὑπὸ τὴν μορ-
φὴν τῆς χρονοναυλώσεως πρὸς τὸ παρόν (διὰ τὴν ἀγοράν του συνε-
φενήθη τὸ ποσὸν τῶν 3,5 ἑκατομ. δολ.), ἀποτελεῖ ἐπιτυχίαν, ἢν λη-
φθῇ κυρίως ὑπὸ ὅψιν ἡ καταληλότης τοῦ σκάφους τόσον διὰ τὴν ἐ-
ζυπηρέτησιν μιᾶς μεγάλης ὑπερωκεανίου γραμμῆς, μὲν σύμμικτον χα-
ρακτήρα, μεταναστευτικὸν καὶ τουριστικόν, ὅσον καὶ διὰ τὴν ἑκτέ-
λεσιν πολυμέρων κρουαζιερῶν ὑψηλῆς κλάσεως, ὡς ἔχρησιμοποιείτο
καὶ τὸ καταστραφέν «Βρετανῶν» εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Καραϊβικῆς.
Διότι ἡ μονάς αὕτη τῆς «Μάστον Λαΐν», εἶναι πράγματι τὸ ὑπόδειγ-
ματικὸν ὑπερωκεανίου πραγματικὸν «ἀφέντοκάραβο» διὰ πολυτελῆ του-
ρισμού. ‘Εξυπηρετεῖ ἀκόμη τὴν κατ’ ἔξοχὴν γραμμὴν τοῦ μεγάλου
πλούτου καὶ τῶν ἀνέσεων, τῶν νῆσων Χαβάι!

Μόλις πρὸ δὲ ὄλιγων ἐτῶν τεράστια κεφάλαια ἔδαπανήθησαν διὰ τὸν ἀκουγρονισμὸν τοῦ σκάφους. Εἶναι σκάφος ἔξαιρετικῆς κατασκευῆς, ἐκτοπίσματος 26.141 τόν., ἔχει μεταφορικὴν ἴκανότητα 729 μόνον ἐπιβατῶν εἰς μονοκίνους καὶ δικίνους καπηνίας, ὅλας μὲν ἰδιαίτερον ντούς καὶ τουαλέτταν, τεράστιούς κοινοχρήστους χώρους, ἀναπτυγμένα καταστρώματα, καθολικὸν σύστημα κλιματισμού, πολυτέλειαν πρωτοφανῆ καὶ ἄνεσιν ὑψηλοῦ βαθμοῦ. Τὸ πρωστῆριόν του σύστημα εἴναι οἱ ἀτμοστρέβολοι. Τὸ ἀσφαλεστόν διὰ μακρὰ πολυημέρα ταξιδία. Ταχύτης 22 μίλια. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ κατασκευὴ τοῦ σκάφους εἴναι ἀμερικανική — αὐτὸ σημαίνει πολλὰ — μὲν τὰ καλύτερα ἀλικά καὶ μὲν ἀφθονὸν τὴν κρατικὴν ἐπιχορήγησιν.

Η ἐπιδίωξις τοῦ Οἴκου Χανδρᾶ, ὡς καταφένεται ἀπὸ τὰ καταρτισθέντα σχέδια μετασκευῆς τοῦ σκάφους — ἐντὸς τοῦ μηνὸς θὰ τλεύσῃ εἰς τὸ Ρόπτερνταμ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν — είναι νὰ διατηρηθῇ ἡ παρούσα μορφὴ του κατὰ τὴν ἑσωτερικήν του διαρρύθμισιν, κύλινδρομένης περίπου εἰς τὸ διπλάσιον, τῆς μεταφορικῆς του ίκανοτήτος. Ὑπολογίζεται, ὅτι τούτῳ θὰ ἐπιτευχθῇ εὑχερῶς διὰ τῆς προσθήτης μιᾶς ὑπερκειμένης κλίνης εἰς τὰς μονοκλίνους καὶ δικλίνους καμπύλιας του. Θὰ ἀφαιρῆται αὐτὴ εὑχερῶς, ὅπων τὸ πλοϊό θὰ ἐκτελῇ προυραχίερας. Οὕτω κατὰ τὰ ταξιδιά πρὸς καὶ ἀπὸ τὴν Αὔστραλίαν, τὸ νέον ὑπερωκεάνιον θὰ δύναται νὰ παραλαμβάνῃ 1.600 ἐπιβάτους, εἴφουν διαρρυθμισθοῦν εἰς καμπίνας κοινοὶ ὠρισμένοι ἄλλοι χώροι του — κύτη κλπ. — ἐνώ κατὰ τὰς περιηγήσεις του εἰς τὴν Καραϊδικήν, ἀξέσαφαλλίζῃ τὸ ἀνώτατον ὄριον ἀνέσεων εἰς 750 περίπου ἐπιβάτους. Εἰς τὰ σχέδια αὐτὰ τῶν μετασκευῶν περιλαμβάνεται ἐπίσης ἡ δια-

Εις τα χειριά αυτά των μετοχεών περιπλανούνται οι σημαντικότεροι φρουροί με διερδούμανικάς γραμμάς τής πρώσας, ή άντικαταστατικές τών δύο κοπινοδόχων διά μιᾶς πεπλαταυτισμένης, ή άντικαταστασιακές τίσης τών δύο ιστόν δι' ένος χαμηλού τριποδικού, εις τρόπον ώστε αι έξωτερικώς τὸ σκάφος νὰ ἀποκτήσῃ τὴν σύγχρονον μορφήν, ή οἱ ποιοί επικρατεῖ καὶ εἰς τὴν ἔσωτερηκήν του διαρρύθμισιν.

‘Υπολογίζεται, ὅτι αἱ τεχνικαὶ ἐργασίαι διὰ τὴν προσαρμογὴν τοῦ οὐρανοῦ ἑλληνικοῦ ὑπερωκανίου εἰς τὰ δεδομένα τῆς διττῆς ἀπασχολήσεως του, θὰ ἔχουν πρεπτωθῆ μέχρι τοῦ Νοεμβρίου, ὅτε καὶ θὰ ἐγκαινιάσῃ τὸ πόλη την Κυανόλευκον καὶ τὸ σύνομα «Ἐλληνίς» τὰ ταξίδιά σου μεταξὺ Σαουθάμπτον, Πειραιῶς, λιμένων Αύστραλίας καὶ N. Ζηνοβίας. Τέσσαρα κυκλικά δρομολόγια εἰς τὴν γραμμὴν αὐτὴν θὰ ἐκδηλωτοῦνται τοῦτο τὸ «Ἐλληνίς», ἐνῷ ἐπὶ ἓνα τετράμηνον θὰ πραγματοποιηθεῖ σειρὰν κρουαζιερών εἰς τὴν Καραϊβικήν.

Τὸ ὑψηλὸν ἐνδιαφέρον καὶ η διαρκὴς ἀνησυχία τοῦ κ. Ἀντωνίου Λαζαρδή διὰ τὴν γραμμήν Αὐστραλίας — ἐντυπωσιακὸν τῷ σητὶ δημι- υργήμα τῆς ἐπιχειρηματικῆς του πρωτοβουλίας — παρεκμψων τὰς ρισίμους δυσχερείας τάς ὅποιας ἐδημιουργήσεν ή αἰφνίδια ἀπώλεια εἰς «Βρετάνην», εἰς χρόνον τόσον δραχύ, ὥστε νὰ προληφθοῦν ἐπι- ίνδυνοι ἐπὶ τῆς γραμμῆς ἐπιπτώσεις. Ἐάν ἔξαιρεθῇ ἡ ἀκύρωσις τῶν ρουαζιερῶν τοῦ ἀποτεφρωθέντος ὑπερωκεανίου, οὐδεμία ὅλῃ ἀνω- ασία ἐσημειώθη κατὰ τὸ μεσοδαῦνον διάστημα. Διότι τὸ «Πα- ρίς», διὰ τῆς προσφάτου μετασκευῆς του, ηγήσεται τὴν δυναμικότητά ου κατὰ τριακοσίας καὶ πλέον κλίνας καὶ ἐπέτευχε νὰ ἔξυπηρτηση- ὁ ἔξι «Ελλάδος μεταναστευτικὸν ρεύμα κατὰ τὸ τελευταίον τετράμ-

Αλλά ή ένταξις τού «Ελληνίς» είς τὴν τακτικὴν ἐπικοινωνίαν μετὰ ής Αὐστραλίας, φαίνεται ὅτι ἀποτελεῖ τὴν πρώτην μόνον φάσιν μιᾶς ἡς προσποθείας διὰ τὴν περαιτέρω ἀνότιξιν τῆς γρυπής. Πολλὰ αὶ ἐνδιαφέροντα σχέδια ἔχει ἥδη ὑπὸ μελέτην ὁ κ. Α. Χανδρῆς, διὰ ἔξυπηρέτησιν τῆς μεταναστευτικῆς καὶ τῆς τουριστικῆς κινήσεως ἐτῶν παγδαίων ἔξειλισσομένην μακρυνὴν ἡπειρον.

ό «Νέος Κόσμος» άναπτύσσεται. Τὸ ἑλληνικὸν στοιχεῖον, ἀνησυχον, δημιουργικὸν, ἀθρόον ἐγκαθίσταται καὶ ὁ νέος Ἀντώνιος Χανδρῆς, ἀπὸ τὴν αὐτὴν ἀνησυχίαν διακατεχόμενος, συμβαδίζει...

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Ο ΕΚΒΙΑΣΜΟΣ

“Ηρέστο χειρῶν ἀδίκων ὁ κ. Πετρουλῆς. Μπούκοτάρων εἰς τὸν Βόλον τὸ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγὸν «Ἀρμονία», ὅπερ, σημειωτέον, εἶχε τὸ πλήρωμα τοῦ ἡσαφαλισμένου εἰς τὸ N.A.T., εἰς οὐδὲν ἄλλο ἀπέθεπε, πορὰ εἰς τὴν εἰσπραξίν τῆς εἰσφορᾶς πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ. Η ὑπογραφὴ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, τὸ «χαράτσι» ἐπρόκειτο νὰ δικαιολογηθῇ. Καὶ ὅταν αὐτὸν κατεβλήθῃ — 30 χιλ. δρχ. ὡς πρώτη δόσις — τὰ πράγματα σύνθετα ἀποκατεστάθησαν. Τὸ μπούκοτάζ ἥρθη.

Δὲν γνωρίζουμεν πῶς πρόκειται νὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὸν ἔκβιασμὸν αὐτὸν τῶν ἀνθρώπων τῆς Δ.Ο.Μ. Θὰ χρειασθῇ, πάντως, ἡ συλλογικὴ ἔνέργεια. ‘Ο ἔκβιασμὸς θὰ ἐνταθῇ, ἵνα ἐνδὼσουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν λύτρων. Εἰς πολλὰς δεκάδας χιλιάδας λιρῶν ἀνέρχονται. ‘Ο κ. Οὐάιτ καὶ οἱ σὺν αὐτῷ, τὰ εἰσπράττουν. ‘Οφελός τι οἱ ναυτικοὶ μας δὲν ἔχουν.

Τὴν συλλογικὴν σύμβασιν ἔργασίος καὶ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων παρὰ τῷ N.A.T. κανεὶς τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἀρνεῖται. Τὸ «χαράτσι», ὅμως, εἶναι ἀπαράδεκτον. ‘Αρκετὰ τὰ πληρωθέντα.

Σποραδικὰ κρούσματα μπούκοτάζ φορτηγῶν σκαφῶν δὲν ἀποκλείεται νὰ σημειωθοῦν εἰς διαφόρους λιμένας. ‘Αν οἱ ἐφοπλισταὶ ὑποκύψουν, θὰ πάουσιν πλέον νὰ εἰναι κύριοι τῶν πλοίων των, δὲν θὰ ἀπολαγούν τῆς ὑπόπτου κηδεμονίας τῆς Δ.Ο.Μ. Θὰ συνεχίσουν κατεβάλλοντες τὸ φόρον ὑποτελείας εἰς τὸν κ. Οὐάιτ καὶ τοὺς συντρόφους του. Συνεργαζόμενοι, συλλογικὸς ἔνεργοντες, θὰ κερδίσουν τὴν δικαίων ὑπόθεσίν των.

Γλώσσαν αὐτοτρόπων μετεχειρίσθη ὁ κ. ‘Ανδρεάδης πρὸς τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο. διότι κατέστησαν τὴν ἑλληνικὴν ναυτεργατικὴν ὡμοσπονδίαν δργανον ἔξων ἐπιδιώξεων, ἀσφαλῶς, ἀσφαλέστατα μη φιλικῶν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν μας ὑπόθεσιν. Προσέφερεν ὁ κ. ‘Ανδρεάδης πρὸς τὴν Π.Ν.Ο. τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, τὴν ἀσφάλισιν μὲ τὸ N.A.T. καὶ κάθε ἄλλην ἔγγυησιν διὰ τὴν καλὴν τῶν πληρωμάτων τῶν ἔξων πλοίων μας μεταχειρίσιν. Διαρρήδην ὅμως ἡρήθη τὸ ἀνήθικον «χαράτσι», ὅπερ σημειωτέον, δὲν εἰσπράττεται ἀπὸ τοὺς ‘Αμερικανούς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἔχοντας τὰ πολλὰ ὑπὸ σημαίας εὐκολίας σκάφη. Ξένοι ἀνωτατα δικαστήρια — ἀμερικανικά, νορβηγικά, ὄλλανδικά — ἀπεφάνθησαν ἥρη, ὅτι τὸ μπούκοτάζ είναι παράνομον. ‘Η Δ.Ο.Μ. εἶναι εἰς θέσιν νὰ τὸ γνωρίζῃ. Πιθανὸν ὅμως νὰ ἀσκήσῃ τὸν ἔκβιασμὸν τῆς εἰς λιμένας χωρῶν, τῶν ὅποιων ἡ Δικαιοσύνη δὲν ἡσχολήθη εἰς τὸ παρελθόν, μὲ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆν. Οἱ ἐφοπλισταὶ πρέπει νὰ εἰναι προτομασμένοι νὰ φάσσουν μέχρι τῶν τοπικῶν δικαστηρίων. Θὰ κερδίσουν τὴν ὑπόθεσίν των, ἀρκεῖ νὰ ἐπιμείνουν. ‘Η ἀπὸ κοινοῦ ἔνέργεια ὑποδεικνύεται.

Κόπτεται ὁ κ. Πετρουλῆς διὰ τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὰ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ξένα πλοῖα, διὰ τὴν εἰσπραξίν, κυρίως, τῆς εἰσφορᾶς τῶν 10 σελ. ὑπὲρ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν τεσσάρων σελλινίων ἀπὸ τὰ πληρώματα. Σημαντικὰ τὰ ποσά, ἀνεξελέγκτου διαχειρίσεως.

“Εχει ὅμως πληροφορηθῆ — ἀσφαλῶς θέλει νὰ τὸ ἀγνοῦ — πόσοι ‘Ελληνες ναυτικοὶ ἀνασφάλιστοι ἐργάζονται ἐπὶ ξένης ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων; Διατί, καθ’ ἥτις εἰχεν ὑποχρέωσιν, δὲν ἐμερίμνησεν η Π.Ν.Ο. διὰ τὴν τακτοποίησιν τῶν ναυτικῶν μας αὐτῶν — εἰς χιλιάδας ἀνέρχονται — διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν εἰς τὸ N.A.T., δῶν καὶ διὰ τοὺς ὥρους τῆς ἐργασίας των;

‘Η Ἑλλειψις ἐνδιαφέροντος διὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν δικαιολογεῖται μόνον ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι «χαράτσι» δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ ἀξιωθῇ ἀπὸ τὰ ἔβραικά, τὰ νορβηγικά καὶ τὰ ἄλλα ξένα πλοῖα, ἐφ’ ὃν οἱ ‘Ελληνες ναυτικοὶ ὑπηρετοῦν.

TO 48ΩΡΟΝ

‘Ανεβλήθη διὰ τὸν προσεχῆ μῆνα ἡ συνάντησις ἐκπροσώπων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν διὰ τὴν συζήτησιν τοῦ αἰτήματος τοῦ 48ώρου. ‘Ἐν τῷ μεταξὺ μελέτη καταρτίζεται ἀπὸ τὴν ‘Ενωσιν τῶν ‘Εφοπλι-

στῶν, διὰ τὰς ἐπιβαρύνσεις, αἵτινες ἥθελον προέλθει ἀπὸ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ μέτρου εἰς τὰ ποντοπόρα πλοῖα. Σημαντικαὶ ὑποδεικνύονται. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια θὰ είναι σοβαρώτεραι.

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΤΑΙ

Εἰς τὴν ἐτήσιαν ἀνασκόπησιν τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας, τῆς διεύθυνσεως Οἰκονομικῶν μελετῶν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ἀναλύονται λεπτομερῶς τὰ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1962. ‘Αναφέρεται σχετικῶς, ὅτι ἡ εἰς ξένου συνάλλαγμα ἀποδοτικότης τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας παρουσιάζεται οὐσιωδῶς ηγήμενή ἐντὸς τοῦ 1962.

Τὸ εἰσαχθὲν συνάλλαγμα ἀντιστοιχεῖ πρὸς 8.3 δολάρια κατὰ κόρον ὀλικῆς χωρητικότητος ἔναντι 7.2 καὶ 5.6 δολαρίων κατὰ τὰ ἔτη 1961 καὶ 1960 ἀντιστοιχίων. Οὕτω, ἀπὸ τοῦ ἔτους 1960, ὅτε ἐλήφθησαν ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς ‘Επιτροπῆς αἱ ἀποφάσεις περὶ ἀποδεσμέσεως τῆς δισχειρίσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος, ἐπραγματοποιήθη αὐξησης κατὰ 50% τῆς εἰς συνάλλαγμα κατὰ κόρον ἀποδοτικότητος τῶν ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον πλοίων, παρὰ τὴν ἐπὶ τὸ δυσμενέστερον ἐξέλιξιν τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Δεδομένου ὅτι τὸ ἐτήσιον ἀκαδέριστον εἰσόδημα τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὸν ἔλεγχον ἐμπορικοῦ στόλου, ἀναφέρεται ἐν συνεχείᾳ, ὑπολογίζεται εἰς 500 ἑκατομμύρια δολλάρια καὶ ὅτι εἰσρέει εἰς τὴν χώραν καθαρὸν εἰσόδημα ἀντιστοιχοῦ εἰς μόνον τὸ ἐν πέμπτον τούτου, εἰναι προφανεῖς ὅτι υφίστανται εύρυταν περιθώρια διὰ περαιτέρω αὔξησην τῆς εἰς συνάλλαγμα ἀποδοτικότητος τῆς ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

‘Η ἑγκατάστασις τοῦ κέντρου δραστηριότητος τῶν ‘Ελληνικῶν ‘Εφοπλιστικῶν ‘Επιχειρήσεων ἐν ‘Ελλάδι, καθίσταται ἀναγκαία διὰ τὴν πληρή ἀξιοποίησιν τῶν περιθωρίων τούτων, προϋποθέτει δὲ περαιτέρω δελτίων τῶν ἐν ‘Ελλάδι συνθηκῶν.

Καὶ καταλήγει ἡ ἐπὶ τὸ σημείου τούτου ἀνασκόπησις ὡς ἔχει: Βαρύνουσαν σημασίαν ἀπὸ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς θὰ είγεις ἡ ἀναπτυξιας τῆς μακροπροθέσμου ναυτιλιακῆς πίστεως, δεδομένου ὅτι εἰς περίσσον την ναυτιλιακῶν ὑφέσεων, αἱ μικρότεραι ίδιαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀντιμετωπίζουν μεγάλας δισκούσια πρὸς ἔξευρεσιν δανειακῶν κεφαλαίων εἰς τὴν διεθνῆ κεφαλαιαγορὰν καὶ ἀναγκάζονται νὰ συνάπτουν δανειακὰ ὑπὸ λίαν ἐπαχθεῖς δρους. Τούτο μειώνει τὴν ἀταγωνιστικήτα αὐτῶν καὶ περιερίζει ἀντιστοιχίων καὶ τὰ ὄφελη τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας.

Η ΝΕΑ ΜΑΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Τέσσαρα πλοῖα - ψυγεία (δύο ψυκτικοῦ χώρου 40.000 κ. π. καὶ δύο τῶν 70.000 κ. π.) ταχύτατα, θὰ ναυτηγήσῃ ἡ μὲ συμμετοχήν τῶν κ.κ. ‘Αδελφῶν Γράτσου καὶ ‘Ι. Λάτση συσταθεῖσα ἐταιρίᾳ. Θὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς ἀντεύθυντες μεταφορὰς τῶν γεωργικῶν μας προϊόντων πρὸς τὴν Δυτ. Εύρωπην καὶ τὰς εἰσισταγμάτας πρὸς τὴν ἐπιστροφήν — τῶν ἀλιευμάτων τῶν ἑλληνικῶν ἀλιευτικῶν ἀπὸ τὸ Λάζ Πάλμας.

Κατὰ τὴν νεκράν διὰ τὴν ἑλληνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν περίοδον, τὰ ψυγεῖα θὰ ἀπασχολήσουν εἰς ἄλλους τομεῖς ἐργασίας, εἰς τὴν Κύπρον, τὴν Βόρειον Αφρικήν καὶ ὅπου ἄλλου τὰ εύπαθη προϊόντα χρειάζονται τὴν ὑπὸ ψυγείων μεταφοράν.

‘Οπως ἥδη ἐτονίσαμεν, καθυστερημέναι εἰσερχόμεθα εἰς τὴν ἐργασίαν αὐτῆν. Τὸ προδεδισμένον ἀνήκει εἰς τὸν κ. Νίκον Βερνίκον - Εύγενίδην. Οἱ Σκανδιναύοι έχουν κατακτήσει τὴν διεθνῆ ὄγοραν μὲ τὴν πανθομολογουμένην εἰδίκευσίν των καὶ τὰ ὑποδειγματικά των πλοίων. Χαρακτηριστικὴ ὅμως είναι καὶ τῶν ‘Εβραιών ἡ στροφή πρὸς τὰ ψυγεῖα. Παρηγγειλαν ἥδη εἰς τὴν Νορβηγίαν τρία τοιάυτα μεγάλα σκάφη.

Πιστεύουμεν νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ εἰς τὴν νέαν μας αὐτὴν προστάθειαν. ‘Εμψυχον κατάλληλον ύλικὸν μᾶς χρειάζεται. Σὺν τῷ χρόνῳ, περιμοτιζόμενοι ἴσως εἰς τὴν ἀρχήν, θὰ τὸ ἀποκτήσωμεν. Πολλοὶ οἱ προσφέρομενοι, οἱ ἀσχοληθέντες εἰς τὰ ἀλιευτικά καὶ τινα ὄλλα σκάφη, διεβάντων χώρους ψυγείου. ‘Η μεταφορικὴ ἐργασία ὑπεραφθοῦει, εύτυχως.

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Συνεχίζομεν τὰς ἐπὶ τῆς ἑλλείφεως τῶν πληρωμάτων παρατηρήσεις μας: Εἰς κρίσιμον, πράγματι, φάσιν περιήλθεν αὐτη. Οἱ φερόμενοι ἐπισήμως ὡς ἀνεργοὶ εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. περιλαμβανομένων

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

TELEGR. LOUCAS DJEDDAH
TELEPH. 2429 - 3430
P.O. BOX 419

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes.

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD.
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

καὶ τῶν ἐν ἀναπαύσει τελούντων, μόλις ὑπερβαίνουν τὰς τρεῖς χιλιάδας. Είναι ὀλιγώτεροι καὶ αὐτοῦ τοῦ ὄριον τῆς παρασφρέγεμης φυσιολογικῆς ἀνεργίας. Εἰς τὸν κλάδον, ίδια τῶν μηχανικῶν, ἡ σπάνιας τῶν προσφερομένων πρὸς ναυτολόγους εἶναι σχεδὸν ὀλοκληρωτική. Ἐλλείπουν παντελῶς οἱ μηχανικοὶ ἐσωτερικῆς καύσεως, ἀλλὰ καὶ οἱ ἀτμομηχανικοὶ ὅλων τῶν τάξεων, ἐνῷ ἔξηφανισθησαν καὶ οἱ δόκιμοι.

Τῆς ίδιας ἐκτάσεως ἡ Ἐλλειψις εἰς τὸν κλάδον τῶν θερμαστῶν. Δυσεύρετοι κατέστησαν καὶ αὐτοί. Προσφέρονται μόνον τινὲς ἡλικιωμένοι ἡ ἀσθενοῦς κράσεως, τῶν ὅποιων ἡ στοιχειώδης ὑπηρεσιακὴ ἀπόδοσις ἀμφισβήτηται.

Ὦς ήτο ἐπόμενον, ἡ νέα αὐτὴ ὑποτροπὴ εἰς τὴν στενότητα τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ, ἔχει ἥδη ὑπερκράσει τὰ πρὸ τινῶν μόλις ἐδέδομβων ληφθέντα ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου μέτρα, διὰ τὴν διαφοροποίησιν τῆς συνθέσεως. Οὕτω, δὲν είναι ὁ εἰς καὶ μόνος μηχανικός, ὁ ὑπηρετῶν εἰς τὴν ἀμέσως ἀνωτέρων βέσιν τῶν προσόντων του. Εἴς τινας περιπτώσεις ἡ ἀντικανονικὴ σύνθεσις εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἀναφέρεται εἰς δύο μηχανικούς, τὸν πρώτον καὶ τὸν δεύτερον, ἐνῷ παρέχεται πλέον ἡ ἔγκρισις ναυτολόγοις εἰς τὴν θέσιν τοῦ τρίτου τοῦ ἐνός δοκίμου, τοῦ στερεουμένου διπλώματος.

Τὰ ὑπάρχοντα κενὰ είναι, πράγματι, μεγάλα. Διὰ νὰ καλυφθοῦν, ἔστα καὶ ἐτῶν ἐνότων, ἀπαιτεῖται τὴν παρούσαν στιγμὴν μεγαλύτερα ἀκόμη ἐλαστικότης εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἰσχυουσῶν περὶ συνθέσεως διατάξεων. Τὸ 'Υπουργείον φαίνεται, ὅτι κατανοεῖ τὴν ἀνάγκην. 'Αντελόφη, ὅτι ἐνδέχεται νὰ ἀπολέσῃ πλήρως τὸν ἐλέγχον τῶν ναυτολόγησεων καὶ μελετᾶ νέα μέτρα, τὰ ὅποια βάθιοι μοιμοιοποίησον εἰς μεγαλυτέραν κλίμακα τὰς ἀντικανονικὰς συνθέσεις, ἐνῷ παραλλήλως θὰ παρέχουν δυνατότητα εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. νὰ χειρίζεται, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τῆς ἀρμοδιας διευθύνσεως, τὰ θέματα τῆς ναυτολογίας μὲ ἐλλήπη προσόντα.

Συμπέρασμα: 'Η παρὰ πάσαν πρόδηλων παρεμποδισθείσα ἀνανέωσι τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ, ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς κρίσεως, ὅπου τὸ πρόδηλημα τοῦ ἐμφύχου ὑλικοῦ. 'Ενωρίτερον ἀπ' ὅτι ἀνεμένετο ἔξηστασεν ἡ Ἐλλειψις. 'Η ἀντιμετώπισίς της ἐμφανίζεται τώρα δυσχερεστέρα.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΒΑΝΟΝ

Τροποποιεῖ ἡ Κυβέρνησις τῆς Βηρυττοῦ τὴν νομοθεσίαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν. 'Η συσταθείσα εἰδικὴ ἐπιτροπὴ κατήρτισε καὶ ὑπέβαλε τὴν ἔκθεσιν της. Κυρία ἐπίδιωξις ὁ ἐλέγχος τῶν λιβανικῶν πλοίων, ἵνα μὴ μετέχουν εἰς μεταφοράς πρὸς χώρας τελούσας ἐν ἀποκλεισμῷ (Κούνα). Οἱ διπλωματικοὶ ἐκπρόσωποι τοῦ Λιβάνου εἰς τὸ ἔξωτερον, νόμως θὰ ἔχουσισθησούν εἰς τὴν παρακολούθησιν τῶν ταξιδίων τῶν ἔθνων πλοίων.

'Επιδόλλεται, ἐπίσης, ἐλαφρὰ αὔξησις τῶν δικαιωμάτων νηολογήσεως τῶν ξένων ἴδιοκτησίας σκάφων. 'Έκ παρολλήλου, ὅμως, φαίνεται νὰ καθίστανται πλέον ἐλαστικοὶ οἱ ἀπό τινος χρόνου ἐπιβληθέντες περιορισμοὶ διὰ τὴν μεταφορὰν πλοίων ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ.

Εἰς τὰ ἐπίμονα ἀμερικανικὰ διαδήματα διὰ τὴν σημειωθείσαν εὐρείαν συμμετοχὴν τῶν λιβανικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Κούνας ὀφείλονται αἱ νομοθετικαὶ τροποποιήσεις.

'Αμεσον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὰς ἀνωτέρω τροποποιήσεις. Πολλὰ ἐλληνικῆς ἴδιοκτησίας σκάφη — λίμπερτς κυρίως — θὰ ἐστρέφοντο, ἀν τοῖς ἐπετρέπετο, πρὸς τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου. Εὐνόητοι οἱ λόγοι...

ΛΙΒΕΡΙΑΝΑ

Μᾶς μετέωσαν τὴν πληροφορίαν, (γνωστὸς μεγάλος ἐφοπλιστής ὁ πληροφοριοδότης μας), ὅτι ὁ κομμισσάριος τῆς Λιβερίας κ. Ρούντικ θὰ ἀπῆλλασσε τὰ ἐπαναφέρομενα εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μονρόβιος τοῦ τέλους τῆς ἐπανεγγραφῆς ἐξ ἐνός δολαρίου πατὰ τὸν τόνον. 'Η πληροφορία ἐλέγχεται ἀνάκρισης. 'Ο κ. Ρούντικ τὴν διαιφεύδει. 'Η μόνη διευκόλυνσις ποὺ τώρα παρέχεται ἀπὸ τὸν κ. κομμισσάριον εἰναι, ὅτι τὸ δικαίωμα τῆς ἐπανεγγραφῆς διὰ τὸν ἀγοραστὴν λιβεριανοῦ σκάφους, ἐφόσον τοῦτο θὰ παρέμενεν εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Λιβερίας, ὑπεδιβάσθη ἀπὸ τινῶν μηνῶν εἰς 250 δολλάρια.

'Η Λιβερία ἔχεται τῶν δικαιωμάτων της. Πληρώνεται διὰ τὴν παρεχομένην ἀσυδοσίαν...

Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Είναι ικανοποιητικὴ ἐφέτος, διεκυμάνθη, δηλαδή, εἰς τὰ προσβλεφότας ἐπίτεδα, ἡ κίνησις τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ;

"Αν καὶ δὲν δύναται νὰ δοθῇ εἰσέτη ὑπεύθυνος ἀπάντησις εἰς τὸ ἔρωτημα, διότι ἐλλείπουν τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα, αἱ ἐπὶ τοῦ προ-

κειμένου γνῶμαι ἐμφανίζονται διχασμέναι. Εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν, ὑποστρίζεται, τὸ ποσόστον τῶν ξένων ἐπιβατῶν. παρασυσταζέται μείσωσιν τινα, ἐνῷ ἀντιθέτως, εἰς τὰ πλοῖα κρουαζιερῶν αἰσθητὴν αὔξησιν. Ωστεύτως ἡ κίνησις τῶν ἐπισκεπτῶν εἰς ὡρισμένα τουριστικά κέντρα τῆς νησιωτικῆς Ἐλλάδος, τὰ ὅποια κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη ἀπετέλεσαν ισχυρὸν μαγνητην διὰ τὸν μεγάλον ὄγκον τῶν ξένων, ως εἶναι ἡ Μύκονος καὶ ἡ "Υδρα, ἐμφανίζεται ἐφέτος μειωμένη πας, ἐνῷ ἀντιθέτως, ηγεμήθη ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπισκεπτῶν εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ τὴν Ρόδον.

Πάντως, αἱ μέχρι τῆς στιγμῆς ἐνδείξεις — καὶ ἡ τουριστικὴ κίνησις ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου θά εἰσέλθῃ εἰς τὴν περίοδον τῆς φυσιολογικῆς της κάμψεως — ἐπιτρέπουν νὰ διατυπωθῇ τὸ ἀκόλουθον συμπέρασμα:

Ηγεμήθη Ἰωσής ἡ κίνησις τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ εἰς τὴν Ἐλλάδα, όχι ὅμως δάσσει τῶν δεδομένων τῶν προηγουμένων ἐτῶν, ἐνῷ διαφοροποιήθη αἰσθητῶς, η σύνθεσις, η ποιότης αὐτῆς, ἀκριβέστερον.

'Επεισημάνθη, συγκεκριμένως, ποιά τις κάμψις τοῦ ρεύματος τῶν τουριστῶν τοῦ χαρηλοῦ εἰσοδήματος καὶ μία αἰσθητὴ ἀνδρὸς τοῦ ρεύματος τῶν πλουσίων περιηγητῶν. 'Απόδειξις τούτου, ἡ ἀποδοτικὴ ἀποσχόλησης τοῦ στόλου τῶν πλοίων κρουαζιερῶν. 'Αν καὶ προσετέθησαν ἐφέτος δύο εἰσέτη μονάδες, ἡ πληρότητα τῶν ὑπερτερεῖ τῆς πορηγουμένου ἔτους. 'Ανηλθεν εἰς τὸ 70% τῆς μεταφορικῆς τῶν ικανότητος. Τὰ πολυτέλεστα, ίδια, τῶν πλοίων αὐτῶν, μὲ πρώτων εἰς τὴν σειράν τὸ «Δῆλος», τὰ σκάφη τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου καὶ τῆς «Σάν Λαίν», ἀνεχώρουν ὑπερπλήρη ἐκ Πειραιῶς διὰ τοὺς ἐδδομαδίσιους περιηγητικούς τῶν κύκλων καὶ κατὰ τοὺς τρεῖς μῆνας τῆς μεγάλης κινήσεως. 'Η σύνθεσις τῶν δρομολογίων τῶν — ἐνδιαφέρουσαι προσεγγίσεις — καὶ τὸ υψηλὸν ἐπίπεδον τῶν παρεχομένων ἀνέσεων εἰς τὸν ἐπιβάτην, ἐδημιουργήσαν μίαν σταθερὰν διευρυνομένη πελατείαν, προερχομένην ἀποκλειστικῶς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Πρόκειται, δηλοδή, περὶ ξένων ἀφικούμενων εἰς τὴν χώραν μας ἀεροπορικῶς ἢ μέσῳ Βενετίας καὶ Βριλησσού διὰ νὰ μετάσχουν μιᾶς ἐδδομαδίας τεριηγήσεως καὶ ἀκολούθως, κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν, νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν πατρίδα των. Τουρίσται υψηλῆς κλάσεως εἰναι οὐτοί, Ἀμερικανοί κυρίως, Ναυλώσεις διὰ δεκαπενθήμερα ἀποκλειστικά ταξίδια ἐκλεισθησαν ἐπίσης ὡς τοῦ «Δῆλος» τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου.

Ἡ αὔξησις ὅμως τῆς κίνησεως αὐτῆς τοῦ στόλου τῶν περιηγητικῶν πλοίων, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀπόρροια ἀναλόγου αὐξήσεως καὶ τοῦ στόλου τουριστικού ρεύματος πρὼς τὴν χώραν μας. Είναι αὐτὴ τελείως ἀνεξάρτητος καὶ ἀποδεικνύει, ὅτι τὸ πλοίον κρουαζιερῶν κατέστη ἡδη ὄργανον ιδιαιτέρας σπουδαιότητος διὰ τὴν τουριστικήν μας προστάθειαν. Διότι, σὺν τοῖς ἄλλοις, διαφοροποιεῖ ἐπὶ τὰ δελτίων τὴν κρημλήν ποιούτητα τοῦ ρεύματος τῶν ξένων, οἱ ὅποιοι τρέπονται πρὸς τὴν χώραν μας, ἐκ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Αμερικῆς.

ΥΠΕΙΣΕΡΧΟΝΤΑΙ...

Αἱ ὑπερβολαί: Θεσμὸν συνοδῶν λιμενικῶν διὰ τὴν τήρησιν τῶν κανονισμῶν ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν καθιερώνουν οἱ πολυπράγμονες τοῦ 'Υπουργείου μας. Αἱ παρεμβάσεις εἰς τὰ ἔργα τῶν πλοιάρχων καὶ αἱ προστριβαὶ μὲ τὴν ὑπερεσίαν τοῦ πλοίου καὶ τὴν πλοιοκτησίαν δὲν ἀποκλείονται. Καθ' ἡμᾶς, ἀσφαλῶς θὰ συμβούν, ὃν οἱ συνοδοὶ τῶν πλοίων, θελήσουν νὰ δημιουργήσουν κατάστασιν διαδικήν μεταξικῶν λιμένων διὰ τὸν πλοιάρχον. 'Αντὶ τῶν συνοδῶν, ἀποδοτικώτερον καὶ διλογώτερον ὄχληρὸν θὰ ἡτο τὸ ἔργον τῶν μετακινουμένων ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίον ἐπιθεωρητῶν. Θὰ ἐπενδιάζοντο τοῦ ἐνός πλοίου εἰς ἐνδιάμεσον λιμένα. Θὰ διενήργουν τὴν ἐπιθεώρησιν καὶ θὰ παρελαμβάνονται ἐν συνεχείᾳ εἰς ὅλον λιμένα τὸ ἀντιθέτως ἐκτελούντων τὸ δρομολόγιον σκάφους. Πλῆρες οὐτω τοῦ θὰ ἐδημιουργεῖτο δίκτυον ἐπιθεωρήσεως. Αἱ παραδάσεις εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν καὶ ἡ κανονικὴ ἐκτέλεση τοῦ δρομολογίου θὰ διεπιστούντο εὐχερῶς. Αἱ παρατηρήσεις τῶν ἐπιβατηρητῶν — πρὸς τὴν προστασίην των ἀρχῆς ὑποβαλλόμεναι — θὰ συνέτεινον εἰς τὴν δελτίων τῶν κακῶν κειμένων, ὃπου ταῦτα θὰ διεπιστούντο.

Τέσσαρες ἀξιωματικοὶ θὰ ἥσαν ὑπερεπαρκεῖς διὰ τὴν ἐπιθεωρησιν αὐτῶν, ήτις ἀν διενηργεῖτο μὲ λεπτότητα καὶ κατανόσην, χωρὶς τὸ ὑπερβαλλόντα καὶ ἡζηλον καὶ πρὸ παντὸς χωρὶς τὸ ὄφος καὶ τὴν ἐπιβολὴν τῶν ἀστυνόμων, θὰ ἀπέδιδε πολλὰ διὰ τὴν καλυτέραν ἐκτέλεσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν. Μὲ τοὺς συνοδούς, τούναντίον, τοὺς δέκα, τούλαχιστον τὸν ἀριθμὸν, καθιερώνομεν ταξίδια ἀναψυχῆς, δαπανηρά, σημειωτέον διὰ τὸν πλοιοκτήτην, ἀφοῦ καὶ καμπίνων μοναχικήν θὰ ἀπαίτησουν οἱ κ. κ. λιμενικοί, τῆς τροφῆς των δὲ τὸ ἀντίτι-

CAMPANELLA SINCE 1916

SAVONA CAMPANELLA - ASCENSO

SHIP REPAIRS AND SHIPBUILDING

Address : VIA DEI CARPENTERI, 3/R.
Cables : CAMPANELLA - ASCENSO - SAVONA
Tel. : 27772 - 21721 - 30023 - 30024

GENOA

S. A. OFFICINE MECCANICHE NAVALI
"CAMPANELLA"

HULL AND ENGINE REPAIRS TO ALL TYPES OF VESSELS

Address : GALATA GADDA (PORT OF GENOA)
Cables : CAMPANELLA - GENOA
Tel. : 208961 (4 LINES) - 208461

μον κανεὶς δὲν θὰ σκεφθῇ νό τὸ εἰσπράξῃ.

Καὶ τὸ ἀναμφισβήτητον γεγονός: Διεισδύουν εἰς τὰ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως ὅλονεν καὶ περισσότερον οἱ «ἀφεντάδες» τοῦ Ὑπουργείου μας. Τὸ ὄραμα τῆς πολυτοβήτου ΚΔΑΣ δὲν παύει ζωρῶς νὰ διεγείρῃ τὸ ἐνδιαφέρον των. Καὶ οἱ φύλακες δὲν γρηγοροῦν, ὀτυχῶς. Ξέφραγο χωράφι ἡ Ἀκτοπλοΐα...

ΤΑ ΚΑΥΣΑΕΡΙΑ

Τὸ «air pollution» ἔχει περιληφθῆ εἰς τὰς ἀστυνομικὰς ἀπαγορευτικὰς διατάξεις ὅλων τῶν μεγάλων λιμένων. Περιορισμοὶ αὐστηροὶ προβλέπονται διὰ τὴν ἐκπομπὴν τῶν καυσταρίων ἀπὸ τὰ πλοῖα. Πρὸ ημέρων εἰς τὰ δύο «Κιουνάρντερς» ἐπεβλήθησαν πρόστιμα ἀπὸ τὴν λιμενικὴν ἀρχὴν τῆς Νέας Υόρκης, διότι αἱ καπνοδόχοι τῶν ἔξεπεμπον πατήνων περισσότερον τοῦ ἐπιτρέπομένου.

Παντοῦ — πλὴν τῶν ἑλληνικῶν λιμένων — παρακολουθοῦνται τὰ ἑλλιμενισμένα πλοῖα, ἵνα μὴ μολύνουν μὲ τὰ καυσταρία τὴν ἀτμόσφαιραν. Οἱ παραβαταὶ ὑστερῶν τιμωροῦνται. Εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀτιμωρητὴ τὰ σκάφη — ιδικά μας καὶ ἔνα — συχνότατα καλύπτουν τὴν πόλιν ὄλοληρον μὲ πυκνὴν αἰθάλην. Καταμαυρίζουν τὰ πάντα καὶ οἱ ὀτυχεῖς κάτοικοι εἰσπνέουν τὰ ἐπικινδυνά διὰ τὴν ὑγείαν τῶν καυσταρίων.

Τὸ Λιμεναρχεῖον ἔχει τὸν λόγον. «Ἄς ἀρχίσῃ ἐπιβάλλον τὰ πρόστιμα, ἀφοῦ προειδοποιήσῃ καταλήλως τοὺς πλοιάρχους περὶ τῆς ύφισταμένης ἀπαγορεύσεως, ἂν αὕτη προβλέπεται εἰς ἀστυνομικὴν τινὰ διάταξιν.»

Η ΘΕΛΗΜΕΝΗ Η ΠΑΡΑΛΕΙΨΙΣ:

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 89) 11.6.63) Τ.Α.' φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως (σελ. 613 - 876), ἐσχάτως κυκλοφορήσαν, ἐδημοσιεύθη ὁγκωδέστατος Κανονισμὸς «περὶ μεταφορᾶς ἐπικινδύνων εἰδῶν διὰ πλοίων».

Ἡ μεθοδικότης τῆς κατατάξεως τῶν εἰδῶν, ἡ λεπτομερής καὶ εἰδικευμένη περιγραφὴ δὲν ἔνα ἔκστον τούτων, αἱ παρεχόμεναι πληροφορίαι, δόηγαια καὶ ὑποδειξεῖς διὰ τὴν καλυτέραν καὶ ἀσφαλέστεραν ἐκάστοτε μεταφοράν, ἔξυπητεσσι, τῷ ὄντι, τὸν ἐπιδιωκόμενον σκόπον, τὴν ἀσφάλειαν δηλ., τὸν ἐπιβαίνοντων, τοῦ πλοίου, τῶν λιμένων καὶ αὐτῶν τούτων τῶν μεταφερομένων ἐπικινδύνων φορτίων.

Δὲν νομίζει ὅμως τὸ «Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ ἡ ὄρμοδια Ἐπιθεώρησις» Ἐμπορικῶν Πλοίων, εἰς τὴν ὁποίαν, διὰ τῆς παρ. 1 τοῦ ἀρθροῦ μόνου τοῦ Διατάγματος, ἀπὸ δίδεται σις ἡ πατρότης τῆς τῆς συντάξεως τοῦ Κανονισμοῦ, ὅστις καὶ φέρει (σελ. 867) τὴν ὑπογραφὴν Πλοίαρχος - Λιμ. Σ. ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΙΣΙΔ. Διευθυντὴς Ε.Ε.Π., ὅστις ἀποτελεῖται περισσότερος σεβασμὸς πρὸς τὴν πνευματικὴν ἐργασίαν τῆς ἑνὸν ὄργανώσεως, ἥτις τὸν συνέταξε, τῆς Μονίμου Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Βρετανικοῦ Υπουργείου Μεταφορῶν καὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας; Σχετική, πράγματι, ἔρευνα ἀποδεικνύει ὅτι μέχρι τῶν σχεδιαγραμμάτων καὶ αὐτῶν τῶν ἐπικεττῶν, ὁ δημοσιεύθεις Κανονισμὸς εἶναι πιστὴ μετάφρασις τῆς ἀγγλικῆς ἐκδόσεως καὶ τοῦ Κανονισμοῦ, ὡς ἐδημοσιεύθησαν τῷ 1957 μετὰ τῶν παραρτημάτων τοῦ 1958 (πλὴν τῆς σελ. 786 διὰ τὰ πετρέλαια).

Καὶ ὡς μετάφρασις, τὸ ἔργον είναι ἐπαινετόν. Πλὴν ἡ παράλειψις τῆς μνείας αὐτῆς εἰς ἓν δημοσιεύματα τόσης σπουδαιότητος, διὰ τὸ ὄποιον ἐν παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ ἀρθροῦ μόνου ἀναφέρεται, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ ἐκτείνεται καὶ ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἑνὸν σηματίαν πλοίων, τῶν καταπλέοντων τοῖς εἰς ἐλληνικούς λιμένας, δὲν δύναται κατ' οὐδένα τρόπον νὰ δικαιολογηθῇ. Ἀπλῶς ἔξετέθημεν ὡς Κράτος διὰ μίαν ἀκόμη φοράν. Φωράται μία δημοσίᾳ ὑπηρεσίᾳ οἰκειοποιουμένη ἑνὴν ἐργασίαν.

Καὶ ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος: Τὸ μὲν Β. Διάταγμα, ὑπογραφὲν τὴν 15ην Ιουλίου 1962 εἰδὲ τὸ φῶς τὴν 11ην Ιουνίου 1963, ὅτι μετὰ μῆνας ΕΝΔΕΚΑ. Τὸ φύλλον διὶς οὖ δημοσιεύτηκε ἐκυκλοφόρησε, ἀποσταλὲν ταχυδρομικῶς εἰς τὸν συνδρομήτας τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, τὴν 25ην Ιουλίου καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων αὐτοῦ ἀρχεται μετὰ τρίμηνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως, δηλαδὴ τὴν 11ην Σεπτεμβρίου 1963. Οἱ χρόνος τῶν 45 περίπου ἡμερῶν, ποὺ ὑπολείπονται,

θεωρεῖται μήπως ἐπειρκῆς πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἐνδιαφερομένων;

Καὶ ἀφοῦ δὲν ἔγενετο μνεία τοῦ ὄρχικοῦ ἀγγλικοῦ κειμένου, ποθεν καὶ πῶς θὰ κατατοπισθοῦν αἱ ἔνεσις ναυτικαὶ ἐταιρίαι, ἐφ' ὃσον ἡ Ἑλληνικὴ γλώσσα πέραν τῶν συνόρων μας εἶναι ἀκατάληπτος;

Ἀνάγκη, συνεπῶς, παρατάσεως τοῦ χρόνου ἐνάρξεως τῆς ἐφαρμογῆς, ταύλαχιστον, ἐπὶ ἔν εἰστι τρίμηνον ἡ καὶ διὰ τὸ ἀπλούστερον καθορισμὸς ἐνάρξεως ισχύος ἡ 1η Ιανουαρίου 1964.

Η ΔΩΡΕΑ - ΣΚΑΝΔΑΛΟΝ

Παρακαλοῦνται οἱ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου νὰ μᾶς πληροφορήσουν ποια τελικῶς ἡ τύχη τῆς δωρεᾶς Ἀναστασίου. Πρὸ μηδῶν ἀπῆσχολήθημεν μὲ αὐτὴν. Εἶχε τὸ «Ὑπουργεῖον» (Διεύθυνσις Προνοίας κ. Σταμπολῆς) ἀνακοίνωσει τὰς ἐνεργείας του, αὔτινες καὶ θά τετενον εἰς τὴν σύστασιν ἐπὶ τέλους — μετὰ τόσα ἔτη — τοῦ μικροβιολογικοῦ ἐργαστηρίου τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. «Ἐκτοτε ἡ σιωπὴ καὶ πάλιν ἐκάλυψε τὴν περιεργὸν αὐτὴν ὑπόθεσιν.

Μᾶς ἐρώνται, λοιπὸν καὶ ἐρωτάμενον: «Θὰ στεγασθῇ, πράγματι, καποὺ τὸ ἐργαστήριον; Θὰ χρησιμοποιηθοῦν τὰ ἀπὸ πενταετίας ἐγκιβωτισμένα ἐργαλεῖα;

Καὶ ὃν ἡ ἀναχώρησις τοῦ κ. Σταμπολῆς δὲν ἐπιτρέπει νὰ πιστεύσωμεν εἰς τὸ δυνατὸν τῆς συστάσεως τοῦ μικροβιολογικοῦ ἐργαστηρίου (οἰκονομία ἐκπαντάδων χιλιάδων δραχμῶν διὰ τὸ «Ιδρυμα»), διατί ἀπόδιδονταν τὰ δωρηθέντα δολλάρια εἰς τὸν κ. Ἀναστασίου, ἵνα τὰ χαρίσῃ σι' ἄλλον τινὰ φιλανθρωπικὸν σκοπόν, ὑπέρ τῶν οἰκογενειῶν τῶν ναυτιλλομένων πάντων;

Μίαν ἀπάντησιν περιμένομεν. «Ο κ. Στρατήγης θὰ μᾶς τὴν δωρηθέσθαι. Θὰ τὴν μεταδώσωμεν ὅπου δεῖ. Οἱ προκάτοχοι «Ὑπουργοί» κ.κ. Ἀνδριανόπουλος καὶ Κωτιάδης σκανδαλωδῶς καὶ τὸ θέμα αὐτὸν ἡγύνονται.

ΤΟΥΣ ΠΡΟΕΙΔΟΠΟΙΟΥΜΕΝ

Πανομοιότυπον ἀπεστάλη εἰς τὰς ἐφημερίδας καὶ ἐδημοσιεύθη τὸ κείμενον μιᾶς εἰδῆσεως, σχετιζομένης μὲ τὰς παραγγελίας Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία. Καὶ λέγει ἡ εἰδῆσης, ὅτι «καὶ πληροφορίας ἡ ληφθείσα σεις τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας» ἐδόθησαν εἰς διάφορα ναυπηγεία τῆς Ιαπωνίας τόσαι καὶ τόσαι παραγγελίαι τάνκερς καὶ φορτηγῶν διὰ τοὺς τόδες καὶ τάδε ἐφοπλιστάς (ἀναφέρονται ὄντα τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἀριθμοί).

Λέγομεν καὶ ἡμεῖς: Καμμίαν — ἀπολύτως καμμίαν — δὲν είχε τὸ «Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας» πληροφορίαν διὰ τὰς ἑλληνικὰς παραγγελίας. «Ητο καὶ είναι ξένον πρὸς μίαν τοιαύτην ἐνημέρωσιν, προπατούσαν ἐπαφὴν ἀμέσων μὲ τους ἐφοπλιστάς, ἐπίμονον ἔρευναν, ἀκόμη δὲ καὶ ἐμπιστούσην πρὸς τὸν ἀνάζητοντα τὰς πληροφορίας. Οἱ «έγκεφαλοι» τοῦ «Ὑπουργείου» περὶ ἄλλα τυρβάζουν. Θὰ ἀσχοληθῶμεν καὶ μὲ τὰ ἔργα των. «Ομως, οἱ τοῦ Γραφείου Τύπου τοῦ «Ὑπουργείου», εὔρον εὔκολον τὴν λέιαν. Ανοικείως οἰκειοποιήθησαν τὰς δημοσιεύσειςας εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πληροφορίας ἐπὶ τῶν ἑλληνικῶν παραγγελιῶν, διὰ νὰ ἐμφανίσουν ἐνημερωμένον τὸ «Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας», τὸ ἄλλως ἀνύποπτον ἐπὶ τῶν συντελουμένων εἰς τὸ ἐμπορικόν μας ναυτικὸν ἐξελίξεων.

Πράγματι, διὰ τοὺς πολλούς, τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα, αὐτὴ τὴν ἐντύπωσις τῆς ἐνημερώσεως παρείχετο διὰ τὸ δημοσιεύματος. Προειδοποιεῖται, ὅμως, ὁ προιστάμενος τοῦ Γραφείου τοῦ Τύπου, περισπούδαστος πλοίαρχος - λιμενικός, ὅτι δὲν θὰ ἐπιτρέψωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον τὴν τοιαύτην ιδιοτοίσιν. Τὸν διαβεβαιούμεν, ὅτι ἔχομεν τὰ πρός τούτο μέσα.

ΚΑΤΑΦΑΝΗΣ Η ΜΕΤΑΒΟΛΗ

«Ικανοποιητικὴ ἡ διαπίστωσις: Ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν αἱ Σχολαὶ Ἀσπροπόργου δὲν ἔγνωρισαν τὴν νοικοκυρεμένην διοίκησιν, τῆς ὁποίας ἀπολαμβάνουν ἀφότου ὁ κ. Ζαχ. Παλιθός διωρίσθη διοίκητης αὐτῶν. Δυσχερές, ἀλλὰ καὶ ἐπίμονος ἡ προσπάθεια του. Πολλὰ ἀπέδωσεν. «Η διαφορὰ τῆς σημερινῆς καταστάσεως τῶν Σχολῶν ἔναντι τῆς πρὸ τῆς ἀναλήψεως τῆς διοίκησεως τῶν ἀπὸ τὸν κ. Παλιθόν εἰναι πλέον καταφανῆς. Απὸ τῆς συμπεριφορᾶς τῶν μαθητῶν, τῆς καλῆς τῶν ἐνδιαιτήσεως (τροφοδοσία κλπ.), τῆς ἐπιμελούς τοῦ

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ**

AGENZIA MARITTIMA FINANZIARIA S.A.R.L.

WITH OWN OFFICES AT:

TRIESTE

PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI No 1
TELEGRAMS: AGEMAR - TRIESTE
TELEPHONES: 23703 - 29784 - 38262
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

VENEZIA

ZATTERE No 1392
TELEGRAMS: OPLITIS - VENICE
TELEPHONES: 700660 - 700661
TELEX: INTERNATIONAL: 46059

MONFALCONE

VIALE SAN MARCO No 33
MONFALCONE BEING VERY CLOSE TO TRIESTE,
ALL BUSINESS CONCERNING THAT PORT IS CONDUCTED
BY OUR TRIESTE HEAD OFFICE. WE REQUEST
OUR PRINCIPALS TO ADDRESS ALL CORRESPONDENCE
CREW MAIL ETC. TO OUR TRIESTE
OFFICE.

SUB-AGENTS IN ALL ADRIATIC PORTS

STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

ΥΠΟ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΝ ΕΠΙΒΛΕΨΙΝ ΤΟΥ Κ. Κ. ΚΕΔΡΟΥ - ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

έπισκευών; 'Υφίστανται αἱ οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις; Διεξάγεται σχετικὴ τὶς προεργασία; 'Επιδεικνύεται ἀπὸ μέρους τῶν ἐργοστασιαρχῶν ἐνδιαφέρον; 'Ο Ο.Λ.Π., καθ' ἡ ἔχει ὑποχρέωσιν, παρακολουθεῖ καὶ τὴν πλευρὰν αὐτῆν; Καποιος ἀρμόδιος παρακαλεῖται νὰ ἀπαντήσῃ.

Καὶ μᾶς πληροφοροῦν τώρα, ὅτι ἀμφιταλαντευόμενος προχωρεῖ ὁ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν προεργασίαν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς. 'Η ἀρμόδια διεύθυνσις μηχανημάτων συνέταξε τὴν προκήρυξιν διενόμους διαγωνισμοῦ διὰ τὴν ναυπηγησιν μᾶς δεξαμενῆς ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 13.000 τόνων, δυναμένης κατὰ συνέπειαν νὰ δεξαμενίζῃ σκάφος μέχρις 25 - 27.000 τόνων. Προβλεπούνον κόστος, τὰ 80 ἑκατομμύρια χωρὶς νὰ ὑπολογίζωνται αἱ δαπάναι διὰ τὰ ἔργα ὑποδομῆς εἰς τὸ Πέραμα, παρακολουθήσεως τῆς ναυπηγήσεως καὶ μεταφορᾶς τῆς ἐνταῦθα, ἐφ' ὃσον ἥθελε παραγγελθῆ εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Παρὰ ταῦτα ὅμως, παρὸ τὴν καταρτισθείσαν, δηλαδή, διακήρυξιν διαγωνισμοῦ, φαίνεται ὅτι ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν ἔχει ὄριστικῶς ἀποφασίσει τὴν ναυπηγήσεις δεξαμενῆς. Αἱ συνητήσεις μεταξὺ τῶν ὑπερσιῶν του περὶ τῶν ἀναγκῶν ταῖς ὅποιαις θὰ καλύψῃ αὕτη καὶ τῆς ἀπόδοσεως ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως της, συνεχίζονται πάντοτε, ὥστε νὰ μη δύναται νὰ ἀποκλεισθῇ τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς νέας ἀναβολῆς.

Δὲν ἔχει ἀτυχῶς κατανοηθῆ ἀκόμη ἡ τεραστία σημασία τὴν ὅποιαν ἔνεχει διὰ τὸν πρώτον ἑλληνικὸν λιμένα μία πλωτὴ δεξαμενὴ καὶ ὅχι βεβαίως ἀνυψωτικῆς δυνάμεως μόνον 13.000 τόνων.

Η ΕΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ

Μᾶς λέγουν: Διὰ τὴν ἐνοποίησιν τῶν ὑπέρ του Δημοσίου κρατήσεων καὶ τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ Ταμεῖα Προνοίας εἰσφορῶν ἐκ ναυτολογίων, ἀπαιτεῖται νομοθετικὴ ἔξουσιοδότησις. Κατόπιν τούτου, μελετάται ἡ δυνατότης τῆς ἐνοποίησεως μόνον τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὰ ἄλλα Ταμεῖα εἰσφορῶν.

'Αναγνωρίζεται, πάντως, ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπλουστεύσεως τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν πλοίων. Πράγματι, ὅπως ἐτονίσαμεν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ὁ φόρτος τῶν τόσων καὶ τόσων ὑπολογισμῶν καθιστᾷ πλέον ἀδύνατον τὴν διενέργειαν τῶν κρατήσεων καὶ τὴν κατάστρωσιν τῶν σχετικῶν πινάκων ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους. Πολλοὶ ἡδη ἐδήλωσαν εἰς τὰ προϊστάμενα ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα, ὅτι εἰς τὸ μέλλον θὰ πάσσουν ἀσχολούμενοι μὲν τὴν ὑπηρεσίαν αὐτῆν. Κείται ἐκτὸς τῶν κυρίων των καθηκόντων. Θέλουν νὰ τὴν ἐναποθέσουν εἰς τὰ λογιστήρια τῶν ἐπιχειρήσεων, ἀτίνα καὶ θὰ καταστρώ-

νουν τοὺς πίνακας τῶν κρατήσεων καὶ τῆς μισθοδοσίας. 'Ο πλοιάρχος ἢ πλλῶς ὅταν ἀναφέρῃ εἰς ἔκθεσίν του τὸν μισθόν, ταὶς ὑπερωρίαις καὶ τὰς τυχὸν ἐκτάκτους ἀμοιβὰς ἐνὸς ἐκάστου μέλους τοῦ πληρώματος.

Σύγχρονις, βεβαίως, ἀντεγκλήσεις καὶ ἀντιδικίαι θὰ προέλθουν ἀπὸ τὴν τακτικὴν αὐτῆν τῆς ἀρνήσεως τῶν πλοιάρχων. Είναι ὅμως αὐτὴ τὴν πλήρως δικαιολογημένην. Δὲν ἡμποροῦν πλέον νὰ βαστάσουν τὸ βάρος τῶν ἐπιβληθέντων εἰς αὐτοὺς λογιστικῶν καθηκόντων. Δὲν ἀναλίσκουν μόνον χρόνον πολύτιμον. Συχνότατα σημειοῦνται καὶ λάθη, βαρύνοντα ἄλλοτε μὲν τὸν πλοιάρχον, ἄλλοτε δὲ ἐπὶ ζημιά τῶν μισθοδοτουμένων.

Τὸ ταχύτερον, λοιπόν, ὅς προέλθη ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ν.Α.Τ. εἰς τὴν μελέτην τοῦ σχεδίου ἐνοποίησεως, ἐκδίδον ἐν καιρῷ τὰς ἀναγκαίας πρὸς τὸν πλοιάρχους δόηγίας, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του.

ΑΙ ΔΟΣΟΛΗΨΙΑΙ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

'Ανεξαρτήθη τῆς οἰασδήποτε τυπικῆς του ἀδυναμίας, ἐπιβάλλεται νὰ διατηρηθῇ τὸ ἀπὸ ἑτοῖς ισχύον σύστημα τῆς ἐξοφλήσεως ληξιπροθέσμων ναυτολογίων ἐπὶ τῇ θάσει τραπεζικῶν ἐγγυητικῶν ἐπιστολῶν. Διότι διευκολύνεται δι' αὐτού ἐκάστοτε εἰς σημαντικὸς ἀριθμὸς ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐνῷ τὸ Ν.Α.Τ. διασφαλίζει πλήρως τὰς ἀπαιτήσεις του. 'Η τυχὸν ζημία τοῦ 'Ιδρυματος ἐκ τῆς μὴ εἰσπράξεως προσφέρων τελῶν ἀτίνα διὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς καθυστερήσεως ἐξοφλήσεων τοῦ ναυτολογίου ὑπολογίζονται εἰς 24%, ισοφαρίζεται κατὰ τὸ ημισυ μὲ τὸ τόκον ὑπερημερίας (12%) ὅστις παρέχεται ὑπὸ τῆς ἐγγυωμένης Τραπέζης διὰ τὸ ὄφειλόμενον ποσόν.

"Ἀλλωστε, τὸ ἀπαράδεκτον, τοκογλυφικόν, ὡς ἔχαρακτηρίσθη κατὰ καιρούς, καθεστῶς τῶν προσθέτων τελῶν, εύρισκεται ούσιαστικῶς ὑπὸ κατάργησιν. 'Επι δικαιοτέρας θάσεως ἀναμφούται, ὡς γνωστόν, διὰ τοῦ νέου ὑπὸ ἔγκρισιν νόμου περὶ Ν.Α.Τ.

'Ο κ. Στρατήγης ὅστις ἐκλήθη νὰ ἀποφανθῇ ἐπὶ τῆς διατηρήσεως ἢ μὴ τοῦ μέτρου, κατόπιν ἐνστάσεως, τὴν ὅποιαν ὑπέβαλε κατ' αὐτοῦ ὁ ὑπουργικὸς ἐπίτροπος εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., δόφείλει νὰ ίδῃ τὸ θέμα κατὰ τρόπον ούσιαστικὸν καὶ διὰ τῆς ἀποφάσεως του, ὑποχρεωτικῆς ἐπὶ τοῦ προκειμένου διὰ τὸ "Ιδρυμα, νὰ ἔχασφαλίσῃ τὴν συνέχισίν του.

Αἱ ἐγγυητικαὶ ἐπιστολαί, τριμήνου, ἔξαμηνοι καὶ ἐννεαεβίηνοι διαρκεῖσσι, ὡς ἐπεκράτησε νὰ χορηγούνται μέχρι τοῦδε ὑπὸ τῶν Τραπέζων, ἀπαλλάσσουν τὸ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τὰς ἀντιδικίας καὶ τὰ προσωρινὰ μέτρα, ἀμφιβόλου ἐνίοτε ἀποτελεσματικότητος διὰ τὰ συμφέροντά του.

ΥΨΗΛΗΣ ΠΙΕΣΕΩΣ ΥΠΟ ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΟΡΤΙΣΙΝ

B&W ΜΗΧΑΝΑΙ ΔΗΖΕΛ



BURMEISTER & WAIN

Γενικὸς ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΣΙ :

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28α ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ : 40.573 ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ : BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

B&W

Σὲ ὅλες τὶς θάλασσες τῆς ὑδρογείου οἱ ναυτικές μηχανές δήζελ B & W ξεχωρίζουν διὰ τὴν ἀσφαλή καὶ οἰκονομική τους; λειτουργίαν.

Οι μηχανές δήζελ B & W μεγάλης διαμέτρου κυλίνδρων, ύψηλῆς πιεσεως, ὑπὸ στροβιλοφόρτισιν, διατίθενται εἰς συνεχῆ ὑπηρεσιακὴν λειτουργίαν μέχρις 25.000 ἵππων εἰς τὰς 110 σ.κ.λ. μὲ μέσην ἐνδεικτικὴν πίεσιν 9,5 Kg / cm², ικανοποιούσαι τὰς ἀπαιτήσεις τῶν μεγαλυτέρων ὑπὸ μελέτην πετρελαιοφόρων.

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ - ΔΑΝΙΑ

Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Η τελευταία πολιτική κρίσις παρημπόδισε καὶ τὴν διοίκησιν του Ν.Α.Τ. νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν προγραμματισθείσαν ἀξιοποίησιν μέρους τῆς ἀκίνητου περιουσίας του. Έχειάζετο ἡ ἔγκρισις διὰ τὴν διάσποραν τῶν ἀπαιτούμενων πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον κεφαλαίων ἐκ τῶν ἀποθεματικῶν τοῦ Ἰδρύματος.

Ἐν τῷ μεταδύ, ἐπειδὴ τὸ ὅλον ζῆτημα θεωρεῖται κατεπείγον — ἀνέρχονται εἰς μεγάλα ποσὰ τὰ διαφεύγοντα ἕσοδα ἐκ τῆς μὴ ἐκμεταλλεύσεως δύο κεντρικῶν οἰκοπέδων τῶν Ἀθηνῶν — ἡ διοίκησις τοῦ Ταμείου ἐπεδίωξε νὰ ἐκκαθαρίσῃ δυσχερείας τινάς, γραφειοκρατικῆς φύσεως, ὥστε εὐθὺς μετὰ τὰς ἐκλογὰς νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ἀνέγερσιν δύο μεγάλων κτίριων ἐπὶ τῶν δύον Πατησίων καὶ Ἀκαδημίας, εἴτε κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἀντιπαροχῆς εἴτε δι' ιδίων κεφαλαίων, ὡς ἥθελε τελικῶς κριθῆ συμφερώτερον.

Μίαν ἐκ τῶν δυσχερειῶν αὐτῶν, τὴν σοδαρωτέραν, συνιστοῦν οἱ τεθέντες περιορισμοὶ ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, προκειμένου νὰ παράσχῃ τὴν ἔγκρισιν τῆς διὰ τὴν διάθεσιν ἐπὶ τῶν ἀποθεματικῶν τοῦ Ἰδρύματος τῶν ἀπαιτούμενων 45 ἑκατομμυρίων πρὸς ἀνοικοδομήσιν τῶν ἐν λόγῳ οἰκοπέδων. Υποχρεούται, δάσει τῶν περιορισμῶν αὐτῶν τὸ Ν.Α.Τ., νὰ ἀνέγειρῃ ἐν μόνον κτίριον εἰς τὰς Ἀθήνας, κατὰ προτίμησιν ξενοδοχείον καὶ ἔτερον εἰς τὸν Πειραιά ἐπὶ ιδιοκτήτου ἀποθέματος παρὰ τὴν Τερψιθέαν, ἀποράτητως ξενοδοχείον. Εἰς σχετικὸν ἔγγραφόν της πρὸς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν ἡ διοίκησις τοῦ Ν.Α.Τ. τονίζει, ὅτι ὑπὸ τοιαύτας δεσμευτικῆς προϋποθέσεις, δὲν δύναται νὰ προχωρήσῃ εἰς τὸν ὄρθολογικὸν προγραμματισμὸν τῆς ἀξιοποίησεως τῆς ἀκίνητου περιουσίας του, μὲν ἀποφασιστικῶν κριτήριον τὸ συμφέρον καὶ μόνον τοῦ Ταμείου. Διότι ἡ ἀνέγερσις ἐπὶ παραδείγματι, ξενοδοχείον εἰς Πειραιά, ἡμπορεῖ νὰ καλύψῃ μίαν ἀνάγκην τῆς πόλεως, δὲν διασφαλίζει ὅμως ποσώς, οὔτε τὰ διατεθησόμενα κεφάλαια, πολλῷ δὲ μᾶλλον τὴν καλή τῶν ἀπόδοσιν. Ή ξενοδοχειακὴ ἐπιχείρησις εἰς τὸ Ἑπίνειον, θεωρεῖται ὑπὸ τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας ἐπένδυσις γενικῶς παρακεκινούμενήν.

Κατόπιν τούτου, τονίζεται εἰς τὸ αὐτὸν ἔγγραφον, ἐπιβάλλεται νὰ ἀφέθῃ ἔλευθερον τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ὡς πρὸς τὴν διάθεσιν τῶν 45 ἑκατομμυρίων δραχμῶν καὶ ὡς πρὸς τὴν διασταύρωσιν, δάσει τῆς ὅποιας θὰ προχωρήσῃ εἰς ἀνοικοδόμησιν τῶν δύο οἰκοπέδων. Τὸ διοικητικὸν του συμβούλιον, δύναται νὰ εύρῃ ἀδέσμευτον, τὴν πλέον συμφέρουσαν λύσιν, ἀναλαμβάνον ταυτοχρόνως καὶ τὰς σχετικάς εὐθύνας.

ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΝ

Ο τραγικὸς χαρὸς τῶν εἰκοσιών δύο ναυτικῶν μας ἀπὸ ἀεροπορικῶν ἀτύχημα, καθιστᾶ ἀναγκαῖαν τὴν σύστασιν, ὥστας τοῦ λοιποῦ ἀποφεύγονται τὸ δύοδικὰ ταξίδια τῶν πληρωμάτων ἐπὶ ἀεροπλάνων, μὴ ἀνηκόντων εἰς ἑταῖρια, ἔγνωσμένης εἰδικεύσεως, παραδόσεως καὶ πείρας μακρᾶς, ὥστας εἶναι αἱ ἀμερικανικαὶ καὶ αἱ εὐρωπαϊκαὶ. Ἀπεδίχθη ἐκ τῶν ἀνακρίσεων, ὅτι τὸ αἰγυπτιακὸν ἀεροπλάνον, ἐφ' οὐ ἐπέβαινον οἱ ἀμοιροὶ ναυτικοί, ἐπεσεν ἐκάθιστοι τοῦ Αἰγυπτίου πιλότου. Κακῶς ἔξειται τὰς ἀποστάσεις διὰ τὴν προσεγγίσων. "Ἄν, δηλαδή, ἀντὶ οἱ 22 ναυτικοὶ νὰ ἐμπιστεύουν τὴν ζωὴν των εἰς τὸν ἄπειρον πιλότον τοῦ αἰγυπτιακοῦ «Κόμετ», ἐταξίδευον ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν μὲ τὴν «Air France» λ.χ. ἢ τὴν «K. I. M.», θὰ ἐπανέλθετον ἀσφαλῶς τοὺς οἰκείους των. Εἶναι γεγονός διαπιστωμένον, ὅτι τὰ πλείστα τῶν ἀεροπορικῶν ἀτυχημάτων ὄφειλονται εἰς σφάλματα τῶν πιλότων. Ἐκείθεν καὶ ἡ ἴδιαιτέρα προβολὴ τοῦ ἐπιλέκτου προσωπικοῦ τῶν μεγάλων ἀεροπορικῶν ἑταῖριν. Μαζὶ μὲ τὴν καλή τῶν συντήρησιν τοῦ ἀεροπλάνου, τὸ πεπειραμένον ἔμψυχον ὑλικὸν εἶναι ἡ ἔγγυησις τῆς ἀσφαλείας τῆς πτήσεως.

Μὲ τὰ ἀεροπλάνα τῶν ἑταῖρων αὐτῶν, τῶν γνωστῶν ἄλλων τε, ἃς ἀξιώντων τοῦ λοιποῦ τὰ πληρωμάτα νὰ ταξιδεύουν, δταν ἀποστέλλωνται ἐντεύθεν πρὸς ἐπάνδρωσιν πλοίους ἢ δταν δαπάναις τοῦ ἐφοπλιστοῦ παλινοστοῦνται. Ή πικρὰ πείρα μᾶς διδάσκει, ὅτι ἀσφαλεστερα δταν εἶναι οὕτω τὰ ταξίδιά των. Τὰ σφάλματα δταν εἶναι ὀλιγώτερα.

Ύποδεικνύοντες τὰ ἀνωτέρω, ἔχοιτεν ὑπὸ ὄψιν μας συγκεκριμένα γεγονότα. Αὐτὰ καὶ μᾶς πείθουν, ὅτι ὁ εὐθηνότερος ναῦλος ἐνὸς ἀ-

ροπλάνου δὲν συμβαδίζει πάντοτε μὲ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξιδίου.

Καὶ ἡ ἀσφάλισις τοῦ Ν.Α.Τ.; Μᾶς πληροφοροῦν ὅτι δὲν δικαιούνται συντάξεως τὰ 22 θύματα, τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὴν πραγματικότητα ἀποδεσθέντα. Τὸν νόμον πρέπει γὰρ παραβιάσουν οἱ ἀρμόδιοι, ἵνα μὴ διαπραχθῇ ἡ ἀδικία αὐτῆς.

ΚΑΛΗ Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΔΙΑ

Ὑπὸ τὰ χαρακτηριστικὰ κλήσεως «NAT-PIREA 365» ἥρχισε δοκιμαστικῶς τὴν λειτουργίαν τῆς ἀπὸ τὴν 10ην τρέχοντος, ἡ τηλετυπικὴ συσκευὴ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου, διὰ τῆς ὅποιας θὰ ἔχηται προτερούνται καὶ αἱ λοιποὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας. Διὰ τῆς συσκευῆς αὐτῆς, ὡς καὶ δι' ἐκείνων, αἵτινες ἐτέθησαν ταυτοχρόνως ἐν λειτουργίᾳ εἰς τὰ κυριώτερα προξενικά λιμεναρχεία, ἀποκαθίσταται διὰ πρώτην φοράν ἀμέσως καὶ ταχείᾳ συνεννόησις μεταξὺ κρατικῆς διοικήσεως καὶ τῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Συντόμως τὸ τηλέτυπον θὰ ὑποκαταστήσῃ τὸ δραδεώς διεκπεραιωμένον ἔγγραφον καὶ αὐτὸν τὸ τηλεγράφημα.

Δέοντος νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ναυτικὰ γραφεῖα, δύνανται νὰ ἐπικοινωνοῦν διπλανοῖς εὐθείας, καθ' ὅλον τὸ 24ωρον καὶ χωρὶς τὴν μεσολάθησιν τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων διὰ τοῦ τηλετύπου τοῦ Ν.Α.Τ., μὲ δῆλας τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου, ὡς ἐπίσης καὶ μὲ τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιώς, τὸ Γ.Ε.Ν.Ε., τὸν Οίκον τοῦ Ναύτου, τὴν Διεύθυνσιν Θαλασσίων Μεταφορῶν, τὴν Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων, δραδύτερον δὲ καὶ μὲ τὰ λιμεναρχεῖα Θεσσαλονίκης καὶ Ἡρακλείου.

Ἡ ἐγκαινιασθεῖσα ἔξι ἄλλου τηλετυπική σύνδεσις μετὰ τῶν κυριωτέρων προξενικῶν λιμεναρχείων θὰ διευκολύνῃ περαιτέρω τὸ ἔργον τῆς συνεννόησεως τοῦ Υπουργείου καὶ θὰ ὑποδοθῇσῃ τὰς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ὑπηρεσίας του, νὰ καταστοῦν τὰ προκεχωρημένα παρατηρήσιά του.

Ἡ σύνδεσις αὐτὴ ἐπενέγκη μέχρι τοῦδε μὲ τὸ Λιμεναρχεῖον Λονδίνου (διακριτικὴ κλήσεως: Λονδίνον 27.802), ὡς καὶ μὲ τὰ Λιμεναρχεῖα Ν. Υόρκης, Ἀμβούργου καὶ Ἀμβέρσης, μετὰ τῶν ὅποιων ἡ ἐπικοινωνία θὰ πραγματοποιήσῃται ἐπὶ τοῦ παρόντος, μέσω τῶν ἀκολουθῶν ιδιωτικῶν τηλετυπικῶν συσκευῶν.

N. YORKEΣ, μέσω ORION SHIPPING AND TRADING CO. INC. (AMERICAN CABLE AND RADIO CORPORATION ORIONIS 420.419). AMBOΥΡΓΟΥ, μέσω «DEUTSCHE HELLENISCHΕ» TELEX 02-130-31. AMΒΕΡΣΗΣ, μέσω ANTWERP 03.586.

Πιστεύομεν, ὅτι διὰ τῆς τηλετυπικῆς συνδέσεως τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ Y.E.N. μὲ τὸ ἔξωτερικόν, ἐπιχειρεῖται ἀποφασιστικὸν δῆμα — διότι θὰ χρειασθοῦν καὶ ὅλλα — διὰ τὴν στενὴν ἐπαφὴν μὲ τὰ διεθνῆ ναυτιλιακὰ κέντρα, ὅπου ἐντοπίζεται τὸ μέγιστον μέρος τῆς δραστηριότητος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Ἡ ἀπόστασις δὲν θὰ παρεμποδίζῃ πλέον τὸν μετ' αὐτοῦ εὐχερή καθημερινὸν διάλογον, ὑπὸ μίαν ὅμως βασικὴν προϋπόθεσιν, ὅτι αἱ ἐδῶ ὑπηρεσίαι θὰ εἰναι προητομασμέναι νὰ δεχθοῦν τὴν στενωτέραν ἐπαφὴν μὲ τοὺς διασχειρομένους τὴν μεγάλην Ναυτίλιαν μας μὲ κατανόησιν διαθετέραν τῶν συνθηκῶν ύψης ἃς κινεῖται αὐτῇ, τῶν μεγάλων δυσχερείων ποὺ ἀντιμετωπίζειν διὰ τὴν ἐπιδιώσιν της. "Ἀλλαγῆ, ἃν ἡ κατανόησις αὐτὴ λειψῇ, ἂν αἱ ἐδῶ γραφειοκρατικαὶ ἀντιλήφεις δὲν παύσουν ὑφιστάμεναι καὶ ἡ προθυμία διὰ τὴν ἐξυπερέττησιν τοῦ πλοίου δὲν ἀναπτυχθῇ, πρὸς τὸ τηλέτυπον καὶ ὁ δι' αὐτοῦ διάλογος;

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΡΟΝ

Προσεφέρθη γενναιοδώρως ὁ κ. Μαρῆς Ἐμπειρίκος, τοῦ ὅποιού γνωστοὶ εἶναι οἱ δεσμοὶ μὲ τὴν Σύρον — ἀπὸ δικαιοτέρων πολλῶν χρονολογοῦνται — νὰ παράσχῃ τὰ κεφάλαια διὰ τὴν ἐκεῖ Ἰδρυσιν ἐνὸς μεγάλου τουριστικοῦ ξενοδοχείου. Ὡς καταλληλοτέρα θέσις ἐπελέγη τὸ παλαιόν κτίριον, ὅπου τώρα εἶναι ἐγκατεστημένον τὸ Λιμεναρχεῖον.

"Ἐπερπετενὲς ἐπωφελθοῦν ἀμέσως τῆς προσφορᾶς αὐτῆς οἱ Συριανοί. Ἐπερπετενὲς ἡ δημοτικὴ ὄρχηση πρώτη καὶ ὅλοι οἱ λοιποὶ ἀρμόδιοι νὰ διευκολύνουν τὸν κ. Ἐμπειρίκον, ἵνα ἐκτελέσῃ τὸ ώραιόν του σχέδιον.

CANADIAN VICKERS

Builders of the S.S. MONTREALAIS and the S.S. QUEBECOIS
for the PAPACHRISTIDIS CO. LTD.

Your headquarters for shipbuilding and ship repairs. Drydock facilities for us to 26,000 tons.

CANADIAN
G. VICKERS
LIMITED
MONTREAL • CANADA
MEMBER OF THE VICKERS GROUP

“Επρεπε τὸ λιμεναρχεῖον ἀμέσως νὰ μεταφερῇ εἰς ὅλο κτίριον καὶ κατάλληλον, εἰς ἐπίκαιρον θέσιν, εύτυχῶς ὑπῆρχε.

Καὶ ὅμως, καμμία ἀποφασιστικὴ δὲν κατεβλήθη σχετικὴ ἐνέργεια καὶ οὕτω κινδυνεύει νὰ χαθῇ μία προσφορά, τόσον ἀξιόλογος, τόσον παραγωγικὴ διὰ τὴν Σύρον. Δὲν καταλογίζομεν εὐθύνας διὰ τὴν μέχρι τοῦδε ἐπιδειχθεῖσαν ἀδιαφορίαν. Ἀρκεῖ ἔστω καὶ τώρα εἰς ἐπίμονα νὰ προσθῇ οἱ Συριανοὶ διαδῆματα, ἵνα διστάῃ ὁ κ. Ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας τὴν ἀμεσον τοῦ λιμεναρχείου μεταφορὰν εἰς τὸ παρὰ τὴν θέσιν Ηησάκι, κενὸν οἰκημα. Ἡ ὑπηρεσία του κατ’ οὐδὲν παραβλάπτεται, ἐνῷ ἡ Σύρος, ἡ τόσον ἀγνονθεῖσα ἀπὸ τὸ ἐπίσημον Κράτος, θὰ ἴδῃ μετά τινα χρόνον προσαγομένη τὴν τουριστικὴν τῆς ἀνάπτυξιν, χάρις εἰς τὴν εὐγενὴ προσφοράν τοῦ κ. Μαρή Ἐμπειρίκου.

Δυνάμεθα, πάντως, νὰ πληροφορήσωμεν τοὺς Συριανοὺς ἀρμοδίους, ὅτι ὁ κ. Στρατήγης δὲν ἀντιτίθεται εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ λιμεναρχείου, προκειμένου νὰ ἀποκτήσῃ ἡ Σύρος τὸ ξενοδοχεῖον.

Εἶχε ρητῶς ὑποσχεθῆ ὁ κ. Κωτιόδης, κατὰ τὴν διήμερον πρὸ μηνῶν παραμονὴν εἰς τὴν Σύρον, τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ἐπικοινωνίας τῆς πρωτεύουσῆς τῶν Κυκλαδῶν μὲ τὰς λοιπὰς νῆσους. Δὲν ἐτήρησε καὶ τὴν ὑπόσχεσίν του αὐτὴν ὁ τέως Ὑπουργός. Καὶ ὅμως, τοῦ προσερέθη τὸ κατάλληλον πλοίον, ὅπερ θὰ ἔξετελει τὴν τοπικὴν αὐτὴν συγκοινωνίαν. Τώρα οἱ Συριανοὶ ἐπανέρχονται εἰς τὸ δίκαιον των αἰτήματος. Ἐχοντες πλέον τὴν ἐπικαιρότητα του, διότι ἐπρεπε ἀπὸ τὴν πίστωσιν τῶν ἀγόνων γραμμῶν νὰ προέλθῃ καὶ τὸ μίσθωμα τῶν τοπικῶν αὐτῶν δρομολογίων. Ἡ πίστωσις ἔχηται. Ἐκλογαὶ ὅμως ἐπίκεινται. Ἡς ἐπίζητηθῆ τῶν κομμάτων καὶ τῶν ὑποψηφίων τῶν ἡ κατηγορηματικὴ τοῦ αἰτήματος ἀποδοχῆ. Διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς Σύρου οἱ δύο γραμμαὶ πρὸς τὰς ἀνατολικὰς καὶ τὰς δυτικὰς Κυκλαδὰς είναι ἀπαραίτητοι. Δὲν νοεῖται πρωτεύουσα νομοῦ, μὴ ἐπικοινωνῶσα συχνὰ καὶ ἀπευθεῖας μὲ τὴν διοικητικῶς ἔξαρτωμενήν ἀπὸ αὐτὴν ἐπαρχίαν.

Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΜΑΣ ΣΤΗΛΗ

Δὲν ρέπουν πρὸς τὴν αὐτοδιαφήμισιν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά». Ὁ ναυτιλλόμενος κόσμος παρακολουθεῖ ἀπὸ τριακονταετίας τὸ ἔργον των. Ὑπάρχουν ὅμως περιπτώσεις τινές, καθ’ ἃς ἡ προβολὴ δικαιολογεῖται ἵσως. Θὰ μᾶς συγχωρηθῆ, πριστεύομεν, ἡ ἀνθρωπίνη αὐτὴ ἀδυναμία. Θέλομεν νὰ ἀποδώσωμεν τὴν ἀνάγνωρισιν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς τεχνικῆς μας στήλης. Πρὸ ἐνὸς ἀκριβῶς ἔτους συνέστησεν αὐτὴ, ὥπως καθειερωθῇ ἐνιαίος, διεθνοῦς ἀποδοχῆς, τύπος διδίλιου στοιχείου εὐσταθείας τῶν πλοίων, εἰς ὃ θὰ ἔδει νὰ παρέχωνται εἰς τὸν πλοϊάρχον ὥρισμένα δεδομένα, σαφῶς ἀναφέρομενα, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ αἱ ροπαὶ κλίσεων καὶ ἀνορθώσεων, ὥστε νὰ δύναται οὐτος εὐχερώς νὰ ὑπολογίζῃ τὰ ἐκάστοτε ἀναγκαιούντα εἰς αὐτὸν στοιχεῖα ἐκτιμήσεως τῆς καταστάσεως τοῦ πλοίου του.

Τὴν σύστασιν ἀκριβῶς αὐτὴν υιοθέτησεν ἐσχάτως ἡ ἀρμοδία ἐπιτροπῆς τοῦ I.M.C.O. ὅχι, βεβαίως, διότι... ἐδιάβασε τὴν τεχνικὴν μας στήλην, ἀλλὰ διότι κατέληξεν εἰς τὸ αὐτὸ συμπέρασμα, κατόπιν ἐπισταμένης μελέτης. Κάθε γνώστης τῶν πραγμάτων ούτω θὰ ἐσκέπτετο. Διαθέτει, ὡς γνώστον, ὁ I.M.C.O. ἀπειρά μέσα ἐκπονήσεως μελετῶν. Αἱ ὄμαδες ἔρευνης (working groups), τῶν διαφόρων ἐπιτροπῶν του, αἱ ὄμαδες μελετῶν μετὰ τὰ ἐπὶ μέρους θέματα τῆς Ναυτιλίας, είναι πολυμελεῖς καὶ συγκροτούνται ἀπὸ τοὺς ἀριστεῖς τοῦ τεχνικοῦ κόσμου τῶν ναυτικῶν χωρῶν. Ὁ I.M.C.O. ἀποτελεῖ, ἐν μιᾷ λέξει, διακρατικὴν ὄργάνων εὐρύτατής ἀκτινοβολίας, ὡς καὶ ὁ τίτλος του διαδηλώνει. “Ομως τῆς τεχνικῆς μας στήλης ἐπιμελεῖται εἰς καὶ μόνον τεχνικός, διστις παραλλήλως πρὸς τὴν διοποριστικήν του ἀπασχόλησιν, πρέπει νὰ παρακολουθῇ, κατὰ τὸ δυνατόν, ἐγγύτερον τὰς ἀνὰ τὸν κόσμον εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας συντελουμένας τεχνικάς ἑλίξεις καὶ κατὰ κάποιον τρόπον τὸ ἐπιτυγχάνει.

Δικαιολογημένη, λοιπόν, ἡ ικανοποίησις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐκλεκτοῦ των συνεργάτου κ. Χρήστου Σιδεράτου.

THE MEDITERRANEAN AND OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S.P.A.

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΚΑΘ’ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ
ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ
ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜAI ΣΥΝΑΓΓΡΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

he knows he's getting value for money with I.C.I. MARINE PAINTS



..... because although it may be possible to buy others cheaper, I.C.I. Marine Paints are designed to give a tough, lasting, high quality finish that will allow longer times between repaints and also reduce the labour and material costs of maintenance painting

**For quality with economy
specify**

**'LINALUX' - 'DULUX'
'EPIBEL' - 'STAG'**

MARINE PAINTS

by

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD
PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS

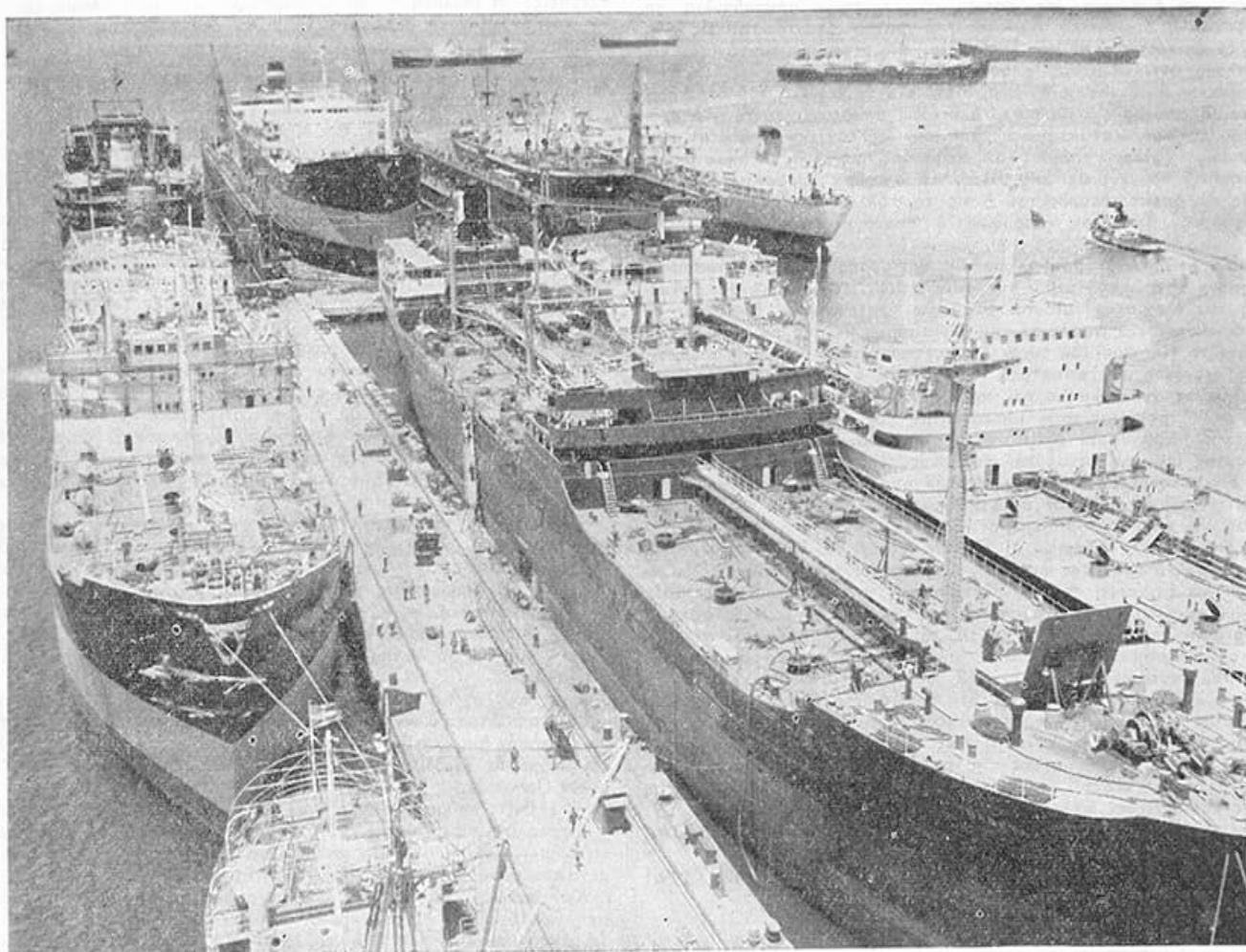


HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS • CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
- ★ FLOATING DRY-DOCKS

- No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

Conveniently situated on the main shipping lanes through the Mediterranean. Fully equipped with the most modern installations for all types of shipbuilding and ship-repair work.

Registered Office :

HELLENIC SHIPYARDS CO. LTD., 4 Acadimias Street, Athens, Greece.

Cables : SHIPYARD ATHENS. Telex : ATHENS 123. Telephone : ATHENS 611-141.

Yard : Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.

Telex : ATHENS 96. Telephone : ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents : HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.I.

Cables : SHIPNIAR LONDON. Telex : LONDON 28561/2. Telephone : MAYfair 8400.

U.S. Agents : TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

Cables : TROCEANIC NEW YORK. Telex : NEWYORK 4042. Telephone : Murray Hill 8-7070.

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΕΠΙΔΙΩΣΕΙΣ ΜΑΣ

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΝΕΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΕΔΡΑ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ" — ΧΟΡΗΓΟΣ Ο.Κ. ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ

Βήμα σταθερόν ἐπιτελεύται εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαιδεύσεως. Συνιστάται ἐντὸς τοῦ χώρου τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» δημοσία σχολὴ μηχανικῶν διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν. Χορηγὸς ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος.

Σύστημα πρωτότυπον, συνδεδυσμένης θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς διδασκαλίας θὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὴν νέαν αὐτὴν σχολὴν. Ἡμερσία θὰ είναι. Τὰς προϊνές ὥρας οἱ μαθηταὶ, μεταφερόμενοι εἰς τὴν σχολὴν διὰ τῶν αὐτοκινήτων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», θὰ διακούσουν τὰ θεωρητικὰ μαθήματα. Τὰς μεταμεσημορινάς ὥρας θὰ ἐργάζωνται εἰς τὸ μηχανουργεῖον καὶ τὰ λοιπά τμήματα ἐπεξεργασίας τοῦ χάλυβος.

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

Ίδου ἐν συντομίᾳ, πῶς ὁ ἐκπονηθεὶς ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ Ὑπουργείου βασικὸς προγραμματισμὸς τῆς συστάσεως τῆς νέας σχολῆς:

1. Ο τύπος αὐτῆς θὰ είναι κατ' ἀνάγκην ἴδιομορφος, προσαρμόζομενος πρὸς τὴν πραγματικὴν κατάστασιν καὶ τὸν ἰδιαίτερον σκοπὸν ὃν θὰ ἐπιδιώκῃ. Ως βάσις λαμβάνεται τὸ ὅτι πάντες ἀνεξιαρέτως οἱ μαθηταὶ τῆς σχολῆς ταύτης θὰ ἐργάζωνται εἰς τὰ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ», κατόπιν εἰδικῆς συμφωνίας τῆς Διοικήσεως τῆς σχολῆς μετὸ τῆς Διεύθυνσεως τῶν ναυπηγείων.

2. Σκόπιμον κρίνεται, ὅπως εἰς ὅσα σημεῖα εἰναι τοῦτο δυνατὸν αἱ δάσκαλοι τῆς λειτουργίας τῆς σχολῆς ταύτης εὐθυγραμμισθοῦν πρὸς τὸ σύστημα λειτουργίας τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου. Κατὰ ταῦτα θὰ ζητηθῇ, ὅπως οἱ ὑποψήφιοι μαθηταὶ κέκτηνται ἐνδεικτικὸν Δ. τούλαχιστον τάξεως ἔξατοις Γυμνασίου καὶ ἡλικίαν οὐχὶ ἀνωτέραν τῶν 19 ἑταῖν. Ἔφ' ὅσον θὰ προκύψῃ τοιούτον ζήτημα, θὰ ηὖνται νὰ παρασχεθῇ ἡ εὐχέρεια εἰς τὰ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ» νὰ εἰσάγουν εἰς τὴν σχολὴν ἀριθμὸν τίνα ἐκ τῶν ηδη παρ' αὐτοῖς ἐργαζομένων νέων, εὐδοκίμου ἢ ὑψηλῆς ἀπόδοσεως, κατὰ παρέκκλισιν τῶν ὡς ἄνω περιορισμῶν.

3. Δεδομένου ὅτι οἱ μαθηταὶ θὰ ἐργάζωνται εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἡ ἐν τῇ σχολῇ ἐκπαίδευσίς των θὰ διαρκῇ ὠρισμένας μόνον ὥρας τῆς ἡμέρας. Ο ἀκριβῆς καθορισμὸς τῶν ἡμερησίων ὥρων διδασκαλίας θὰ ἔχειται ἐκ τῆς διαρκείας τῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἀπασχολήσεως των.

4. Η Διεύθυνσις τῶν ναυπηγείων θὰ ἀναλάβῃ τὴν ἀσφάλισιν τῶν μαθητῶν - ἐργατῶν εἰς τὸ Ι.Κ.Α. Τὸ Υ.Ε.Ν. δέον νὰ παρέμβῃ ὁρμοδίων διὰ τὴν ἐπίτευξιν μειωμένου ἀσφαλίστρου. Μειωμένον ἡμερομίσθιον μαθητευομένου διὰ τὰς ὥρας τῆς ἀπασχολήσεως του εἰς τὰ ἐργαστήρια θὰ καταβάλλεται.

5. Οσον ἀφορᾶ τὴν διάρκειαν τῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τὴν σχολὴν, τὰ 3 πλήρη σχολικά ἔτη φοίτησεως κρίνονται ἀναγκαῖα. Δεδομένου ὅτι εἰς τὸν Ἀσπροπύργον ἡ φοίτησις μὲν ἡμερινὴν διδασκαλίαν 7 ὥρων, διαρκεῖ 3 ἔτη καὶ δεδομένου, ὅτι εἰς τὰς Νυκτερινὰς Σχολὰς Μηχανικῶν ἡ φοίτησις μὲν τριώρον ἐσπειρινὴν διδασκαλίαν διαρκεῖ 4 σχολικὰ ἔτη, ἐπιβάλλεται ὅπως ἡ διάρκεια τῆς ἐκπαιδεύσεως εἰς τὴν νέαν σχολὴν είναι τριετής μὲν δώρον διδασκαλίαν ἡμερησίων, ἵνα δυνηθοῦν οἱ μαθηταὶ ν' ἀφομοιώσουν ἀκαδημαϊκὸν πρόγραμμα παραπλήσιον τοῦ Ἀσπροπύργου. Ἀλλως θὰ ὑπάρχῃ ὁ κίνδυνος νὰ ὑποβιβασθῇ ἡ ἀπόδοσις τῆς σχολῆς εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν νυκτερινῶν σχολῶν, πράγμα τὸ ὅποιον κείται τελείως ἐκτὸς τοῦ διὰ τῆς νέας σχολῆς ἐπίδιωμανού σκοπού.

6. Εφ' ὅσον τὰ προσόντα εἰσαγωγῆς θὰ είναι τὰ αὐτὰ μὲ τὰ τοῦ Ἀσπροπύργου καὶ ἐφ' ὅσον θὰ ἔχασφαλισθῇ δώρος τούλαχιστον ἡμερησία διδασκαλία πιστεύεται, ὅτι ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα πλησιάζον πρὸς τὸ τοῦ Ἀσπροπύργου θὰ είναι δυνατὸν νὰ καθιερωθῇ ἀνενδοιάστως, δεδομένου ὅτι ικανὸν τῆμα τῆς ἐν Ἀσπροπύργῳ ἐκπαιδεύσεως διατίθεται εἰς πρακτικὴν ἐκπαίδευσιν, ήτις διὰ τοὺς μαθητὰς τῆς νέας σχολῆς θὰ ἔχασφαλίζεται διὰ τῆς εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἐργασίας των. Ἀπαιτείται πάντως εἰδικὴ συμφωνία μετὸ τῆς Δ. νεών τῶν ναυπηγείων οὕτως ὥστε ἡ παρεχομένη ἐργασία εἰς τοὺς μαθητὰς νὰ συμβαδίζῃ κατὰ τὸ δυνατὸν μὲ τὴν θεωρητικὴν τῶν ἐκπαιδεύσεων (μηχανουργείον, μηχανοστάσιον, λεβητοστάσιον, ἡλεκτρικὸν ἐργαστήριον κλπ.) καὶ νὰ παρακολουθήται ὑπὸ τῆς Διεύθυνσεως Σπουδῶν τῆς Σχολῆς.

Η ἐπίδοσις τῆς πρακτικῆς ἔξασκήσεως τῶν μαθητῶν εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» καὶ ἡ ὅλη συμπεριφορὰ ἐνὸς ἐκάστου αὐτῶν, θὰ βαθμολογήται ἐν συνεργασίᾳ τῆς Διοικήσεως τῆς σχολῆς πρὸς τοὺς τεχνικοὺς προϊσταμένους τῶν ναυπηγείων. Θὰ λαμβάνεται δ' ὑπ' ὄψιν ἡ βαθμολογία διὰ τὴν προσαγωγὴν τῶν μαθητῶν καὶ τὴν ἀποφοίτησίν των.

ΤΟ ΚΤΙΡΙΟΝ ΤΗΣ ΣΧΟΛΗΣ

1. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἀναγκαίων ἔγκαταστάσεων, ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν τὰ ἔξης στοιχεῖα: α) Διάρκεια φοίτησεως 3ετής, ήτοι 3 ἐπάλληλοι τάξεις. β) Ἀριθμὸς μαθητῶν κατὰ τάξιν μὴ ὑπερβαίνων τοὺς 40. γ) Μαθηταὶ ἔξωτεροι.

2. Υπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς καὶ μὲ τὴν πείραν τῶν σχεδίων διὰ τὴν ὑπὸ ἰδρυσίν ἐπίστησης Δημοσίων Σχολῆς Μηχανικῶν Χίου. τὸ διὰ τὴν στέγασιν τῆς σχολῆς ἀνεγέρθησόμενον κτίριον, δέον νὰ είναι διώροφον καὶ νὰ διαθέτῃ: α) Εἰς τὸ ισόγειον, 4 αιθουσαὶ διδασκαλίας 8X6,50 μ. ἐν καταλλήλῳ διατάξει. β) Εἰς τὸ ισόγειον, δωμάτιον καθηγητῶν καὶ ἀποθήκην διαστάσεων περίπου 5X6 μ. γ) Εἰς τὸ ισόγειον, καὶ εἰ δυνατὸν εἰς συνεχομένην πτέρυγα τοὺς ἀναγκαῖους χώρους ὑγιεινῆς (νιπτήρες, ἀποχωρητήρια κλπ.). Ἐπίσης τοὺς ἀ-

ναγκείους βοηθητικοὺς χώρους (λεθῆτοστάσιον, δεξαμενὴ κεντρικῆς θερμάνσεως, θυρωρεῖον κλπ.). δ) Εἰς τὸν πρώτον ὄροφον, μεγάλην αἴθουσαν σχεδιάσεων (περίπου 20X7 μ.). ε) Εἰς τὸν πρώτον ὄροφον, γραφεία Διοικήσεως καὶ Διεύθυνσεως Σπουδῶν (περίπου 4 γραφεία διαστάσεων 16X6 μ.) μετὰ τῶν ἀναγκαίων χώρων ὑγιεινῆς.

3. Η σχολὴ θὰ πρέπει νὰ διατίθηται καταλλήλον αἰθουσαν ἐστιάσεως, ὅπου οἱ μαθηταὶ θὰ συσσιτοῦν. Η αἰθουσαν αὐτὴ θὰ είναι προτιμήτον νὰ συνδέεται μετὰ τῶν ἐν τῷ ίσογειῷ (ἀνωτέρω 2γ) χώρων ὑγιεινῆς, νιπτήρων κλπ. καὶ νὰ είναι καταλλήλως ἔξωπλισμένη ὥστε νὰ ἀποτελῇ γενικῶν την αἰθουσαν ἀναψυχῆς τῶν μαθητῶν.

4. Εἰς ἦν περίπτωσιν ἀπόδειχθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων ὅτι παρέχονται ὠραὶ κεναὶ διὰ μελέτην τῶν μαθητῶν, ὡς ἀναγνωστήρια θὰ διατίθενται—οἱ τάξεις ἡ ἀκόμη καὶ τὸ ἐστιατόριον.

Καὶ τέλος: Ο κ. Νιάρχος προσεφέρθη, ὅπως ναυτολογὴ ἐπὶ τῶν ιδιοκτήτων πλοίων του τούς μαθητὰς τῆς σχολῆς — ἀνὰ τρεῖς ἡ τέσσαρας ὡς δοκίμους — ἐπὶ τρίμηνον κατὰ τὰς θερινὰς διακοπάς, ἵνα ἐν τῇ πράξει πλέον ἀποκτήσουν τὰς πρώτας βασικὰς γνώσεις τοῦ χειρισμοῦ τῶν συγχρόνων μηχανῶν καὶ τῶν ἔξαρτημάτων των.

Η πρόσθετος αὐτὴ προσφορὰ τοῦ μεγάλου ἔφοπλιστοῦ ἀναπληρώνει κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὴν ἔλλειψιν τοῦ ἔκπαιδευτικοῦ πλοίου.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΔΑΣΚΑΛΙΑΣ

Μαθήματα	Ώραι κατὰ τάξιν	Έδδομαδιαίαι	
	A	B	Γ
Μαθηματικά	6	4	—
Φυσική — Χημεία	5	—	—
'Ελληνικά — 'Αγωγὴ πολίτου	4	1	1
'Αγγλικά	6	5	6
Θερμοδυναμική	2	2	—
Θεωρητική Μηχανική	—	1	1
'Εφημροσμένη Μηχανική	—	1	1
Στοιχεῖα Μηχανῶν	—	1	1
Μεταλλουργία	1	1	—
Λέβητες	—	2	2
Παλινόρομικα	—	1	1
M.E.K.	—	3	3
Στρόβιλοι	—	2	2
Μηχανήματα σκάφους	—	—	2
Καύταμα — Λιπαντικά	—	—	2
Ναυπηγία	—	—	2
'Επαγγελματική γνώσεις	1	1	—
'Ηλεκτρισμός — Εργαστήριον	2	2	2
Σχέδιον	3	2	3
Τεχνολογία ύλικού	—	1	1
Σύνολον ἔδδομαδιαίων	30	30	30

Προϋποτίθεται, ὅτι ὑπὸ εἰδικήν ἐποπτείαν οἱ μαθηταὶ θὰ ἀσκοῦνται εἰς τὸ μηχανουργεῖον κλπ. διὰ τὸ ὄποιον οἱ μαθηταὶ τοῦ Ἀσπροπύργου διαθέτουν 10 ὥρας εδδομαδιαίων.

ΤΑ ΦΥΤΩΡΙΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

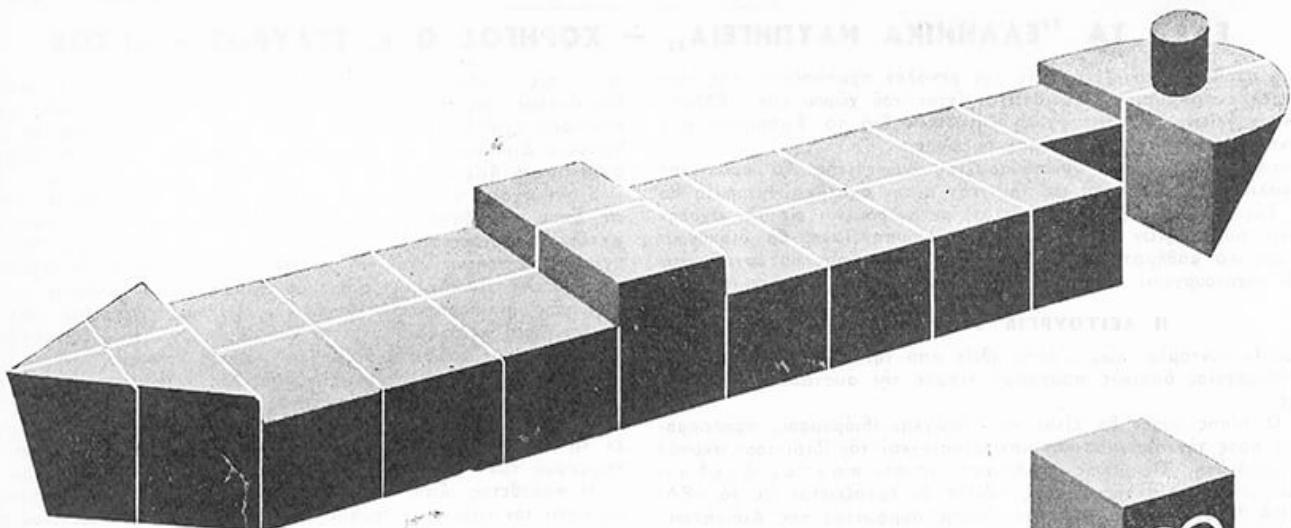
Συνδυασμόν, πληρέστερον ἔξυπηρετούντα τὸν σκοπὸν τῆς πλήρους καταρτίσεως μηχανικῶν διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, δὲν θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἐπιδιώκωμεν. Η σχολὴ τοῦ Ἀσπροπύργου καὶ ἡ νέα σχολὴ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» θὰ είναι πλέον τὰ φυτώρια, ἀπὸ τὰ ὄποια τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων θὰ κολύπτουν τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπανδρώσεως των. Τὸ ἀναχρονιστικὸν σύστημα τῶν νυκτερινῶν σχολῶν, μὲ τοὺς νυσταλέους ἀπὸ τὸν μόχθον τῆς ἡμέσας μαθητᾶς των, τοὺς ἐλάχιστα ἀπὸ τὰ διασκούμενα ἀφομοιούντας, θὰ ἀτόνη σύν τῷ χρόνῳ, διὰ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν. Αἱ ἐπιταγαὶ τῆς νεωτέρας τεχνικῆς εἰς τὰ πρωταρτία συστήματα τῶν πλοίων ὑπαγορεύουν τὴν ἀνάγκην τῆς πληρεστέρας καταρτίσεως καὶ αὐτὴν δὲν ἡμπορούν νὰ παράσχουν αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ μὲ τὸ ὅλιγώρων τῆς διδασκαλίας ἀπόδοσεως.

Τὸ σύστημα τῶν ἡμερησίων, οἱ μαθηταὶ τῶν ὄποιων θὰ ἐργάζωνται εἰς τὰς συνεργασίας τῆς Διοικήσεως τῆς Σύρου, ἀπὸ τὴν Σύρον, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ Νεώριον τῆς Σύρου, αὐτὸ καὶ εἰς τὴν Χίον εἰς τὸ ιδιοκτήτον πλήρες μηχανουργεῖον τῆς Σύρου.

Εὐλεπτούμεν, δηλαδή, νὰ φθάσωμεν μετὰ μίαν τετραετίαν εἰς τὴν ικανοποιητικὴν δυνατότητα τῆς κατ' ἔτος εἰσόδου εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων 130 - 150 ἀποφίστων τῶν τεσσάρων Δημησίων Σχολῶν Μηχανικῶν, μὲ κατάρτισιν ἀριστηνή, θεωρητική καὶ πρακτικήν, οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ὑστερούντων εἰς προσόντα (εἰς διατάξην μόρφωσιν καὶ τεχνικὴν διαπαίδαγωγησιν) ἀπὸ τοὺς ξένους συγαδέλφους των, μὲ τοὺς ὄποιους θὰ ἀνταγωνισθοῦν εἰς τὸν διεθνῆ στίβον.

Καὶ ἡ ἐπιδιώξις αὐτὴ, τὴν ὄποιαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ώραματισθήσαν καὶ ἐπροπαγάνδισαν ἀπὸ μακρῷ, κείται πλέον ἐντὸς τῶν ὄριων τῆς πραγματώσεως. Χάρις εἰς τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου, ἀξιόλογον ηδη βῆμα ἐπιτελεῖται. Τὸν συγχαίρομεν. Αἱσιά πάσης ἐκτιμήσεως η γενναῖα προσφορά του.

HOUTTUIN· HOUTTUIN· HOUTTUIN



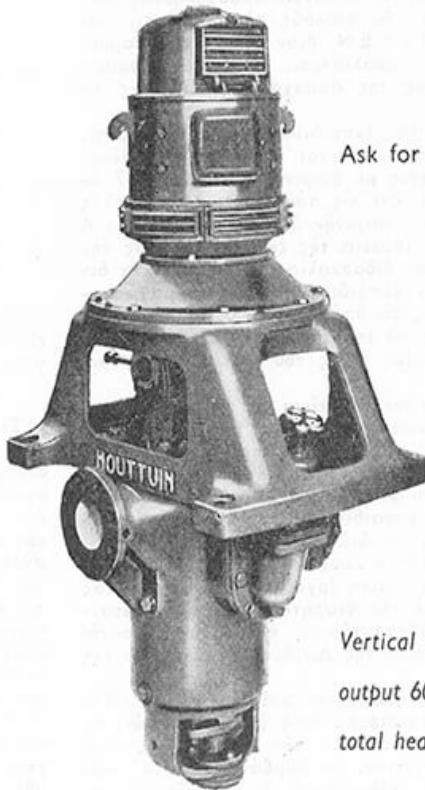
Where every foot

of space counts, specify Houttuin

vertical screw pumps

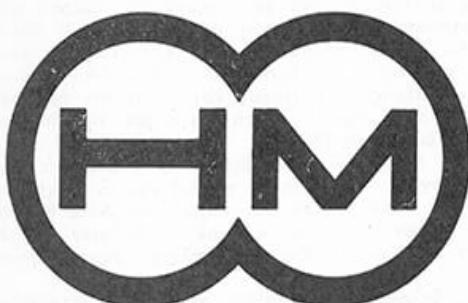
The customer gets the benefit of our policy of specialisation: We make horizontal and vertical screw pumps in a wide variety. If you are cramped for space, consider the many advantages of Houttuin screw pumps. In addition to compact dimensions, these bonus points include:

- powerful self-priming action
- uniform fluid flow (without pulsation)
- high efficiency
- can be coupled direct to power unit
- timing gears either inside or outside pump easing particularly suitable for viscous liquids
- pumps both lubricating and non-lubricating fluids



Ask for our catalogue

Vertical bilge ballast pump,
output 60 m³/h,
total head 35 m



HOUTTUIN POMPEN N.V. - 4 SOPHIALAAN - UTRECHT - HOLLAND - TELEPHONE 41644

REPRESENTATIVE IN GREECE: MILTOS VALSAMAKIS, COMMERCIAL AND TECHNICAL REPRESENTATIONS, D. GOUNARI AV., PIRAEUS

ΠΑΝΗΓΥΡΙΚΗ Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΑΠΕΝΕΙΜΕ ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
ΕΠΙΒΑΝΤΙΚΗ Η ΤΕΛΕΤΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Μέ την έπιδειλημένη έπισημότητα και υποδειγματικήν τάξιν ή Α.Μ. δ' Βασιλεὺς ἀπένειμε και ἐφέτος ιδιοχείρως τὰ διπλώματα και τὰ δρα-
βεῖα εἰς τοὺς ἀπόφοιτους ὄλων τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ε.Ν. (Πλοι-
άρχων, Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν). Η τελετὴ ἔλαβε χώραν εἰς τὸν
περίβολον τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου τὴν 31ην Ἰουλίου.

Ἄμερποτος ἡ ἐμφάνισις τῶν μαθητῶν. Ο Βασιλεὺς ἐπιθεώρησε τὰς
πυκνὰς τῶν τάξεις καὶ ἔξερφασε τὴν εὐάρεστειάν του. Μετὰ τὴν ἀνά-
γνωσιν τῆς ἡμερσίας ἀπὸ μέρους τοῦ Διοικητοῦ τῆς Σχο-
λῆς Ἀσπροπύργου κ. Παλυδού καὶ τὸν σύντομον λόγον τοῦ Ὑπουρ-
γοῦ τῆς Ναυτιλίας, κ. Στρατηγού, ἥρχισεν ἡ ἀπονομὴ τῶν δρισθέντων
διὰ τοὺς ἀριστεύσαντας μαθητὰς βραβείων (ἔξαντες, χρονόμετρα κλπ.)
καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς ἀπόφοιτους.

Ἐπίσημοι πολλοί, ἔνοι καὶ ἡμέτεροι, ἐκπρόσωποι τοῦ ἐφοπλιστι-
κοῦ καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου παρέστησαν κατὰ τὴν τελετὴν, κα-
θὼς καὶ οἱ γονεῖς καὶ οἱ κηδεμόνες τῶν μαθητῶν.

Οι λαδόντες βραβεῖα ἀπόφοιτοι ἡσαν οἱ ἔξι:

Σχολῆς Ὅδρας: Αθαν. Ζεύκης, Κυριαζῆς Καραγιάννης καὶ
Νικ. Τασώνης.

Σχολῆς Ἀσπροπύργου: Κ. Λαμπρόπουλος, Ι. Παπαϊωάννου,
Γ. Σιγάλας.

Σχολῆς Κύμης: Γ. Τζούλης, Ἀνδρόνικος Σινιώρης καὶ Βασ.
Ζαρόκωστας.

Σχολῆς Μηχανικῶν: Γ. Βροντορινάκης, Δημ. Τσιμπούκης καὶ
Νικ. Τζιώτης.

Σχολῆς Ἀσυρματιστῶν: Γ. Φουρλαρης, Παναγ. Γιδιάρης
καὶ Θεμ. Σούκουλης.

Δωρηταὶ τὸν δραδεῖον: "Ενωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν,
Καθηγητής κ. Στρατῆς Ἀνδρέαδης, Ἐλληνικὸς Νηρογώμων, Πανελλή-
νιος Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας, Πανελλήνιος "Ενωσις Μηχανικῶν Ε.Ν. Παν-
ελλήνιος "Ενωσις Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου, Ἐλληνικῆς Ραδιοναυτικῆς
Ἐταιρίας.

Ίδου καὶ ὁ πλήρης κατάλογος τῶν ἀπόφοιτησάντων ἀπὸ τὰς δια-
φόρους σχολάς:

ΔΣΕΝ / ΥΔΡΑΣ

Ζεύκης Ἀθανάσιος, Καραγιάννης Κυριαζῆς, Τασώνης Νικόλαος, Φαμιλιωνίδης Γε-
ώργιος, Τερβάκης Γεώργιος, Χωροφύλλης Κωνής, Νικόλαος Δημήτριος, Μπαλαφούτης
Μιχαήλ, Ἀράτης Βασίλειος, Στρατῆς Ἀπόστολος, Ψαριώτης Παναγιώτης, Μαν-
δηλάς Αντώνιος, Καρντεράκης Γεώργιος, Φραζής Μιχαήλ, Βαχλιώτης Μηνᾶς, Νικό-
λοπουλος Εύσταθος, Μάλλιος Θεοφάνης, Μπόμπας Ἀνδρέας, Παπαδόγιανης Νικό-
λαος, Γκίνης Γεώργιος, Μιχαλόπουλος Χρήστος, Λουκίσσας Λεωνίδας, Καραστάθης
Νέστωρ, Μποτζάκης Παναγιώτης, Κόντος Πέτρος, Μανέτας Γεώργιος, Ἀσπρόπυργον

Ἀλέξανδρος, Λεμονάκης Γεώργιος, Φατής Μιχαήλ, Μελισσάκης Ἀντώνιος, Ζαχόπου-
λος Ἀνδρέας, Φυγετάκης Παντελής, Καρούσης Δημήτριος, Μπουμπάρης Στυλιανός,
Κόντος Δημήτριος, Κοκκινόδραχος Ἰωάννης, Μπογάσκος Μιχαήλ, Μιχαλόπουλος Φώ-
τιος, Κέζιος Γεώργιος, Μανώλης Στέφανος, Καλατζῆς Νικόλαος, Καρδούνης Ἐύ-
γειος, Λοΐζος Σταύρος, Τομαράς Νικόλαος, Κοκκινόπουλος Ἀλέξιος, Μπέρης Ἰωάν-
νης, Χρόνης Γεώργιος, Μπασιούνης Γεώργιος, Λευκός Ἀλέξανδρος, Λιουδακής Κων-
σταντίνος, Ἀβανασπούλος Θεόδωρος, Κότοψης Νικόλαος, Κρεμμύδης Εύανθης,
Κινηλῆς Παναγιώτης, Χριστάκης Γεώργιος, Μέττας Λουκάς, Φουρτούνης Ἀριστομέ-
νης, Παναγιώτουπολος Στεμάτιος, Εύγενιος Κωνής, Γολέγος Ἰωάννης, Εύαγγε-
λίνος Σταμάτιος, Καλοφάτης Ἀλέξανδρος, Τσούμας Γεώργιος, Διακόπουλος Σπυ-
ρίδων, Ζωγόπουλος Νικόλαος, Τοιγγάρης Ἰωάννης.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Λαμπρόπουλος Χ., Παπαϊωάννου Ι., Σιγάλας Γ., Μηνᾶς Σ., Ζαφειρόπουλος Ι.,
Ξυδιάρης Κ., Ἀρδανίτης Π., Καρκουλίας Β., Μαργιέτης Μ., Σπανός Α., Στάθης Χ.,
Άμαρατης Α., Ιωάννου Π., Μπρόπουλος Μ., Σεγρέδος Π., Λέων Μ., Γιανουσούλας Δ.,
Άθανασίου Σ., Καρδίλης Χ., Τζώρτζης Κ., Βράκας Δ., Ἀναπτιώτης Ν., Ἀσάνης
Ν., Κοράκης Α., Σφινιάτης Σερ., Πολίτης Κ., Νικολιάδης Ν., Λαμπρής Α., Κου-
κουλάρης Π., Χειθρωματίδης Π., Σταματάκης Μ., Καταγός Ν., Σαρρής Γ., Χατζη-
γεργίου Ν., Καλοφάτης Γ., Χριστοφόρου Σ., Γκρίτσαλης Κ., Πουλόπουλος Δ.,
Ηλιόπουλος Η., Λαμπρίνος Π., Ιατρίδης Χ., Ἡλιάκης Δ., Αγγελίδης Π., Μακρής
Π., Ραζικ Σιντίκη, Μουσταφά Τσασιγκή, Μωχαέτης Ἀχιλλές.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΥΜΗΣ

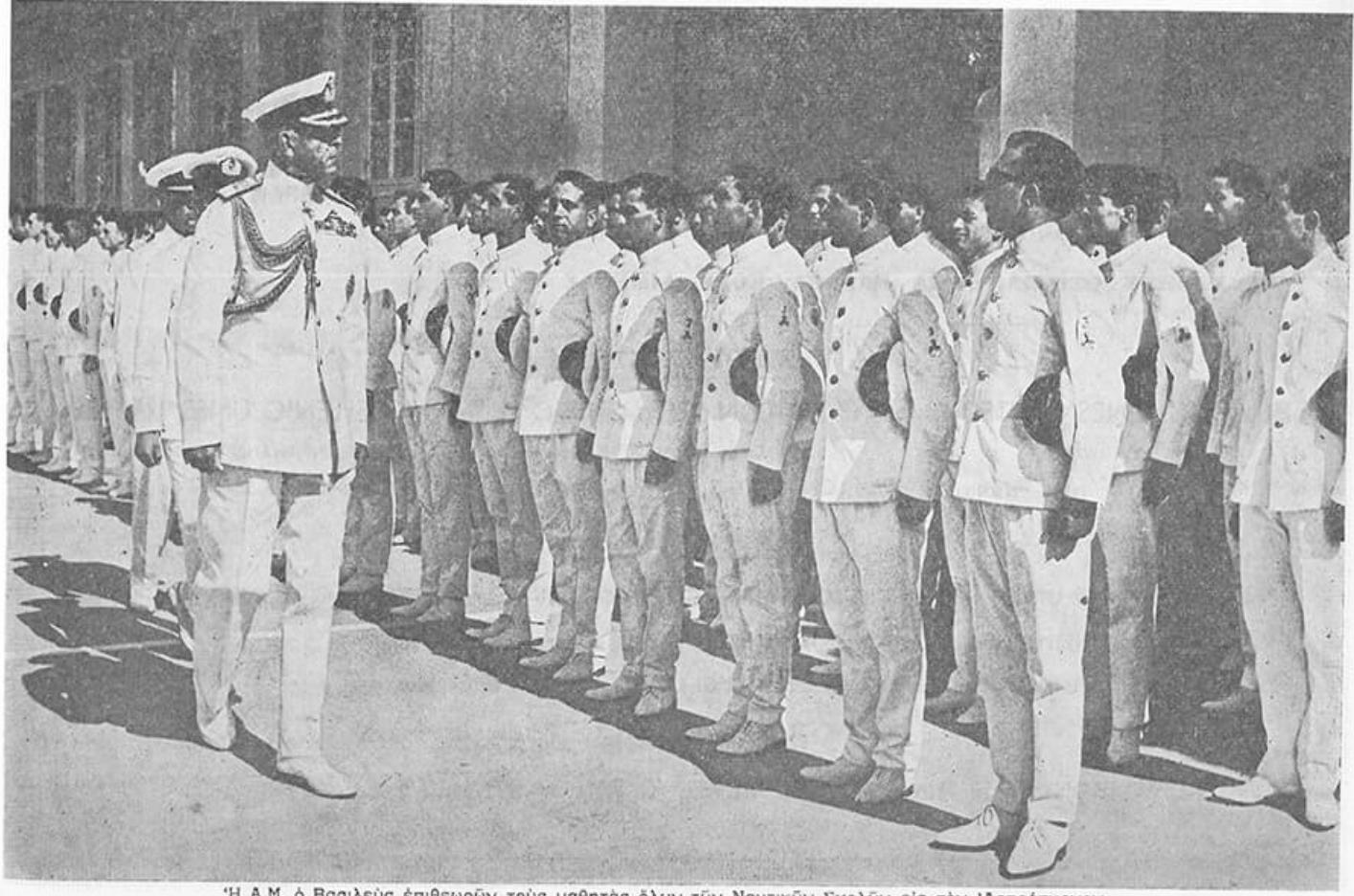
Τζουλής Γεώργιος, Σινιώρης Ἀνδρόνικος, Ζαροκώστας Βασίλειος, Φωκᾶς Πανα-
γιώτης, Δράκος Κοσμάς, Βαρότσης Βασίλειος, Λουδής Εύσταθιος, Πουλικάκης Πανα-
γιώτης, Καραντζῆς Δημήτριος, Γιαννάκης Ἀθανάσιος, Ντουλάκης Νικόλαος, Χατζη-
δάκης Πέτρος, Κορτελής Κωνής, Λευκής Εύγγελος, Παταράς Γεώργιος, Δεναδής
Μιχαήλ, Τσόπελας Λυκούργος, Μπουρτζίκος Κυριάκος, Κωτσόπουλος Ἰωάννης, Παπα-
λέκας Δημήτριος, Φωτόπουλος Ἀγαλός, Μαστοράκης Ἀντώνιος.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Βροντορινάκης Γ., Τσιμπούκης Δ., Τζιώτης Ν., Γιαννάκεας Ι., Σκιαδαρέσης Ν.,
Τσεργιόπουλος Α., Σαδοργιανώνης Ε., Μπαλάφας Α., Ζιώγιας Φ., Θεοδωρόπουλος Π.,
Τσαγικόδηπούλος Γ., Σαροφείμ Β., Χαροτάρης Δ., Κούδαρης Β., Κοτζαιμανάκος,
Δαραδάνης Γ., Ξηροπαΐδης Β., Χατζημαράλης Ι., Πραματευτικής Ε., Μιχαλούδης Ε.,
Χατζηγεργίου Ε., Μιχαλόπουλος Π., Ψαρόπουλος Α., Παπαχριστοφίλου Δ., Μπα-
τούμητρος Λ., Σπήλης Ν., Παναγόπουλος Κ., Κατσάνης Η., Ἀντωνιάδης Α., Μανια-
τόκος Δ., Φραγκιδάκης Κ., Καρδούνης Α., Πολιτικός Ν., Χρηστάκης Η., Γιαννα-
κόπουλος Ε., Φωτάκης Ι., Αγγελόπουλος Γ., Βλαχόπουλος Δ., Ἀγιουτάντης Ι.,
Γκορδιανός Γ., Παπαδάκης Ι., Παναγόπουλος Σ., Κόντης Ι., Κοιλάκος Δ., Κώστας
Β., Σιδερίας Β., Ιεράνης Δ., Μπιβάς Α., Κονιδάρης Ι., Μπάρτζης Γ., Βακρατάς
Α., Μενής Π., Φέσσας Θ., Μαντάς Γ.

ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ ΑΠΟΦΟΙΤΟΙ

Φωύλαρης Γ., Γιδιάρης Π., Σουκούλης Θ., Κολοκύνθης Δ., Καπανίδης Δ., Ἀνα-
γιωτάπουλος Γ., Ιχτιάρογλου Γ., Κουνάκης Χ., Παλής Ι., Κομπόλιας Σ., Καλεώ-
δης Ι., Τσίπας Π., Μαστρογιανόπουλος Α., Κουμπάλης Ε., Χαϊμάνης Π., Λιάλιος Ν.,
Κλωνάρης Κ., Μαζωτής Ν., Κελλέριδης, Καραδιώτης Δ., Γεωργόπουλος Κ., Ἀλέξιος
Δ., Αλμυρός Θ., Χόρτης Α., Κωνσταντέλος Ι., Νασίος Ι., Κατσουφής Β., Μπρι-
τζουλάκης Δ., Κλητωράκης Κ., Βομβακής Δ., Ραδόπουλος Α., Κόντος Κ., Κυρκορά-
νος Γρ., Αποστολίδης Ι., Πλευρής Π., Κυριακόπουλος Α., Σαμαράς Ι., Μπογατάς Ι.,



'Η Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς ἐπιθεωρῶν τοὺς μαθητὰς ὄλων τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν εἰς τὸν Ἀσπρόπυργον



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ," ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ, ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕϋ-ΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

NEW YORK 6, N. Y. CABLES: "ELLINIKI,,

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,,

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,,

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10. "HANSAHaus,, CABLES: "DEUTELLEN,,
ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,,

ΣΜΥΡΝΗ : TURK - HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,,

'Ωσαύτως Πράκτορες εις ἄπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΟΛΟΚΛΗΡΟΥΤΑΙ Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Νέα έργα είς τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία»: Αύξανεται τὸ πλάτος τῆς ναυπηγικής κλίνης ἀπὸ 92 εἰς 112 πόδας. Σκάφη 50-60 χιλ. τόννων θὰ ναυπηγούνται.

Έκβαθνυται ὁ πρὸ τῶν ναυπηγείων χῶρος, ἵνα διευκολύνεται ἡ προσπλαστις σκαφῶν 100.000 τόννων! Κατασκευάζονται λιμενικά έργα — κρηπιδώματα μὲ ἐπαρκὴ βυθίσματα — διὰ τὰ τεραστίων διαστάσεων σκάφη, ἀτίνα πρόκειται νὰ δεξαμενίζονται εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενὴν τῶν 100 χιλ. τόννων. Μετὰ ἔννεαμηνον ἡ τρίτη πλωτὴ δεξαμενὴ θὰ εἴναι ἑτοῖμη. Εἰς τὰ ναυπηγεία κατασκευάζεται.

Προκήρυξεται ἐντὸς τῶν ἡμέρων διεθνῆς διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς μονίμου δεξαμενῆς τῶν 100 χιλ. τόννων. «Ηρχιος κατασκευαζόμενη δευτέρᾳ προβλήης μῆκους 276 μέτρων (ἢ πρώτη 300 μέτ.). Εἰς τὴν κορυφὴν αὐτῆς θὰ ἀγκυροβολήσῃ ἡ νέα πλωτὴ δεξαμενὴ καὶ θὰ πλευρίζουν τὰ σούπερ τάνκερς. Πραγματοποιεῖται ἡ ἐπέκτασις τοῦ ἐλασματουργείου καὶ νέος ισχυρότερος ἡλεκτρικὸς σταθμὸς ἐγκαθισταται. Τέλος, ἔνεγείρεται πολυύφροφον κτίριον εἰς θέσιν ὑπερκειμένη τῶν ἔγκαταστάσεων τῶν ναυπηγείων, ὅπου καὶ θὰ ἔγκατασταθοῦν ὅλαι αἱ διοικητικαὶ καὶ αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι. Ἡ ἐπέκτασις τοῦ μηχανουργείου ἀντιμετωπίζεται μετὰ τὴν κατασκευὴν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς.

Ἐπένδυσις νέων κεφαλαίων δέκα εἰς τομμυρίων δολαρίων. Πρωταρικὸς ὁ κ. Νιάρχος ἐρχόμενος δι' ἐλικόπτερου ἀπὸ τὴν Σπετσοπούλαν, παρακολουθεῖ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνωτέρω ἔργασιών.

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΩΝ "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ"

Ὦς κοινῶς ἀναγνωρίζεται, τὸ δυσχερέστερον δι' ἔν νέον ναυπηγείον δὲν εἶναι ἡ ἀνοικοδόμησις καὶ ὁ διὰ τοῦ καταλληλοτέρου τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ ἔφοδισμός του, ὅλα ἡ ἔξεύρεσις ἐπιστημονικοῦ καὶ ἔργοτεχνικοῦ προσωπικοῦ, ἡ ἔξοικείωσις αὐτοῦ μὲ τὰ διατιθέμενα τεχνικὰ μέσα, ἡ «ἀφομοίωσις ἐν δίλγοις, τοῦ προσωπικοῦ καὶ ἡ ὑπ' αὐτοῦ πρόσκτησις πειρας ἐπαρκοῦς.

Καὶ ἡ ἀφομοίωσις καὶ ἡ πειρα ἴσως νὰ μὴ εἶναι τόσον ἐπιτακτικῶς ἀναγκαῖαι διὰ μίαν ναυπηγησιν, ὅσην εἶναι διὰ τὰς μεγάλης ἐκτάσεως μετασκευάς πλοίων, οἱ ὅποιαι σήμερον ἀποτελοῦν τὸ καυχημα, ὅλα καὶ τὴν κυριωτέρων πηγὴν ἀνησυχιῶν δι' ἔν ναυπηγείον.

Ἡ εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς ὥριμότης, πλέον, τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» καθιερώνται, οὕτως εἰπεῖν, διὰ τῶν ἐκτελουμένων ἡδη ἔργασιών μετασκευῆς τριῶν δεξαμενοπλοίων τῶν 32.500 τόννων τῆς σειρᾶς τοῦ «Παγκόσμιος Εύγνωμοσύνη», τὰ ὅποια θὰ μεγεθυνθοῦν εἰς τοιαῦτα τῶν 45.450 τόννων d.w., ἥτοι κατὰ 13.000 τόννους περίου.

Τὸ δυσχερές τῆς προσπαθείας αὐτῆς δύναται εὐκόλως νὰ κατανοηθῇ ἐκ τῶν δίλγων, ὡς κάτωθι τεχνικῶν λεπτομερειῶν:

Τὸ νέον τμῆμα, καθ' ὃ θὰ ἐπιμηκυθῆται τὸ σκάφος, θὰ περιλαμβάνῃ δύο δεξαμενά φορτίου, κατὰ τὴν διαμήκη ἔννοιαν, μῆκους 23,36 μέτρων, τὸ τμῆμα δὲ αὐτὸς θὰ τοποθετηθῇ μετὰ τὸν ὑπ' ἀριθμὸν 120 νομέα τοῦ ἡδη ὑπάρχοντος σκάφους, τὸ ὅποιον, φυσικά, θὰ κοπῆ εἰς τὸ σημεῖον αὐτό.

Τὰ τρία τμήματα τοῦ πλοίου (ἥτοι τὰ δύο τμήματα τοῦ παλαιοῦ σκάφους καὶ τὸ νεοκατασκευαζόμενον τρίτον τμῆμα τὸ ὅποιον θὰ παρεμβληθῇ μεταξὺ τῶν δύο ὄλλων), θὰ εύθυγραμμισθοῦν καὶ θὰ συγκολληθοῦν πρὸς ἄλληλα ἐπὶ τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, μετὰ δὲ τὸ στάδιον τούτῳ θὰ καθλεκθοῦν ἐκ νέου εἰς τὴν θάλασσαν, ὅπει καὶ διὰ ἐκτελεσθῆται τὸ κυριωτέρων καὶ δυσχερέστερον μέρος τῆς ὅλης ἐργασίας.

Ἡ μεγέθυνσις τῶν πλοίων αὐτῶν κατὰ τοὺς προμνηθέντας 13.000 τόννους δὲν δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ, διὰ νὰ συμφωνοῦν τὰ σκάφη μὲ τοὺς σχετικοὺς κανόνας τῶν νηογνωμόνων, μόνον δι' ἐπιμηκύνσεως, ὅλα καὶ δι' ἀναλόγου πρὸς τὸ νέον μῆκος αὐξῆσεως τοῦ πλευρικοῦ ψυφοῦ.

Ἡ αὔξησις αὐτὴ τοῦ ψυφοῦ ἐπιτυγχάνεται κατὰ πολὺ οἰκονομικῶτερον τρόπον, ὅταν προστεθῇ μία νέα σειρὰ πλευρικῶν ἐλασμάτων ἀμέσως ὑπὸ τὴν σειρὰν τοῦ ζωστήρος καὶ πρὸς τούτο, φυσικά, τὸ κατάστρωμα, μεταξὺ προστέγου καὶ ἐπιστέγου, θὰ κοπῆ εἰς τὴν

σειρὰν τοῦ ζωστήρος εἰς 4 κατὰ τὸ ἐγκάρσιον τμῆματα. «Εκαστὸν τῶν τμημάτων αὐτῶν θὰ ἀνυψοῦται δι' ἔξι ύδραυλικῶν «γρύλλων», ἐκαστὸς τῶν ὅποιων ἔχει ἀνυψωτικὴν δύναμιν 600 τόννων, πρὸς παρένθεσιν τῆς ἀπατουμένης σειρᾶς πλευρικῶν ἐλασμάτων, μετὰ τῶν ἀντιστοίχων νομέων καὶ λοιπῶν ἐνισχύσεων.

Τὸ βάρος ἐκάστου τῶν τριῶν ἐκ τῶν ἀνωτέρω τεσσάρων τμημάτων τοῦ καταστρώματος θὰ κυμαίνεται μεταξὺ 550 καὶ 600 τόννων, τὸ δὲ βάρος τοῦ τετάρτου τμῆματος, τοῦ περιλαμβάνοντος τὴν μεσαίαν ὑπερκατασκευὴν μὲ τὴν γέφυραν κλπ., θ' ἀνέρχεται εἰς 650 τόννους. Καὶ τὰ 4 αὐτὰ τμῆματα θὰ ἀνυψωθοῦν ὡς ἔχουν, σθίκται, μετὰ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος κατασκευῶν, ὡς εἶναι οἱ κίονες, βαρούλκα, σωληνώσεις κλπ.

Πρὸς ἀντιστάθμισιν τῶν δημιουργηθομένων ἔκ τῆς ἀποκοπῆς ἐκάστου τμῆματος τοῦ καταστρώματος τάσεων κάψεως, λόγῳ τῆς ἀντιστοίχου ἀπωλείας τῆς διαμήκης ἀντοχῆς τοῦ σκάφους - δοκοῦ, θὰ τοποθετοῦνται ὑπὸ τὸν πυθμένα τοῦ σκάφους χαλύβδινοι κυλινδρικοὶ δεξαμεναί, κατασκευαζόμεναι ἐπίσης ἀπὸ τὰ «Έλληνικά Ναυπηγεία», ἀνυψωτικής δυνάμεως 300 περίπου τόννων ἐκάστη, αἱ ὅποιαι θὰ δίδουν εἰς τὸ σκάφος ἀντωσιν ἀνάλογον τῆς μειώσεως τῆς ἀντοχῆς αὐτοῦ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν αὐξῆσεως τοῦ πλευρικοῦ ψυφοῦ.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἀνυψώσεως τοῦ καταστρώματος, θὰ προστεθῇ ἔν νέον πρόστεγον μῆκους 15,50 μέτρων καὶ ψυφοῦς 2,44, τὸ ὅποιον θὰ ἐνισχυθῇ καταλλήλως, ὥστε ν' ἀποτελέσῃ συνέχειαν τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους.

«Ολοὶ οἱ ὑπάρχοντες ἐνισχυτικοὶ νομεῖς, ἀγκῶνες καὶ χῶροι θὰ ἐνισχυθοῦν ὥστε νὰ ἔχασφαλίζουν τὴν ἀπαιτούμενην ὑπὸ τῶν νέων διαστάσεων τοῦ πλοίου ἀντοχὴν, τὰ δὲ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος καὶ τοῦ καταστρώματος θὰ ἐνισχυθοῦν δι' ἐπίθεμάτων (doublers) ἐπὶ ἀναλογίας Ο 5/1, ὥστε νὰ ἔχασφαλισθῇ ἡ ἀπαιτούμενη διαμήκης ἀντοχὴ τοῦ σκάφους. Πρὸς τοῦτο ἐπίσης θὰ τοποθετηθῇ εἰς πρόσθετος ψυφοῦς 13,30 μέτρων ὑπὲρ τὴν βασικὴν γραμμὴν. Ἀνάλογοι, φυσικά, ἐνισχύσεις θὰ γίνουν εἰς ὅλα τὰ δισμῆκη καὶ ἐγκάρσια διαφράγματα.

Αἱ κύριαι διαστάσεις τοῦ πλοίου ἔχουν ὡς κάτωθι:

	Πρὸ τῆς μετασκευῆς	Μετὰ τὴν μετασκευὴν
'Ολικὸν μῆκος	205,37	230,98 μ.
Μῆκος μεταξὺ τῶν ὄρθιων	192,00	216,11 μ.
'Ολικὸν πλάτος	26,40	26,40 μ.
Βάθος κύτους	14,00	16,44 μ.
Βύθισμα	10,36	11,98 μ.
D. W.	32.500	44.450 τόν.

ΑΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΤΟΥ I.M.C.O.

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ιουλίου 1963 ἀνεφέροντο τὰ συμπεράσματα ἐκ τῆς τρίτης συνόδου τῆς ἐπὶ τῆς καταμετρήσεως τῶν πλοίων ὑποεπιτροπῆς τοῦ I.M.C.O., ὡς καὶ αἱ ὑπὸ αὐτοῦ παρατηρήσεις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». «Ηδη ἀνύγγειλθωσαν καὶ τὰ πορίσματα ἐκ τῆς δευτέρας συνόδου τῆς ὑποεπιτροπῆς τοῦ ἐν λόγῳ ὄργανισμοῦ ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείας τῶν πλοίων. Θὰ τεθοῦν καὶ αὐτὰ ὑπὸ διφύι τῆς ἐπιτροπῆς ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας, ἐν συνεχείᾳ τῆς κατ' Οκτώβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους συνόδου τοῦ I.M.C.O., περιβαλλόμενα μὲ τὸ κύρος «ὑποδείξεων» διὰ τὴν σχετικὴν διεύθυνσιν.

«Οι εἰναι γνωστοί, ἡ περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ διεθνῆς σύμβασις τοῦ 1960 δὲν ἔχει εἰσέτι τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν. Πρὸς τὸ παρὸν ισχεῖ ἡ σύμβασις τοῦ 1948. Πολλαὶ δῆμοι ναυτικαὶ χῶραι ἡρχίσαν ἡδη νὰ ἐφαρμόζουν τὰς διατάξεις τῆς νεωτέρας συμβάσεως, ίδιοι εἰς δι. οἱ ἀφορᾶς εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ κεφαλαίου VI τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως, τοῦ ἀσχολούμενου μὲ τὴν μεταφόραν γεννημάτων. «Η ὑπὸ ἀριθμὸν 12 διάταξις τοῦ κεφαλαίου αὐτοῦ ἀπαιτεῖ ἀπὸ πλοίουν, μεταφέροντα φορτίον γεννημάτων, δῆμος μὲ ὑπερβασίην τὴν γενίαν κλίσεως τῶν 5°, ἡδη δὲ ἡ ὑποεπιτροπή τοῦ I.M.C.O. συνιστᾷ δῆμος τὸ διδιλίον στοιχείων εὐσταθείας ἐκάστου πλοίου παρέχῃ ἐν λεπτομερείᾳ τὰς ροπὰς κλίσεως, ποὺ προκαλοῦνται ἐκ τῆς τυχὸν μετατοπίσεως τοῦ φορτίου, ὥστε νὰ δύναται, βάσει αὐτῶν, διπλαρχὸς νὰ μεύχερεισται τὴν ἐκάστοτε γεννημάτων, δῆμος μὲ κλίσεως τοῦ πλοίου τοῦ καὶ νὰ λαμβάνῃ τὰ δέοντα μέτρα, ὥστε νὰ ἀποφεύγεται ὑπέρβασις τοῦ ὄρθιου τῶν 5°. Διθέντος δὲι αἱ τοιαῦται «εὐσταθείεις» τοῦ I.M.C.O. πρὸς τὴν διεύθυνσιν εὐσωματοῦνται,

TO SAVE TIME - MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

Cables: CARRASBRO

For all ports of: PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

συνήθως, είς τάς διατάξεις τῆς σχετικῆς διεθνούς συμβάσεως, είναι εύλογος ή Ικανοποίησης τῆς στηλῆς αὐτῆς, ή όποια επρότεινε τὴν εἰς διεθνή κλίμακα καθιέρωσιν αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς διατάξεως. (Τεύχος τῆς 1ης Ιουλίου 1962).

Εἶναι ἐπίσης γνωστόν, ὅτι κατὰ τὴν διεθνή διάσκεψιν περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τῷ 1962, ἀνετέθη εἰς τάς μονίμους ἐπιτροπὰς ἑρεύνης τοῦ I.M.C.O. ἡ συνέχισις τῶν μελετῶν πρὸς καθιέρωσιν πληρεστέρων διατάξεων, ἡ δὲ ὑποεπιτροπὴ ἐπὶ τῆς ἑστερικῆς ὑποδιαιρέσεως καὶ εὐσταθείας τῶν πλοίων μελετᾷ ἥδη τὸ θέμα τῶν κενῶν, ποὺ δημιουργοῦνται εἰς τὰ κύτη τῶν πλοίων ἄτινα μεταφέρουν γεννήματα, λόγῳ τῆς ἐπὶ τῆς στοιβασίας αὐτῶν ἐπιδράσεως τῶν, ὑπὸ τὸ κατάτρωμα κυρίως, μερῶν τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους (ζυγά, ἀγκῶνες, διαμήκεις ἐνισχύσεις κ.λ.π.), ὡς καὶ λόγῳ τῆς φυσικῆς κατακαθίσεως (settling) τῶν φορτίων, ὃ βαθμὸς τῆς ὁποίας ἐπίσης μελετᾶται, δι' ἔκστον εἰδος φορτίου.

Ἡ αὐτὴ ὑποεπιτροπὴ ἐδέχθη μίαν ἐνιαίαν δάσιν διὰ τὸν κατασκευὴν συγκριτικῶν ὑπολογισμῶν εὐσταθείας διὰ πλοίον ἀθίκτον (intact) ὡς καὶ διὰ τὸ ὑποστάτη ζημίαν (damaged). Καλύπτει ἡ δάσις αὐτὴ τὰς προϋποθέσεις ἐπὶ τῶν ὁποίων πρέπει νὰ στηρίζωνται οἱ ὑπολογισμοὶ εὐσταθείας διὰ τὴν ἀθίκτον καὶ τὴν ὑπὸ ζημίαν κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Τοὺς ὑπολογισμοὺς αὐτοὺς καταρτίζουν αἱ ὅμαδες ἐρεύνης (working groups) τῆς ὑποεπιτροπῆς, ὑποδεικνύουν δὲ αὐταὶ τὰς συνθήκας φορτώσεως, ὡς καὶ τὸν τύπον ποὺ συνιστᾶται νὰ περιέχουν τὰ προτεινόμενα διδίλια διὰ τὰ στοιχεῖα εὐσταθείας τῶν πλοίων.

Πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἔργου της, ἡ ὑποεπιτροπὴ συγκεντρώνει ἥδη πληροφορίας περὶ τῶν εἰς ἕκαστην χώραν ισχουσῶν διατάξεων διὰ τὴν εὐστάθειαν τῶν πλοίων, περὶ τῶν ἀτυχημάτων ποὺ συνέδησαν εἰς πλοία συνεπείᾳ ἀνεπαρκούς εὐσταθείας κ.λ.π. Διεπίστωσεν ἐπίσης ἡ ὑποεπιτροπὴ διὰ τὸ κριτήριον τοῦ δείκτου ἡλικίας (service numeral) ὅπερ χρησιμοποιεῖται πρὸς καθορισμὸν τοῦ συντελεστοῦ ἑστερικῆς ὑποδιαιρέσεως, ὡς τοῦτο δίδεται εἰς τὴν διεθνῆ σύμβασιν τοῦ 1960, παρουσιάζει σημαντικὰ μειονεκτήματα. Πρὸς ἔξουδετέρωσίν τῶν συνεχίζονται αἱ μελέται.

NEA ISCHYROPOTATA NAYAGOSΩΣΤΙΚΑ

Υπὸ τῶν ὀλλανδικῶν ναυπηγείων T. Smit and Zoon παρεδόθη τὸ πρώτον ἐδύο προτύπων ὀλλανδικῶν ναυαγοσωστικῶν, κάθε λεπτομέρεια τῆς κατασκευῆς τῶν ὁποίων εἰδικῶς ἐμελετήθη ἀπὸ τὸ γνωστὸν ίδρυμα ὑδροδύναμικῶν μελετῶν τοῦ Βάχενιγκεν.

Τὸ ρυμουλκὸν αὐτὸν ὀνομάσθη «Βίλελμ Μπάρεντζ», πρὸς τιμὴν τοῦ γνωστοῦ 'Ολλανδοῦ θαλασσοτόρου, δοτὶς κατέστη διάσημος ἐκ τοῦ βορείων τῆς Nova Zembla πλού του πρὸς ἀνακάλυψιν τῆς βορείας πρὸς τὴν Κίναν διόδου καὶ ἀπεβίωσε τὸ 1957. Κινεῖται μὲν δηξελομηχανὴ «Βέρεσκπορ», στροβιλούπερτροφοδοτούμενην, δίχρονον, ἀπλῆς ἐνεργείας, ισχύος 5.375 ιππων.

Ἡ μοναδικὴ ἥλις τοῦ σκάφους στρέφεται ἐντὸς δακτυλίου Κόρτ, πρὸς αὐξῆσιν τῆς ἀποδόσεως, δίδουσα εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15 μιλίων, ἡ δὲ ἀκτὶ ἐνεργείας αὐτὸν εἴναι 32.000 μιλία. Ὁ διοιθητικὸς ἔξοπλισμὸς τοῦ συνιάτατοι ἀπὸ δραστήρα παραγωγῆς ποσίμου ὕδατος, ἀπὸ τέσσαρας δηξελογεννητρίας ικανότητος 80 χιλιοβάτες ἐκάστη εἰς ἐναλλασσόμενον ρεῦμα 220 καὶ 380 δόλτες καὶ ἀπὸ Ισχυρότατον θαρρούλκον ρυμουλκήσεως μὲ δύο τύμπανα, ἐφωδιασμένα δι' Ισχυρῶν ὑδραυλικῶν ἀνασχετηρῶν. Εἰς τὴν τῶν τυμπάνων ὑπάρχει συρματόσχοινον ρυμουλκήσεως περιφερείας 6½ ίντσῶν καὶ μήκους 1000 μέτρων, εἰς δὲ τὸ ἄλλο συρματοχοίνον περιφερείας 6 ίντσῶν καὶ μήκους 750 μέτρων.

Οὐ πάλιοπος ἔξοπλισμὸς τοῦ σκάφους εἰς μέστα ρυμουλκήσεως, κατασθέσεως πυρκαϊᾶς, εἰς φορητὰς δηξελοκινήτους ἀντλίας, ἀγκύρας, συκευάς καταδύσεως, συσκευές κοπῆς καὶ συγκολλήσεως ἐλασμάτων ὑπέρ καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης κ.λ.π. καθιστᾶται τοῦτο μίαν πλήρων αὐτάρκη μονάδα, ικανὴν ἡ ἀναλάβην καὶ τὴν δυσκολωτέραν ἀποστολὴν ρυμουλκήσεως ἡ ἀνελκύσεως πλοίων.

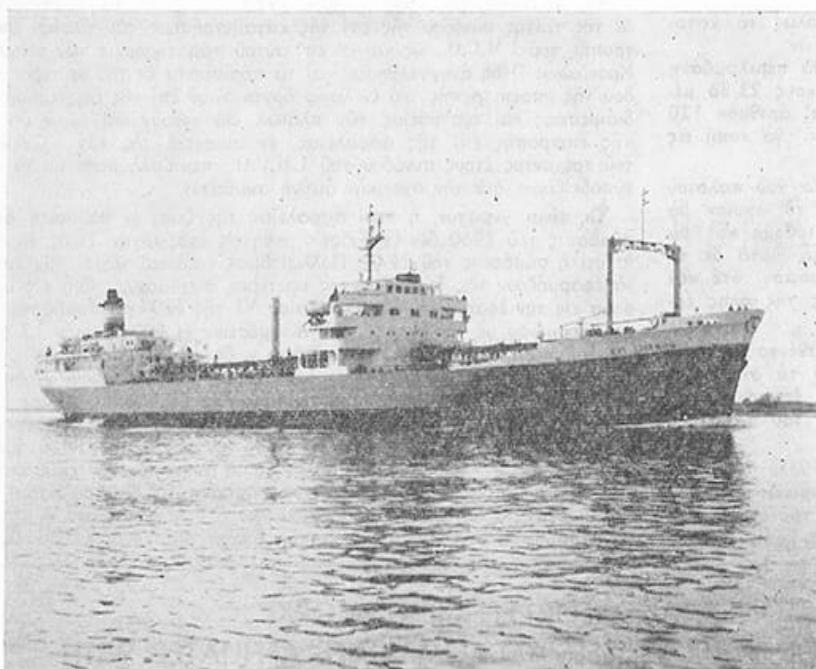
TO ATOMIKON YPOBRYXION TANKER

Καθ' ὃν χρόνον αἱ 'Αρκτικαὶ νῆσοι προσπαθοῦν νὰ ἀντλήσουν τὸ πρώτον δαρέλιον ἀκαθάρτου πετρελαίου, η καναδικὴ ἐταιρία πετρελαίων «Φοίνιξ» προσδίνει εἰς ἐνδελεχή μελέτην διὰ τὴν δυνατότητα τῆς δι' ὑποδρυχῶν μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων ἐκ τῶν νῆσων τούτων. 'Ανεκοινώθη σχετικῶς, ὅτι διαπραγματεύεται διεξάγοντα μὲ τὴν γνωστὴν ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν «Νταϊνάμικς», ητίς κατασκευάζει τὰ ἀτομικὰ ὑποδρύχια.

Τὸ μέχρι τῆς στιγμῆς συμπέρασμα τῆς μελέτης ἔγκειται εἰς τὸ διτὶ αἱ ἀρχικαὶ τιμαὶ ἀκαθάρτου πετρελαίου 'Αρκτικῆς δὲν θὰ ὑποστοῦν ἐκ τοῦ μεταφορικοῦ κόστους σημαντικὴν ἐπιδάρωσιν. Λαμβανομένων ὑπὸψιν τῶν χαμηλῶν ἔξόδων παραγωγῆς, τὸ κόστος δύναται νὰ είναι χαμηλὸν καὶ τὰ κέρδη σημαντικά.

Ἡ πυρηνικὴ δύναμις κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις, είναι συναγωνιστική, ἔναντι τῶν διὰ συνήθων συσσωρευτῶν δῆζελ ἐφωδιασμένων ὑποδρυχῶν δεξαμενοπλοίων, ὑποδρύχια δὲ ἐφωδιασμένα διὰ πυρηνικῆς ἐνεργείας κατέστησαν σήμερον συνήθη. Κάθε σύγκρισις κόστους πρὸς τὰ πολεμικὰ σκάφη είναι ἐσφαλμένη. 'Επὶ παραδίγματι, ἔνα πυρηνικὸν ὑποδρύχιον τοῦ πολεμικοῦ στόλου, πρέπει νὰ ἔχῃ ἐπάνδρωσιν 150 ἀνδρῶν δι' ὑπηρεσίαν καταδύσεως διαρκείας 65 μηνῶν, ἐνῷ ἔνα ἐμπορικὸν ὑποδρύχιον ἀπαιτεῖ πλήρωμα 22 μόνον ἀνδρῶν διὰ κατάδυσιν διαρκείας πέντε τὸ πολὺ νήμερων.

Ζωτικὸν θέμα ποὺ πρέπει νὰ ληφθῇ ύπ' ὄψιν είναι ἐπίσης τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ἐμπορικὰ ὑποδρύχια τῆς 'Αρκτικῆς θὰ ἐργάζωνται μεταξὺ ἀκτοκίνων λιμένων καὶ εἰς ἀσυνάστους θαλασσίας περιοχάς ὡστε νὸν περιορίζεται οιοδήποτε ἐπιφύλαξις διὰ τοὺς ἐκ συγκρύσεων ἡπέλλων ἀτυχημάτων κινδύνους. "Ενα ἐκ τῶν μικροτέρων ὑποδρυχῶν -



Berths and double graving dock
with building capacity
up to the largest sizes.
Five floating docks
for ships up to 86,000 tons dw.
Two graving docks
for ships up to 38,000 tons dw.

Licensees for:

M.A.N. Diesel engines
Doxford oil engines
Pametrada steam turbines
Foster Wheeler steam boilers

SHIPBUILDERS MARINE ENGINE BUILDERS SHIP REPAIRERS

Manufacturers of Industrial Equipment

WILTON - FIJENOORD SCHIEDAM - HOLLND

δεξαμενοπλοίων, τών 20.000 τόνων, θά δύναται νά μεταφέρη 40.000 διαρελίων πετρελαίου εις Γριλανδίαν πρὸς μεταφόρτωσιν ἡ ἑναποθήκευσιν. Αἱ σημεριναὶ συνθῆκαι, τὰς ὅποιας παρουσιάζει ἡ τεχνική, φέρουν διτὸ τὸ ἐπενδύμενον κεφάλαιον εἰς σκάφος τῆς ἀνα χωρητικότητος, δέν εἶναι ἀνώτερον τῶν 30% τοῦ κόστους σκάφους ἐπιφανείας, ἀνάλογον δὲ εἶναι καὶ τὸ ὑψος τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως.

Καναδικὴ ἔταιρια ἐνδιαφέρεται καὶ εἰς τὰ δύο σχέδια γεωτρήσεων εἰς Κοργουάλλις καὶ Μπάθερστ, ἄτινα ἔχουν προγραμματισθῆ διτὸ τὸ τρέχον ἔτος. Τὸ συγκρότημα μηχανήματων γεωτρήσεως δύο φρεάτων εἰς τὴν νῆσον Κοργουάλλις καὶ τὸ συνεργείον προσωπικοῦ ἐπρόκειτο νά φθάσουν τὴν 27ην Ἰουλίου εἰς τὸν ὄρμον Ρέζολιουτ. Αἱ διατρήσεις ἔξ ἄλλου, εἰς τὴν νῆσον Μπάθερστ, θά πραγματοποιηθοῦν δραδύτερον. Κατὰ τοὺς Καναδοὺς ἐμπειρογνόμονας, ἀρμοδιοὺς ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πετρελαίων τοῦ Βορείου Καναδᾶ, «τὸ μόνον μέρος εἰς τὸν Καναδᾶν, ὃπου μία ἔταιρισ πετρελαίων ἔχει τὸ δυνατότερο νά καταστῇ μεγάλη ἔταιρια, εἶναι ἡ περιοχὴ τῶν Ἀρκτικῶν Νήσων».

ΠΕΝΙΑ ΤΕΧΝΑΣ...

Εἰς τὴν συνεχὴ ἀμερικανικὴν προσπάθειαν τῆς μειώσεως τοῦ κόστους τῶν κατὰ θάλασσαν μεταφορῶν, δέοντας ἡ ἀπόδειξη ἡ σήμερον παραπτηρουμένη τάσις τῆς μετασκευῆς μεγάλων μεταλλοφόρων τῶν λιμῶν ἢ ἄλλων, ἀναλόγου κατασκευῆς, σκαφῶν εἰς «ἀκεανοπόρους φορτηγίδας» — ὡς τὰς ἀποκαλοῦν — χωρητικότητος ὑπερβανιούσης τὰς 10.000 τόνους d.w., διὰ τὴν μεταφοράν ἐμπορεύμάτων μεταξὺ ἀμερικανικῶν λιμένων τῶν ἀκτῶν τοῦ Ειρηνικοῦ καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Αἱ ἐν λόγῳ φορτηγίδες ρυμουλκοῦνται ὑπὸ ισχυρῶν ρυμουλκῶν, ἡ πρακτικὴ δὲ αὐτῆς ἔχει τὰ κάτωθι οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα :

1. «Ἐν Ισχυρὸν ρυμουλκόν, ἵπτοδυνάμεως πέριξ τῶν 3500 ἵππων, ἔχει τὸ ἐν τρίτον καὶ, ἔνιοτε, τὸ ἐν τέταρτον τοῦ πληρώματος συνήθους πλοίου τῆς αὐτῆς ἵπτοδυνάμεως.

2. Καθ' ὃν χρόνον ἡ «φορτηγίδας» φορτώνει ἡ ἐκφορτώνει, τὸ ρυμουλκὸν ἀσχολεῖται μὲν ἄλλην ρυμουλκηστιν, ἐνῷ, ἀντίθετως, ἔαν, ἀντὶ τῆς φορτηγίδος, ἔχρησιμοποιεῖτο σύνθετες πλοίοι, ἐν λιμένι θά ἀπησχόλει διπλοῦν πλήρωμα, δοθέντος ὅτι, κατὰ τὰ εἰς Ἀμερικὴν κρατοῦντα, τὸ κανονικὸν πλήρωμα ἐν λιμένι λαμβάνει ἀδειαν καὶ ἀντικαθίσταται ἀπὸ ἐν δεύτερον «πλήρωμα λαμβάνεις».

Γενικῶς πιστεύεται εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὅτι ἡ λύσις τῶν «φορτηγίδων» αὐτῶν θὰ ἐπεκταθῇ, καλύπτουσα τὴν μεταδατικὴν περίοδον μεταξὺ τῶν σημερινῶν συνήθων πλοίων καὶ τῶν αὐριανῶν πλοίων μὲν πλήρῃ αὐτοματοποίησιν, τὰ ὅποια ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἔχουν τὸ 1)δ μόλις τῆς σημερινῆς συνέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ θὰ ἐπιτρέπουν οὕτω τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων, τῶν ὅποιων ἄλλως καθίσταται αὐτὴ ἀδύνατος, συνεπείᾳ τῶν γνωστῶν ἀπαιτήσεων τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

«Υπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς Ἰσικαδαζίμα - Χαρίμας ἀνηγγέλθη ἡ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του παράδοσις τοῦ Ισπανικοῦ δεξαμενοπλοίου «Χατσουσίμα Μαρού», 72.052 τόνων d.w., ἐφωδιασμένου διά δηζελομηχανῆς Σούλτζερ τύπου 10 RD 90, Ισχύος 22.000 ἵππων εἰς τὰς 119 στραφάς. Τὸ σκάφος αὐτὸς ἔχει πλήρως αὐτόματον καὶ ἀπὸ ἀποστάσεως ἔλεγχον, τόσον τοῦ μηχανοστασίου, δύον καὶ τοῦ συστήματος φορτοεκφράσεως.

«Υπὸ τῶν αὐτῶν ναυπηγείων ἀνηγγέλθη ἡ παράδοσις τοῦ ἀντιτορπιλικοῦ συνοδείας «2303», τοῦ πρώτου μιᾶς σειρᾶς τῆς ὅποιας ἡ ναυπηγησις θὰ συμπληρωθῇ τὸν Φεβρουάριον 1965.

Τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ κινοῦνται δι' εἰδικῶν σχεδιασθέντων ἀτμοστροβίλων, Ισχύος 30.000 ἵππων, θὰ ἔχουν ἐκτόπισμα 3000 τόνων, τὰ κύρια δὲ χαρακτηριστικὰ τῶν μηχανῶν των θὰ εἶναι τὰ ἀκόλουθα :

α) Ἰσχυροτάτη κατασκευή, διστε νά καθίσταται δυνατή ἡ, ἀνευ δυσα-

ρέστων διὰ τὴν μηχανὴν συνεπειῶν, ταχεῖα ἐκκίνησις, ταχεῖα αὐξησης τῶν στροφῶν καὶ ταχεῖα μείωσις αὐτῶν ἡ κράτησις. Τοῦτο ἐπιτυγχάνεται διὰ τῆς χρησιμοποίησεως εἰδικῆς συσκευῆς δράσεως, ἐπιτρεπούσης τὴν διατήρησην τῆς μεγάλης αὐτῆς ἀπόδοσεως.

β) Ὁ στρόβιλος διαδρομῶν εἶναι ἔγκατεστημένος ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀξονοῦ τῶν στροβίλων ὑψηλῆς καὶ χαμηλῆς πιέσεως, συνδέεται μὲ τὸ στροφεῖον τοῦ στροβίλου ὑψηλῆς πιέσεως καὶ ἔχει μεγάλην ἀπόδοσιν.

γ) Εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πτερυγίων ἔχρησιμοποιήθη ίδιαιτέρως σκληρὸν ὑλικόν, διστε νά μειωθῇ τὸ βάρος.

δ) Τὸ συνολικὸν βάρος τῆς πρωστηρίου ἔγκαταστάσεως ἀνέρχεται εἰς μόνον 73.300 χιλιόγραμμα, περιλαμβανομένου τοῦ ψυγείου, χρησιμοποιεῖται δὲ ἀτμὸς μὲ πίεσιν 36 χιλιογράμμαν ἀνὰ τετρ. ἔκατοστὸν καὶ θερμοκρασίαν 435° Κελσίου.

ΚΑΤΑΚΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΠΛΟΙΑ Η ΔΗΣΕΛ

Ἄγγελλεται ὅτι ὅλα τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια ποὺ ναυπηγοῦνται εἰς τὴν Γαλλίαν πρόκειται νά ἐφοδιασθοῦν μὲ δηζελομηχανᾶς B. and W., ἡδη δὲ κατασκευάζεται ἡ μηχανὴ τοῦ ἐνός ἔξ αὐτῶν, ἐνός δεξαμενοπλοίου 80.000 τόνων d.w., ποὺ ναυπηγεῖται εἰς τὰ ναυπηγεῖσα τῆς «Ἀτλαντικοῦ».

Η μηχανὴ αὐτὴ θὰ εἶναι δωδεκακύλινδρος καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ μεγίστην Ισχὺν 27.600 B.H.P.

Τὰς μηχανᾶς αὐτὰς πρόκειται λεπτομερῶς νά περιγράψωμεν εἰς προσεχὲς τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΑΝΤΙΔΙΑΤΟΧΙΣΤΩΝ ΕΠΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ

«Ἄπο τὸ εἰς Νέαν Υόρκην τεχνικὸν γραφεῖον John McMullen Associates, Inc. ἀνηγγέλθη ὅτι ἐπὶ τοῦ γνωστοῦ σούπερ τάνκερ «Μανχάτταν» ἔγκατεστάθη ἀντιδιατοχιστικὸν σύστημα Flume, περὶ τοῦ ὅποιου λεπτομερῶς ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ τεῦχος τῶν τῆς Ιης Μαΐου 1962.

Τὸ ἐνδιαφέρον ἐν προκειμένῳ σημεῖον εἶναι ὅτι ἐπὶ τοῦ συστήματος τοῦ «Μανχάτταν» δύναται νά χρησιμοποιηθῇ εἴτε θαλάσσιον ἔρμα, εἴτε τὸ ἐκ πετρελαίου φορτίον, αἱ ἀντιδιατοχιστικαὶ δεξαμεναὶ δύνανται νά περιλάβουν κανονικῶν φορτίον ἡ ἔρμα καὶ, ἐπομένως, τὸ σύστημα καθίσταται ἀπὸ πάσης ἀπόψεως εὐπρόσδεκτον.

Αἱ σχετικαὶ δοκιμαὶ ἐπὶ προτύπων, ποὺ διεξήχθησαν εἰς τὴν δεξαμενήν προτύπων πλοίων τῆς Όλλανδίας, ἀπέδειξαν ὅτι ἡ ἐπὶ δεξαμενοπλοίων ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος Flume εἶναι πολὺ πλέον ἀποτελεσματική, διὰ τοὺς κάτωθι λόγους :

α) Μείωσις τῆς ἀντιστάσεως τοῦ σκάφους, λόγῳ τῆς ἀφαιρέσεως τῶν παραπτοδίων, τὰ ὅποια καθίστανται ἀχρηστα συνεπείᾳ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ συστήματος Flume.

β) Αὔξησις τῆς ταχύτητος μὲ τὴν αὐτὴν κατανάλωσιν, ἀφ' ἐκ τοῦ ἀνωτέρω λόγου καὶ ἀφ' ἑτέρου λόγου τῆς μειώσεως τοῦ διατοιχισμοῦ, ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἀντιδιατοχιστικοῦ συστήματος.

γ) Διατήρησις τῆς κανονικῆς εἰς φορτίον χωρητικότητος, λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ ἀντιδιατοχιστικὸν σύστημα δέν χρησιμοποιεῖ γλυκὸν ὕδωρ, ἀλλὰ τὸ σύνθετος ύγρὸν φορτίον τοῦ πλοίου ἡ θαλάσση σερματικα.

δ) «Ἔξασφάλιστις διαφόρων ἄλλων πλεονεκτημάτων, λόγῳ τῆς μειώσεως τοῦ διατοιχισμοῦ, ὡς εἶναι ἡ ἀνετος διαβίωσις καὶ, ἐπομένως, ἡ μεγαλύτερα ἀπόδοσης τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου τῆς θαλάσσης.

ε) Διατήρησις τῆς κανονικῆς εἰς φορτίον χωρητικότητος, λόγῳ τοῦ ὅτι τὸ ἀντιδιατοχιστικὸν σύστημα δέν χρησιμοποιεῖ γλυκὸν ὕδωρ, ἀλλὰ τὸ σύνθετος ύγρὸν φορτίον τοῦ πλοίου τῆς θαλάσσης.

τὸ σύστημα Flume ἔχει ἔγκατασταθῆ εἰς 50 μέχρι σήμερον πλοία, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ εἰς τὸ Ἐλληνικὸν ὑπερωακεάνιον «Ολυμπία».

N. J. GOULANDRIS LTD.

27. LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

London E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING

AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

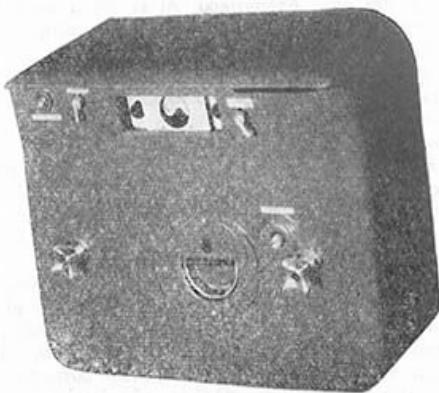
TEL. 475.284

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

ΣΤΡΟΦΑΛΟΘΑΛΑΜΟΥ

διὰ τοῦ **ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ**

ΤΥΠΟΣ 3



ΜΕΓΑΛΗΣ
ΕΥΑΙΣΘΗΣΙΑΣ
ΕΠΙΣΗΜΑΝΤΗΡΟΣ
ΕΛΑΙΟΥΓΡΑΣΙΑΣ

Έγγυαται τὴν ἀσφάλειαν! Ο Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής Γκράβινερ, ὁ ὁποῖος ἐγκαθίσταται εὐκόλως καὶ μὲ χαμηλὸν κόστος, ἐπισημαίνει αὐτομάτως ὑπερθέρμανσιν ἐντὸς τοῦ στροφαλοθαλάμου μηχανῆς Ντίζελ καὶ ἀποκλείει τὸ ἐνδεχόμενον σοβαρᾶς βλάβης.

ΓΚΡΑΒΙΝΕΡ

Μεγάλης Εύαισθησίας Έπισημαντής

Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας ἀποτούθη:

GRAVINGER MANUFACTURING CO. LTD.

839 YEOVIL ROAD SLOUGH BUCKS.

Τηλέφων: SLOUGH 25051

ΕΙΔΙΚΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΝΑΕΡΙΟΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΥΡΟΣ, ΔΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΘΕΡΜΟΣΤΑΤΑΣ, ΔΙΑ ΔΙΑΚΟΠΤΑΣ ΥΠΕΡΘΕΡΜΑΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚΡΗΞΕΩΝ

HSD 4b

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ ΚΑΠΕΤΑΝΑΙΟΙ

Αύτοι οι θάνατοι, πού, με κοντινές ήμερομηνίες στά τελευταία είκοσι χρόνια, ξερρίζουν τις ιστορικές προσωπικότητες της ναυτικής μας οικογένειας, δύσο και ἄν μάς πλημμυρίζουν με πένθος και άδυνη, δέν περιέχουν πάντως και τὸ στοιχεῖο τῆς ἐκπλήξεως, ποὺ σκορπά τὸ ἀκουσματοῦ «ἀνέπαντεκου» θανάτου. Γιατί, ἔκτος ἀπὸ τὸν πολύλαυστο Παναγάκη, τὸ Γιανουσούλατο, δύοι οι ἄλλοι Γερο-Καπεταναίοι μας και καραβοκύρδες ἀπῆλθαν δαρυφορτωμένοι τόσο μὲ χρόνιο δύσο και μὲ ίστορια.

Οι Ἐμπειρικαίοι, ὁ Κυριακίδης, ὁ Δρακούλης, ὁ Εὐγενίδης, ὁ Καρράς, ὁ Λιβανός και ἀρκετοὶ ἄλλοι και ἄν δέν ἔφθασαν τὴν ἡλικία αἰώνος, ὅπως ὁ Καπετάν Νικόλας ὁ Λυκιαρδόπουλος, ἀξιώθηκαν πάντως νὰ προσπεράσουν τὸν ἀδαμάντινο σταθμὸ τῆς ἡλικίας, ποὺ δρίσκεται γύρω ἀπὸ τὰ ἔθδομητα χρόνια ζῶνται.

Ωστε τὸ παράπονο δέν δικαιολογεῖται νὰ συνοδεύῃ τὸ δάκρυ μας, τώρα ποὺ μᾶς ἀποχαιρετοῦν γιὰ τὸ ὄριστικο και τελευταῖο τους ταξίδι.

Ἄπο ἄλλη αἰτία και ἀπὸ ἄλλες σκέψεις ξεκινᾷ, δύμως, τὸ δικαιολογημένο παράπονο στὰ συχνὰ αὐτὰ θανατικὰ τῶν ἡμερών μας. Εἶναι γιατὶ μὲ τὸ ξερρίζωμα τῶν μεγιστών τοῦ κύματος, ξερρίζωνται και μὰ ὥραια ίστορια ἡ καλύτερα τερματίζεται μιὰς ὥραιας ίστορια, η ὥραιότερη ίστορια τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Τερματίζεται τὸ θρυλικότερο τῆμα της. Είναι τὸ τμῆμα, ἀκριβῶς αὐτό, ποὺ ἀπόλυτα περικλείεται στὰ χρόνια τῆς ζωῆς τοῦ Νικόλα τοῦ Λυκιαρδόπουλου.

Τὴν ἀρχὴ τῆς ίστοριας αὐτῆς, ἀριστοτεχνικά μᾶς τὸ παρουσιάζει ὁ κ. Δ. Ποταμίανος, στὴ διολογικὴ περιγραφὴ τοῦ Γερο-Καπετάνιου :

«Ἀπὸ τὴν Κεφαλωνιὰ γιὰ τὴν Πόλι ταξίδευε μὲ τὸ ιστιοφόρο του, ὅταν μαζὺ μὲ τοὺς ἄλλους τοῦ πληρώματος, μὲ ἐν διαφέροντα και ἐν συνειργασίᾳ, παρηκολούθησαν τὴν συνάντηση ἐνός ἀτμοπλοίου, τὸ μοναδικό, ποὺ συνήντησαν ἀνάμεσα στὴν πληθώρα τῶν ιστιοφόρων». Τὸ τέλος τῆς ίστοριας, δέν χρειάζεται κανενὸς τὴν περιγραφή. Τὸ ζούμε αὐτὴ τὴ στιγμή, ὅπου, μὲ ἐπίστης ἐν διαφέροντα και συνειργασίᾳ, δέν πλέονται νὰ διαγράφεται η σιλουέττα τῆς «ΣΑΒΑΝΝΑΣ», τοῦ πρώτου ἀτομικοῦ Ἐμπορικοῦ πλοίου.

Δὲν ἔννοομε μὲ τοῦτο δῆτα δὲν θὰ ὑπάρξῃ συνέχεια. Θὰ ὑπάρξῃ και τὰ παραπάρεχη. «Ἐτσι, ὅπως οι Καπεταναίοι ἔκεινοι, χωρὶς καρμιά, ἀπολύτως, ἀνάπταυλα, παρατῶντας τὸ διάκι τοῦ ιστιοφόρου, ἀδραξαν τὴ ρόδα στὸ τιμόνι τοῦ βαπτορίου, ἔτσι και τώρα πανέτοιμοι είμαστε νὰ μεταφέρουμε τὴν Γαλανόλευκη ἀπὸ τὴν πρύμνη τῶν συγχρονισμένων πλοίων μας στὸν ίστο τῶν ἀτομοκινήτων. Ἀλλού δρίσκεται ἡ διαφορὰ και πρὸς ἄλλα σημεῖα στρέφονται οἱ ἀνησυχίες μας. Στὸ δὲ ἐγκαταλείποντας τὴ «ἔβαρδειας τους οἱ ἀπέρχομενοι ἀπὸ τὸν ἄγωνα, δέν πρόκειται νὰ ἀντικατασταθοῦν ἀπὸ πρόσωπα τῆς ίδιας ἀφετηρίας. Κανένα στοιχεῖο δέν ἔχουμε γιὰ νὰ ὄνομάσουμε και αὐτοὺς «Καπεταναίους».

Λέγαμε πώς τὸ τωρινὸ ἐργατικὸ στοιχεῖο, ποὺ λίγη συγγένεια εἶχε μὲ τὸ στοιχεῖο τῶν ναυτεργατῶν τῆς προπολεμικῆς ναυτιλίας. Ποὺ φοδούμαι διτι μεγαλύτερη ποιοτικὴ και ἐπαγγελματικὴ διαφορὰ παρουσιάζεται και στὸ ἄλλο τὸ στοιχεῖο, τὸ ἐργοδοτικό.

Δὲν γιαίνει τώρα ὁ ιδιοκτήτης νὰ ὑποδεχθῇ στὸν προλιμένα τὸ καράβι του σὰν φθάνει φορτωμένο ἀπὸ τὸν Καναδᾶ, ὅπως χωρὶς καρμιά παράλειψι ἔδγαινε στὸν προλιμένα ὁ Σταμάτης ὁ Ἐμπειρικός. Δὲν κατεβαίνει στὸ λιμάνι ὁ δόλκηρη ἡ ἐφοπλιστικὴ οἰκογένεια γιὰ νὰ καμαρώσῃ τὸ νεοαγορασμένο πλαϊκόραβο και νὰ τὸ ὑποδεχθῇ δύπως ὑποδέχονται τὸ νεογέννητο παιδί. Δὲν τὸ πλημμυρίζονται τώρα δλοι τους ἔκει μὲ μεράκι γιὰ τὸ καινούργιο του ὄνομα, γιὰ τὸ χρωματισμό του, γιὰ τὶς μελλούμενες μετατροπές στὸ ἀκομοντέσιον, γιὰ τὸ σινιάλο του, γιὰ τὴν ἐκλογὴ τοῦ Καπετάνιου ἀλλὰ και γενικά γιὰ τὸ τσούμρο ποὺ θὰ τὸ ἐπανδρώσῃ. Δὲν τὸ παρακολουθοῦν σὲ συνέχεια, στοργικά, σ' ὅλα του τὰ ταξίδια, οὔτε παθαίνονται στὶς μικροστούχεις του, ὅπως παθαίνεται ἡ οἰκογένεια στὶς μικροστούχεις τῶν παιδιών.

Δὲν θλίβεται τώρα ὁ ἐργοδότης στὸν ἀποχωρισμὸ τοῦ καραβιοῦ του, σὰν νὰ ἀποχωρίζεται μέλος τῆς οἰκογένειας του, ἔστα και ἄν αὐτὸς ὁ ἀποχωρισμὸς ήταν ἐπιβεδλημένος ἀπὸ δύσκολη ἐκμετάλλευσι τοῦ πλεούμενου και τὴ παραδοσία του στοὺς διαιτατὰς τῆς Γένοβας.

Ψιλικατζῆδικες μιζέριες, θὰ μού πήτε ἀραδιάζω. Ἐπιχειρήματα φτηνὰ και παιδιάριδη, πλάτι σὲ μιὰ τόσο σοδαρή ἐπιχείρησι, ὅπως στὰ χρόνια μας προδιλεῖται ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις. Τὸ δέλποντα και τὸ πιστεύων. Πιστεύων δύμως και τὸ ἄλλο, δῆται :

«Ἀπὸ αὐτὲς τὶς ψιλικατζῆδικες μιζέριες, ἀπὸ αὐτὲς τὶς μικρολεπτομέρειες και τὰ παιδιάριδη τὰ μεράκια, γεννήθηκε, καλλιεργήθηκε, πλουτίσθηκε μὲ πνευματικὸ λίπασμα ὁ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ἡ μικρὴ και ἀσήμαντη ναυτιλία τῶν χρόνων τοῦ Καπετάν Νικόλα τοῦ Λυκιαρδόπουλου και τοῦ Σταμάτη τοῦ Ἐμπειρικοῦ και τοῦ Λιβανοῦ και δλων ἔκεινων,

ποὺ τώρα μᾶς ἐγκαταλείπονται νέας - ένας.

Η «βάρδειο» ποὺ προσέρχεται νὰ πάρῃ τὴ θέσι τους, ποὺ διαφορτικὴ εἶναι. Μεγάλη τώρα ἡ ἀπόσταση τοῦ ἐργοδότη ἀπὸ τὴν ἐπιχειρήστη. Εγγραφα και αὐτὰ μέσω τριτῶν, ἀποτελοῦν τὸ συνδετικό κρίκο. Νούμερα συγκεντρώνουν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐγκεφάλου τῆς ἐπιχειρήσεως, νούμερα, τὰ ὅποια καταχωροῦνται σὲ ἀναφορές τῶν γραφείων, γιὰ νὰ ὑποβληθοῦν στὸ Παρίσι, στὸ Μόντε - Κάρλο, στὴ Νέα Υόρκη, τὸ Μαϊάμι, στὸ Κονέκτικατ, στὴ Λωζάνη ἡ ὅπου ἀλλοῦ ἀρέσκεται νὰ είναι ἐγκατεστημένος ὁ λεγόμενος τώρα καραβούρης. «Αγνωστα τοῦ εἶναι πια τὰ καράβια του. Τὰ γνωρίζει και αὐτὰ μὲ τὶς ἀναφορές και τὶς φωτογραφίες. Οὔτε μιὰ φορά δὲν τὰ δέλπει, ἀπὸ τὴν ἀγορὰ ἡ τὴν ναυπήγησι διατί τὴν μεταβίδασι τους σὲ κάποιους ἀλλούς ἡ τὴ διάλυσι τους.

Μὲ λίγα λόγια, ἔγινε και ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρηση μεγάλη «μπιζένες».

Στὰ χρόνια τῶν Καπεταναίων, ποὺ θρηνοῦμε, δέν ἦταν καθόλου «μπιζένες». Ήταν μιὰ ρωμανικὴ ἐπιδόσιος, εἶναι ἀγώνας τοῦ ναυτή πρὸς τὸ κύμα. «Ηταν ναυτής και ὁ ιδιοκτήτης και κατείχει καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλον τὴ ναυτικὴ τέχνη, ἀφού και τὸ δίκο του τὸ ξεκίνημα ἦταν κάποια πλώρη και κάποια γέφυρα, ὅπου διαθέλογήθηκε μὲ ἀρίστα. Τὸ ἀρίστα αὐτὸν ἦταν ἀκριβῶς ἐκείνο ποὺ τοῦ ἀνοίξει τὸ δρόμο πρὸς τὸ γραφεῖο τὸ ἐφοπλιστικό. Μόνο οι ἀριστεῖς τῆς ἐπαγγελματικῆς ναυτικῆς τέχνης είχαν αὐτὸν τὸ δικαίωμα και τὴν τύχη. Αὐτοὶ μόνο ἔθλεπαν και προκοπή. «Οσοι ἀποτολμοῦσαν νὰ τοὺς μιμηθοῦν, γρήγορα ἐπαιρναν τὰ δρεγμένα τους.

Δὲν ἔπαιρνε μίμηση νὰ ναυτικὴ τέχνη. «Αν δέν τὴν εἶχες στὸ αἷμα σου και στὴν ψυχὴ σου, ἀλλοίμονό σου. Πολλὰ τὰ πιθανὰ και τὰ ἀπίθανα στὸ δρόμο τῶν κυμάτων.

«Εκεὶ δὲν χωροῦσαν ὑπολογισμοί, συμπεράσματα, στατιστικές και λογαριασμοί μὲ δάσι στὸ παρελθόν και τὸ μέλλον. Συναντούσες δὲ, δὲν περιμένες.

Μιὰ και μόνη ἡ πρόβλεψι, εἶναι και μόνος ὁ ἔξοπλισμός: «Η ναυτικότητα. Και σὲ συνέχεια, η οἰκονομία και ἡ περισυλλογή. «Υστερα ἀπὸ αὐτὰ ἡ πάλη και μόνο ἡ πάλη. Ἀπὸ τὸν Καπετάνιο τοῦ γραφείου δια τὸν τελευταῖο γραφιά και ἀπὸ τὸν ἄλλο Καπετάνιο τοῦ καραβιοῦ δια τὸν μούτσο, πάλη ἀδιάλεπτη.

«Ἀπὸ τὴν ἀδύσωπητη αὐτὴ πάλη, τὴ γεμάτη μὲ μιζέριες και μὲ στρέψεις και μὲ καθολικὸ ιδρώτα, ξεκίνηση νὰ ναυτιλία τοῦ τόπου μας γιὰ νὰ ὑπελιχθῇ δύπως σῆμα τὴ θαυμάζουμε ἐμεῖς, ἀλλὰ και οἱ ξένοι.

«Ωστε, τὸ δύναμα τοῦ Καπετάνιου αὐτοῖς να προνομιακὰ σ' αὐτοὺς τοὺς αἰωνιδίους γέροντες ποὺ τώρα μᾶς ἐγκαταλείπουν.

Οι ἐπερχόμενοι είναι ποὺ παίδια τῶν Καπεταναίων, ποὺ διαφορετικοί. Οὔτε παίδια τῶν Καπεταναίων είναι οι πλείστοι. «Εφθασαν ἀκάθεκτοι ὅταν ἀντελήθησαν, σὲ κάποιον περιόδου, πώς εἶναι εῇ θάλασσα γιασούρτι», δύπως λέεις ἡ παροιμία. «Μπιζένες» μὲ στραβὰ λεπτά εἴγινε γιὰ μιὰ περίοδο και ἡ θάλασσα. Πολλοὶ προσῆλθαν μὲ τὰ κουτάλια τους, πολλοὶ πιθανοὶ και ἀπίθανοι.

Μὲ συγχωρεῖτε, ἀλλὰ τὸ τίτλο τοῦ Καπετάνιου, ποὺ δικαιωματικὰ εἶχε ὁ αἰωνίδιος καραβούρης, δέν τοὺς τὸν ἀναγνωρίζω. Οὔτε μὲ τὴν ἐμπιστοσύνη μου τοὺς περιβάλλω, γιατὶ δύπως προσῆλθαν ἀπίθανα, ἔτσι, καθόλου ἀπίθανο, νὰ μᾶς ἐγκαταλείψουν σὲ κάποια στιγμή, δέν διαπιστώσουν δῆται αὐτὸν τὸ «γιασούρτι» ξανάγινε νερὸ δλυμρὸ μὲ πτίκες και δάσανα. «Η ψυχὴ τους, στερημένη ἀπὸ τὴν πίζα τῆς ναυτικότητας, θὰ θελήσῃ τὸ ταχύτερο νὰ ἀπαλλαγῇ ἀπὸ μιὰ ἀχαρη πάλη, γεμάτη ἀπρόπτητα.

Τὸ ποὺ θήραμα δέν είναι συνυφασμένο μὲ μονιμότητα στὴ θάλασσα. Και μόνο διερακής κυνηγός, ὁ ἀρέσκομενος στὴ βαθειά συγκίνηση, στὸν κακούχια και στὰ τρεχάματα δέν ἀποχωρίζεται μὲ κανένα τρόπο τὸ δόπλο του.

Τὰ ὅπλα τῆς ναυτικῆς τέχνης τὰ κράτησαν δια τὴν τελευταῖα τους στιγμὴ οι Καπεταναίοι τῆς ἀπερχόμενης βάρδειας. Τὰ χρησιμοποίησαν ποὺ εύστοχα και τὸ δύολο γειτονεύσαται σφέστατα ἡ συγκομιδὴ τους. «Η τωρινὴ μεγάλη Ἐλληνικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία.

Δὲν ξεώρω ἄν στὸ Ναυτικό μας Μουσεῖο ὑπάρχῃ και καμμιὰ πτέρυγα γιὰ τὴν ἐμπορικὴ μας ναυτιλία. «Η ἀν πρόκειται νὰ δημιουργηθῇ κάποτε εἰδικὸ Μουσεῖο τῆς ναυτιλίας αὐτῆς. «Εκεὶ μέσα και πρώτα ἀπὸ κάθε ἄλλο κειμήλιο, δικαιωματικὴ θέσι πρέπει νὰ κατέχουν οι Καπεταναίοι και Καραβούραιοι αὐτοῦ τοῦ αἰώνα, ποὺ περικλείει ὁ αἰώνας τοῦ Καπετάνιου Νικόλα τοῦ Λυκιαρδόπουλου.

Μπορεῖ στοὺς Ἐθνικοὺς και ἄλλους μας ἀγῶνες και ἔξορμησις νὰ ἔχουμε «Αγγώστους στρατιώτες, Αγγώστους ναύτες και Ἀνωνύμους ἥρωες». «Αγνωστοὶ έδω δέν υπάρχει. Γνωστοί, ποὺ λίγη γνωστοί είναι οι Καπεταναίοι τοῦ ἀγῶνα και τῆς ἐποιοτίας ποὺ μημονεύουμε. Είναι ἀκριβῶν αὐτοὶ οἱ ἀπερχόμενοι τώρα μὲ συχνοεναλλασσόμενες ἡμερομηνίες. Δὲν πρέπει συνεπῶς νὰ ἀνέρχωνται ἀπάρατηρητοι, οὔτε ἔχουμε δικαιώματα νὰ ἀφήσουμε τὴ λίθη νὰ καλύψῃ τὴν ὥραια, ἀλλὰ και τὸ πολύτιμη δράσι και προσφορά τους στὴ φωταχή μας χώρα, στὸν ἀγονο δράχο μας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

TELEPHONES: PLAZA 2-2561
HOPKINS 7-053
CLIFTON 4-4612

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

Η ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΜΟΝΙΜΟΣ ΕΚΘΕΣΙΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΤΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑ ΤΗΣ

Είναι παγκοσμίως γνωστή ή V/O «Sudoiimport» τής Μόσχας, ό τεράστιος αύτός όργανος (ναυτικό - έμπορικός), ό όποιος έλέγχει και κατεύθυνει απαντά τα σοβιετικά ναυτηγεία και άπασσας τάς συναφείς πρός τό πλοιον διομηχανίας. Είναι έπισης διεθνώς άνεγνωρισμένη ή άνωτέρα έπιστημονική και τεχνική κατάρτισης τών ειδικών δάσχολουμένων με τήν κατασκευήν τών έκλεκτών διομηχανικών προϊόντων Ρώσων έπιστημόνων και τεχνικών.

Τάς έπιτεύγματα αύτά τών σοβιετικών έπιστημόνων, ήλεγμένα, πλήρως άποδοτικά, άποσκοπεῖ ή συσταθείσα έν Πειραιεί μόνιμος έκθεσις νά προσφέρη εις τήν έλληνικήν κατανάλωσιν, τούς "Ελληνας πλοιοκτήτας, εις τιμάς έκτος συναγωνισμού και με μεγάλας εύκολίας πληρωμής. Μεγάλη παρακλητή έτοιμοπαραδότων διατηρείται εις τό Τελωνείον Πειραιώς.

Και ή έκθεσις αύτή έχει άκομη ένα άλλον σκοπόν : Θά άπαλλάξῃ τούς "Ελληνας έφοπλιστάς από τό αγγος τών άνταλλακτικών, τάς όποια θά εύρισκωνται έτοιμα έδω έν άφθονικ και εις τιμάς καθαρώς έμπορικάς.

Παρουσία πολλών προσωπικοτήτων, ήμετέρων και ξένων, έκπροσώπων τού Ναυτικού και Έμπορικού κόδμου, τό έσπέρας τής Σης Αύγουστου έγένοντα τά έγκαινια τής νέας μονίμου έκθεσεως Σοβιετικών μηχανών παραγωγής «Sudoiimport» εις Πειραιά έπι τής άδου Δημ. Γούναρη άριθ. 2.

Έν συνεχεία έδόθη δεξίωσις ύπό τού έν Ελλάδι Γενικού Αντιπροσώπου κ. Γεωργίου Μουνδρέα.

Μετά τό πέρας τού άγιασμού έγένετο έπιθεώρησης τής Έκθεσεως. Έπεδείχθησαν, έκτος τών παντός είδους άλλων ναυτικών προϊόντων «Sudoiimport», και αί γνωσταί Σοβιετικαί πτερελαιομηχαναί NTHZELA, αί όποιαι τοποθετήσισαν ήδη έπι τών μότορσπιτς «ΕΛΜΑ», «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ», «ΒΕΓΓΑΖΗ», «ΣΙΜΟΥΝ», «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΚΟΥΡΑΣ», «ΜΑΡΙΛΕΝΑ», τού τουριστικού «ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ» και άλλων, άπεδωσαν άριστα άποτελέσματα.

Εις τήν έκθεσην έκτιθενται ή παγκοσμίως γνωστή γυροσκοπική πυξίς ΛΜΟΥΡ, μαγνητικαί πυξίδες και άξιμουθίου, τά μοναδικά εις τόν κόσμον σοβιετικά ναυτικά κυάλια, τά έξαιρετικά ήχονθύμομετρα NELL, έμβελειάς άπό 15 - 2.000 μέτρα, χρονόμετρα, ώρολόγια πλοίων κ.λ.π.

Οι παρευρεθέντες μετά προσοχής και ένδιαφέροντος έξητασαν τά έκτεντα προϊόντα της «Sudoiimport».

Εις τούς έπιστημους και τούς έκπροσώπους τής ναυτιλιακής, διομηχανικής και έμπορικης τάξεως, άνεπτύχθησαν οι σκοποί τής έκθεσεως. Τεί-

νει αύτη νά παρουσιάση εις τούς "Ελληνικούς ναυτιλιακούς κύκλους τά άφορώτα εις τήν ναυτιλίαν προϊόντα τής και διευρύνη τάς σχέσεις της, με τήν Έλληνικήν άγοράν.

"Άξιον προσοχής τυγχάνει ότι ή έν λόγω άντιπροσωπεία τής «Sudoiimport» δύναται νά έξυπηρετήση μέτοιμπαραδότους μηχανάς Ντζέλετούς ένδιαφερομένους, ως και τό ότι ή έκθεσις διαθέτει παντός είδους άνταλλακτικά τών παρ' αύτής πωλούμενών μηχανών.

Ο έκπροσωπών τήν «Sudoiimport» κ. Γεώργιος Μουνδρέας άνεπτυξε διά συντόμου ομίλιας του πρός τούς παραστάτας εις τά έγκαινια τής έκθεσεως, τούς έπιδικομένους σκοπούς. Ο κ. Μουνδρέας είπεν :

Πανιερύτατε, Έξοχώτατοι, Κυρίαι και Κύριοι,

"Άπο μέρους μου, ώς και από μέρους τών άδειφών μου, μετά τών όποιων συνεργάζομε, αισθάνομας τό χρέος να έφρασω πρός δόλους υψάς τάς έυχαριστίας και τήν εύνυμεσών μας, διά την μεγάλην τιμήν πού μάς έκάμαστε, νά τιμήσητε διά τής πρεσβατικής σας παρουσίας τά έγκαινια τής έκθεσεως μας.

Και τώρα θά σάς παρακαλέσω νά μού επιτρέψετε, όπος με δύο λόγια, σάς έξηγήσω τόν σκοπόν της έρδυσεως τής Μονίμου Έκθεσεως.

"Όταν, πρό τριετίας περίπου, ή Σοβιετική "Ενοσίς μού έκομε τήν μεγάλην τιμήν νά μού άναβεστη τήν Γενικήν Αντιπροσωπείαν τής V/O «Soudoiimport» διά τήν χροναρίαν, ήσθηνθη τήν άναγκην νά μεταβω εις Μόσχαν. Έτρεφα παντότε μεγάλην έκτιμησην διά τούς Σοβιετικούς έπιστημονάς και τεχνικούς, άλλα διατά έφθασα εις Μόσχαν και συναμίλησα με τούς διοικούντας τήν V/O «Soudoiimport» και ειδίκα με τά ίδια μου τά μάτια τά θυμαστά έπιτεγματά τής έωσνειδήτου προσποθείας, τών περί τήν «Soudoiimport». Σοβιετικών έπιστημονάς και τεχνικούς και έπεισθηση διά τήν χρησιμότητα τήν άποιναν έχογεν διό τών "Ελληνας πλοιοκτήτας τά έκλεκτα αύτά προδότη, συνελασθα τήν ίδεαν τής έρδυσεως μάτιας μονίμων. Έκθεσεως εις Πειραιά, εις τήν όποιαν οι "Ελληνες ένδιαφέρομενοι θά εύρισκον έπιον διά τήν έκθεσην τών πλοίων των, χάρις δέ εις τήν έκ μέρους τής Διοίκησης τής V/O «Soudoiimport» έπιδειγμασιαν κατανόσιν, εις τήμας σχεδόν κόπτους και μεγάλας εύκολίας πληρωμής. Κατό τό μεσολάθρον διάστημα, όπασσι αί τοποθετήσισαν εις "Ελληνικά πλοία Σοβιετικοί Ντζέλετοι άπεδωσαν κυριολεκτικάς καταπληκτικά άποτελέσματα, συνδυάζοντα πραγματικήν δύναμιν, άπλην και εύρυθμον λειτουργίαν καί οικονομιαν κουσίμων, οι δέ κάποιοι τών, μερικοί τών όποιων έρδυσης κατέστησαν καί οικονομιαν κουσίμων, μάς έυχαριστούν και μάς εύγνωμονούν.

"Ηδη θεωρώ τόν έσαντον μον εύτυχη, διότι ή ίδεα μον έκεινη έπραγματοποιήθη. Τώρα ζερτάζομεν τά έγκαινια τής μονίμου Έκθεσεως μας. Και ήδη θεωρώ τόν έσαντο μον εύτυχη, διότι διαθέσθωμαι ότι θά προκύψη μέγα καλών δι' άμφοτερα τά μέρη.

Και πάλιν σάς έυχαριστώ.

Παρέστησαν: "Ο άντιπροδόθος τής Σοβιετικής Εμπορικής Αντιπροσωπείας κ. Σ. Μετδέγιφ. 'Ο κ. Ντεσιζώφ, έκπροσώπος τής «Soudoiimport» διά τήν Έλλάδα. 'Ο κ. Ν. Μερκούλωφ, ειδικός μηχανικός μηχανών δηζελ τών έργοστασίων Λένινγκραντ, διάτις μονίμως παραμένει έδω διά τήν έγκατάστασιν και παρακολούθησιν τών μηχανών. 'Ο κ. Τζορτζέτζωφ, πρόσδρος τής Ρουμανικής έμπορικης άντιπροσωπείας. 'Ο πρόστατος τής Βουλγαρικής Άντιπροσωπείας κ. Αντουνάζωφ. Οι πρόσδροι, τέλος, τών Έμπορικών Επιμελητηρίων, οι διευθυνταί πολλών ναυτιλιακών γραφείων, τών έν Πειραιεί Τραπεζών και πολλοί έφοπλισταί.

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY.."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

67 WALL STREET, NEW YORK 5, N.Y.

ΤΑ ΠΡΟΩΣΤΗΡΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ - ΑΙ ΚΑΤ' ΕΙΔΟΣ ΑΠΟΔΟΣΕΙΣ

2ον

Η ΜΗΧΑΝΗ ΣΟΥΑΤΖΕΡ (Συνέχεια)

Μηχαναὶ μὲ τοιαύτας μεγάλας διαμέτρους κυλίνδρων δὲν είναι, ἐν τούτοις, κατάλληλοι μόνον διὰ τὰς μεγάλας ιπποδυνάμεις. Παρουσιάζουν πλεονεκτήματα καὶ διὰ τὰς μέσας τοιαύτας, όπότε ἡ χρησιμοποίησίς των συνεπάγεται διλιγωτέρους κυλίνδρους, διλιγώτερα κινούμενα τημάτα καὶ, ἐπομένως, μείωση τοῦ χρόνου καὶ τῶν ἔξδων συντηρήσεως. Οὕτω, ἐνώ εἰς τὸν τύπον Σούλτζερ RD - 56/100 ἔχομεν μὲ 12 κυλίνδρους 9.000 BHP, εἰς τὸν RD - 68/125 ἔχομεν 13.200 ἵππους, εἰς τὸν RD - 76/155 18.000 ἵππους καὶ εἰς τὸν RD - 90/155 24.000 ἵππους, μὲ τὸν αὐτὸν, πάντοτε, αὐθιμόν κυλίνδρων. Δηλαδὴ, ἐνώ εἰς μηχανήν με διάμετρον κυλίνδρου 900 χιλιοστῶν ἀπαιτούνται 9 μόνον κυλίνδροι διὰ τὴν ιπποδύναμιν τῶν 18.000 ἵππων, ἀπαιτούνται 12 κυλίνδροι, διαμέτρου 760 χιλιοστῶν διὰ τὴν αὐτὴν ιπποδύναμιν, χρειάζονται δὲ 6 μόνον κυλίνδροι τῆς RD - 90 αὐτὴν τῶν 8 τῆς RD - 76 διὰ τὴν ιπποδύναμιν τῶν 12.000 ἵππων. Προφανής, λοιπόν, ἡ οικονομία, ὅχι μόνον εἰς ὑλικόν, κινούμενα μέρη, ἔξδων συντηρήσεως κλπ., ἀλλὰ καὶ εἰς χώρον μηχανοστοιχίου ἀκόμη, διθέντος ὅτι καὶ οἱ δύο ἀνωτέρω τύποι ἔχουν διαδρομὴν ἐμβόλου 1.550 χιλιοστῶν καὶ, ἐπομένως, παραμένουν ἀμετάβλητα τόσον τὸ ψφος καὶ τὸ πλάτος τῆς μηχανῆς, δύον καὶ ὁ ἀναγκαῖος ὑπὲρ τὰ πάντα τῶν κυλίνδρων χώρος δι' ἔξαρμασιν. Παρὰ τὴν τοιαύτην αὐξησιν τῆς διαμέτρου τοῦ κυλίνδρου, διατρέπεται τὸ αὐτὸν ἀπλῶν σύστημα ὑπερτροφοδοτήσεως, μὲ τὰς ἐλευθέρias στρεφομένας μονάδας στροβιλοσυμπιεστῶν καὶ μὲ συμπληρωματικήν σάρωσιν ὑπὸ τῆς κάτω δψεως τῶν ἐμβόλων διαρκούντων τῶν χειρισμῶν.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Ἐπειδὴ ἡ μηχανή RD - 76 ἀπεδείχθη ὡς ὑπὸ πάσης ἀπόφωνας ικανοποιητική ἐπὶ σειράν ἡδη ἐτῶν, δέ νέος τύπος RD - 90 κατασκευάζεται βάσει ἀκριβῶν τῶν ἰδίων ἀρχῶν. Ἡ βάσις καὶ αἱ συμμετρικαὶ στῆλαι εἰναι συγκαλλημέναι, ἐνώ τὰ χιτώνια τῶν κυλίνδρων κατασκεύαζονται ἐκ χυτοσιδήρου. Αἱ δημιουργούμεναι ἔχει τὰς καύσεως κοπώσεις μεταβιδάζονται πρὸς τὴν βάσιν ὑπὸ τῶν, κλασικῶν πλέον, συνδετικῶν ράβδων, ποὺ διήκουν καθ' ἄπαν τὸ ψφος τῆς μηχανῆς. Ἡ διάταξις τοῦ θαλάμου ἀφέος σαρώσεως καὶ τοῦ στροβιλοσυμπιεστοῦ εἶναι λίαν περιωρισμένη εἰς χώρουν, αἱ ἀντλίαι καυσίμου τοποθετοῦνται εἰς μίαν ἢ δύο μονάδας (ἀναλόγως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κυλίνδρων), εἰς τὸ ἥμιον τοῦ συνολικοῦ ύψους τῆς μηχανῆς καὶ κινούνται δι' ὁδοντωτὰς διατάξεως, μία δὲ περιστροφικὴ βαλδίς μὲ πτερύγιον τοποθετεῖται μετά τὰς θυρίδας ἔξαγωγῆς, κλείσιμον αὐτάς, δται τὸ ἐμβόλον εύρισκεται εἰς τὸ ἄνω νεκρῶν σημείων. Οὕτω ἐμποδίζεται ἡ διαφυγὴ οἰασθήτο ποσότητος ἀφέος σαρώσεως διὰ τῶν θυρίδων ἔξαγωγῆς, πρὶν ἡ γίνη πλήρης αὐτὸν ἐκμετάλλευσις, παρὰ τὸ μικρὸν μῆκος τοῦ ἐμβόλου. Καθισταται διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ δυνατή ἡ χρησιμοποίησίς δύον τὸ δυνατὸν βραχυτέρου ἐμβόλου, ὃστε νὰ ἐπιτυγχάνεται βελτίωσις εἰς τὰ χαρακτηριστικά κινήσεως αὐτοῦ καὶ μείωσις τοῦ ψφος τῆς μηχανῆς. Ἐπίσης, τὸ πτερύγιον αὐτὸν τῆς περιστροφικῆς βαλδίδης, συμβαδίζει εἰς τὴν πλήρωσιν τοῦ κυλίνδρου μέχρι τῆς πιέσεως σαρώσεως διὰ κλείσιματος τῶν θυρίδων ἔξαγωγῆς, περὶ τὸ τέλος τῆς πτερύγου σαρώσεως. Τὸ πτερύγιον ἐφαρμόζει πλήρως ἐπὶ τῆς ἔδρας του μέσω λεπτῶν, εὐκάμπτων ἐλασματινῶν ἄκρων καὶ εἰναι, ὡς ἐκ τούτου, ἔξαιρετικῶς αποτελεσματικόν, διότι ὁ σχηματισμὸς τυχὸν ἀνθρακούχων καταλοιπῶν, συστρωματικῶν ἐπὶ τὴν εύρειαν κλεισμένης ἐπιφανείας, εἶναι ἀδύνατον νὰ παρεμποδίσῃ τὴν κίνησιν τοῦ πτερύγου αὐτοῦ.

Χάρις εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς διασταυρουμένης σαρώσεως, τὸ πῶμα τοῦ κυλίνδρου εἶναι ἀπλούστατον καὶ ἀποτελεῖται, ὅπως εἰς δλας τὰς μεγάλας μηχανᾶς Σούλτζερ τῆς τελευταίας εἰκόσαιτας, ἀπὸ δύο συγκεντρικά τημάτα, δυνάμενα νὰ διασταλοῦν ἀνεξαρτήτως ἀλλήλων καὶ ἀποκλείοντα οὕτω ἀπολύτως τὰς ἐκ θερμικῶν αἰτίων ρωγμάς. Μεταξὺ τοῦ κυλίνδρου καὶ τοῦ στροφαλοφόρου θαλάμου ὑπάρχει ἐν διαχώρι-

σμα, μέσω τοῦ ὅποιου διέρχεται τὸ βάκτρον τοῦ ἐμβόλου, ἐντὸς κινητού στυπιοθλίπτου. Διὰ τῆς τοιαύτης διατάξεως παρεμποδίζεται ἡ ἐντὸς τοῦ στροφαλοθλάμου δίοδος τῶν θειούχων καταλοίπων τῆς καύσεως.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΚ ΤΩΝ ΗΥΞΗΜΕΝΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ

Δοθέντος ὅτι τὰ διάφορα τυμάτα τῆς μηχανῆς μὲ διάμετρον κυλίνδρου 900 χιλιοστῶν παρέμειναν βασικῶς παρόμοια πρὸς τὰ τοῦ τύπου τῶν 760 χιλιοστῶν, οἱ τεχνικοὶ τῆς Σούλτζερ ἀπλῶς προσήρμοσαν αὐτὰ πρὸς τὰς ἀπαίτησεις τοῦ νέου τύπου. "Ἄν καὶ ἡ διάμετρος τῶν 900 χιλιοστῶν φαίνεται καπώς μεγάλη, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς τὰς περὶ τὸ 1920 ἡμέρας τῶν μηχανῶν μὲ ἐμφύσησιν ἀέρος, ὅλιγαι μηχαναὶ εἰχον κατασκευασθῆ μὲ τοιαύτην διάμετρον, εἶναι γεγονός, ὅτι ὑπάρχει σχετικῶς μακρὰ ἔξ αὐτῶν πείρα, διότι τὸ 1912 εἶχε κατασκευασθῆ καὶ μία πειραματικὴ μηχανὴ μὲ διάμετρον κυλίνδρου 1.000 χιλιοστῶν. Ἐν τούτοις, εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν σχεδίων τῆς μηχανῆς RD - 90, δὲν ἔπαιξε σοδαρὸν ρόλον ἡ πείρα αὐτῆ, ἀλλ' ἐχρησιμοποιήθη πειραστέρων ἐπειδὴ τὸ πείρα ἐκ τῶν εὐνοϊκῶν ἀποτελεσμάτων ποὺ ἐπετεύχθησαν μὲ τὰς συγχρόνους στροβιλούπερτροφοδοτούμενας διχρόνους μηχανάς τῶν σχετικῶς μικροτέρων διαστάσεων.

Λόγῳ τῆς αὐξήσεως τῆς διαμέτρου τῶν κυλίνδρων, φυσικὸν ἦτο νὰ ἐπρεσσθοῦν τὰ πλείστα τῶν μερῶν τῆς μηχανῆς, τὰ ὅποια δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν εἰς τρεῖς κατηγορίας:

α) Τὰ μέρη ἑκεῖνα, τὰ ὅποια ἡδύναντο νὰ ληφθοῦν ἀπὸ τὴν μέχρι τοῦδε κατασκευαζομένην, μικροτέρας διάμετρου, μηχανὴ RD - 76, χωρὶς οὐδεμίαν τροποποίησιν, ως ἀκριβῶς είχον. Τοιαύτα μέρη ἡσαν αἱ βαλδίδες καυσίμου καὶ προκινήσεως, αἱ ἀντλίαι καυσίμου, ὁ κινωδοκόρος καὶ τὸ σύστημα κινήσεως αὐτοῦ, ὅλα τὰ συστήματα ἐλέγχου καὶ ρυθμίσεως κλπ., τῶν ὅποιων αἱ διαστάσεις ἡσαν κατάλληλοι διὰ σειράν δόλκληρον μηχανῶν, ὃστε νὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς μηχανάς μὲ διαφόρους διάμετρους κυλίνδρων. Τὰ τυμάτα τῆς κατηγορίας αὐτῆς δύνανται μάλιστα νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς ἔχουν εἶτε εἰς μηχανὴν διαμέτρου 760, εἴτε εἰς τοιαύτην 900 χιλιοστῶν καὶ σύτω δὲν δημιουργεῖται δυσκολία προμηθείας ἀνταλλακτικῶν διὰ τοὺς ἐφοπλιστέας εἰκαίνους, ποὺ είχον εἰς τὰ πλοία των καὶ μηχανάς RD - 76.

β) Τὰ μέρη ἑκεῖνα τὰ ὅποια διαστάσεις εἰσι καθαρῶς μηχανικῆς φύσεως κοπώσεις καὶ τῶν ὅποιων αἱ ηδύνημέναι διαστάσεις, διὰ νὰ προσαρμοσθοῦν πρὸς τὸν μεγαλύτερας διάμετρου μηχανήν, ἡδύναντο εὐκόλων νὰ υπολογισθοῦν, ὃστε τὰ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν παρουσιαζόμενα προβλήματα νὰ λυθοῦν μὲ σχετικήν εύκολίαν. "Οταν ἐπειτάτο τὴν σειράν μηχανῶν RD, ἐδόθη εἰς τὰ μέρη, ποὺ ἀναφέρομεν εἰς τὴν παράγραφον αὐτήν, τοιαύτη μορφή, ὃστε νὰ ἀποφεύγωνται μὴ ἐλεγχόμενα μεγίστα κοπώσεων. Τούτο ἐπετεύχθη διὰ τῆς προσφορούμογης τοῦ σχήματος αὐτῶν πρὸς τὴν μορφὴν τῶν ἐπί αὐτῶν σκούμενων δυνάμεων, ὃστε νὴ ὑπόκεινται εἰς τὸν φόδον ρηγμάτων κλπ. Τὸ ἐπιτυχές δὲ τοῦ σχήματος αὐτῶν ἐδοκιμάσθη ἐν τῇ πράξει ἐπὶ πολλὰ ἔτη. Λόγω ἐπίσης τῆς χρήσεως τῶν συνθετικῶν ράβδων, τῶν ὅποιων ἀπλῶς ηδύνημαν κατοπτωσεων. Τούτο ἐπετεύχθη διὰ τῆς προσφορούμογης τοῦ σχήματος αὐτῶν πρὸς τὴν μορφὴν τῶν ἐπί αὐτῶν σκούμενων δυνάμεων, ὃστε νὴ ὑπόκεινται εἰς τὸν φόδον ρηγμάτων κλπ. Τὸ ἐπιτυχές δὲ τοῦ σχήματος αὐτῶν ἐδοκιμάσθη ἐν τῇ πράξει ἐπὶ πολλὰ ἔτη. Λόγω ἐπίσης τῆς χρήσεως τῶν συνθετικῶν ράβδων, τῶν ὅποιων ἀπλῶς ηδύνημαν κατοπτωσεων. Τούτο ἐπετεύχθη διὰ τῆς προσφορούμογης τοῦ σχήματος αὐτῶν πρὸς τὴν μορφὴν τῶν μεγαλυτέρων διάμετρου, διὰ συγκολλημένους κορμὸς τῆς μηχανῆς ἀπληλάσθετο τῶν τάσεων ἐφελκυσμοῦ καὶ ἐπομένως ἀπὸ τὸν κινδύνον ρηγμάτων, ως, ἀλλως τε, συνέδαινε καὶ εἰς τὰς μηχανές διαμέτρου μηχανάς. Οὕτω, ἡ αὐξησις τῆς διαμέτρου δὲν παρουσίασε κανέναν νεώτερον ἡ ἀγνωστὸν παράγοντα κοπώσεων ποὺ θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπρεάσῃ τὴν συγκολλημένην κατασκευήν.

KINOMENA TMHMATA

Εἰς τὰ κινημένα τυμάτα τῆς μηχανῆς, ως εἶναι τὸ βάκτρον τοῦ ἐμβόλου, διὰ δωστήρ, ὁ σταυρὸς κλπ., τὸ πρόβλημα τῆς προσαρμογῆς τῶν διαστάσεων αὐτῶν πρὸς τὰς τάσεις εἰς τὰς ὅποιας ὑπόκεινται, δύνανται νὰ ἐπιτυχῶν ν' ἀντιμετωπισθῆ, ως συνέδη καὶ μὲ τὰς μηχανές διαμέτρου μηχανάς. Αἱ διάμετροι τῶν τόρμων (journals) καὶ αἱ ἐπι-

THE FIRST AND ONLY GREEK SHIPPING AGENCY FORMED AT EASTERN CANADA BY SHIOPWNERS.

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone: VI. 9-4563-4

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

φάνεια των έδρανων και τριβέων ηγήθησαν κατ' άναλογίαν πρὸς τὴν διάμετρον τοῦ κυλίνδρου αὐτῆς, ὡστε αἱ ἀντίστοιχοι εἰδικαὶ πιέσεις νὰ διατηρηθοῦν εἰς φυσιολογικὰ ἐπίπεδα. Ο στόφαλος προσημόσθη, καθ' ἥν ἔκαστον τοῦτο ἀπῆτειο ἀπὸ τὰς διατάξεις τῶν νησιωνάρων, ἐνῷ τὰ στοιχεῖα αὐτοῦ τὰ σχετικά μὲ τὰς ἑπ' αὐτοῦ τάσεις, διεπηρήθησαν τὰ αὐτὰ μὲ τὰ τῶν μικροτέρων μηχανῶν.

Αἱ δονήσεις δὲν παρουσιάσαν τί τὸ νέον ἡ ἄγνωστον, ἀν καὶ ἐλήφθησαν, δεδιώκας, τὰ μέτρα ποὺ ἐπεδάλλοντο ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας μᾶζας καὶ τὰς μεγαλυτέρας δυνάμεις διεγέρεσσες.

Καθίσταται ἐκ τῶν ἀνωτέρω προφανές, ὅτι καὶ διὰ τὰ μέρη αὐτὰ τῆς μηχανῆς, τὰ δημιουργηθέντα προβλήματα ἐπελθησαν μαθηματικῶς, δάσει τῆς υφισταμένης πείρας ἐκ τῶν μικροτέρων διαστάσεων ἀξόνων, χωρὶς οὐδεμία ἕκπληξις νὰ παρουσιασθῇ, τὸ αὐτὸ δὲ δύναται νὰ λεχθῇ καὶ ὡς πρὸς τὴν στερεότητα δόλοκλήρου τοῦ σώματος τῆς μηχανῆς.

"Αν καὶ τὰ ἀνωτέρω προβλήματα συντόμως μόνον ἔξητάσθησαν, εἶναι προφανές ὅτι κατέστη ἀναγκαῖον ν' ἀντιμετωπισθοῦν, ἐν ἔκαστον ἔξι αὐτῶν, μετὰ μεγίστης προσοχῆς, ὡς παράδειγμα δὲ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ σχῆμα τοῦ τριένων τοῦ σταυροῦ. Εἶναι γνωστὸν ὅτι εἰς κάθε δίχρονον μηχανὴν ἀπλῆς ἐνέργειας, ἀνεξαρτήτως μεγέθους αὐτῆς, τὸ σχῆμα τοῦ τριένων αὐτοῦ πρέπει νὰ μελετηθῇ μετὰ προσοχῆς, λαμβανομένης εἰδικῆς μερίμνης, ὡστε νὰ ἔξασφαλίζεται ἡ ἀπρόσκοπτος λειτουργία του. Ἐκ τοῦ λόγου αὐτοῦ κατέστησαν πλέον συνήδεις οἱ διωστήρες μὲ δίχαλον ἄνω ἄκρων. Ἡ ὑπὸ τάσιν κάμψις πρὸς τὰ ἔξω τοῦ δίχαλου αὐτοῦ καὶ ἡ ταυτόχρονη κάμψις τοῦ πείρου τοῦ ζυγωμάτου, δημιουργούν μίαν ηγήμενην συγκέντρωσιν τάσεων ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς ἄκμῆς τοῦ τριένων. Ἡ λύσις τοῦ προβλήματος αὐτοῦ ὑπελογίσθη κυρίως διὰ τὸν τύπον μηχανῆς τῶν 900 χιλιοστῶν, ἀν καὶ κατὰ πρώτον ἐφόρμοδη εἰς τὴν μηχανὴν RD - 76, μὲ ἀποτέλεσμα νὲ χρησιμοποιηθῇ ἐν σκληρότατον τοιχιαχένιον (φλάντζα), ἀντὶ τοῦ συνήθους δίχαλου ἄνω ἄκρου πρὸς τὸν διωστήρα. Τὸ περιστατικόν αὐτὸ φέρει δύο ἀνεξάρτητα καὶ σχετικῶς εὔκαμπτα σώματα ἔδρανου, ἡ ἔδραζουσα ἐπιφάνεια τῶν ὅποιων ὑποστηρίζεται ἔκκεντρως. 'Οσονδηπότε ισχυρὸν καὶ ἀν εἶναι τὸ κομβίον τοῦ σταυροῦ, θὰ ὑποστῇ κάποιαν ἐλάφρων κάμψιν ὑπὸ τὴν τάσιν τῆς λειτουργίας καὶ θὰ πιέσῃ πρὸς τὰ κάτω τὴν φλάντζαν εἰς τὸ ἄνω ἄκρον τοῦ διωστήρος. Τὰ σώματα ὅμως τοῦ ἔδρανου αὐτῆς, ἀντιθέτως πρὸς δι, τι συμβαίνει μὲ τὸ δίχαλον, καθὼς ὑποκύπτουν, οὐτως εἰπεῖν, εἰς τὴν πίεσιν, ἀκολουθοῦν τὴν κίνησιν τοῦ κομβού τοῦ σταυροῦ, ἔξασφαλιζομένης οὕτω διοισμόφρου ἐπαφῆς μὲ σταθερὰν πρὸς τὸν δίχαλον τοῦ πλάτους τοῦ ἔδρανου. Ἡ διατάξις αὕτη ἔχει τὸ μέγα πλεονέκτημα, ὅτι παρέχει διοισμόφρουν ὑποστήριξιν, ὁχι μόνον διὰ δοθεῖσαν τάσιν, ἀλλὰ διὰ πάσαν τιμὴν τάσεως, ποὺ δύναται νὰ ὑποστῇ τὸ ἔδρανον, τὸ πόπον καθίσταται οὕτω ἐν αὐτορρυθμιζόμενον ἔδρανον. Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ δὲν καθώρισθησαν μόνον δι' ὑπολογισμῶν, ἀλλ' ἐπειδεισιαίων καὶ δι' ἔξαντλητικῶν μετρήσεων μὲ μετρητὰς τάσεων ὡς

καὶ μὲ τὴν τεχνικὴν τῆς ὁπτικῆς παραμορφώσεως, ἀργότερον δὲ καὶ μὲ πραγματικάς δοκιμάς.

γ) Ποὺ πλέον σύνθετα εἶναι τὰ προβλήματα, ποὺ παρουσιάζουν τὰ μέρη ἐκείνα τῆς μηχανῆς, ἀτινα ὑφίστανται τάσεις τοσον θερμικάς δύον καὶ μηχανικάς, ὡς εἶναι τὰ ἐμβόλα, τὰ χιτώνια καὶ τὰ πώματα. Διότι εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῶν δὲν ἀρκεῖ ἀπλῶς ἡ αὔξησις τῶν διαστάσεων εἰς τὴν ἀναλογίαν τῆς διαμέτρου κυλίνδρου τῶν 900 χιλιοστῶν. "Αν λάδωμεν ὡς παράδειγμα τὸ ἐμβόλον, θὰ φανῇ ἐκ πρώτης ὅψεως λογικὸν νὰ αὐξήθῃ τὸ πάχος τοῦ τοιχωμάτου τῆς κορυφῆς τοῦ ἐμβόλου, δύστε νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὰς ἀπατήσεις τῆς νέας διαμέτρου, τὸ ἀτύχημα δύος εἶναι, ὅτι τοῦτο θὰ αὐξήσῃ τὴν θερμικὴν κόπωσιν, πιθανῶς μέχρις ἐπικινδύνων ὄρίων, ἐνῷ καὶ ἡ κρίσιμος θερμοκρασία ἐπιφανείας ἐπὶ τῆς πλευρᾶς τοῦ θαλάμου καύσεως δύναται ἐπίσης ν' αὔξηθῃ.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΨΥΞΕΩΣ ΔΙ' ΑΤΜΟΥ

"Ἐπερπεν, ἐπομένως, ν' ἀναζητηθῇ κάποια ἄλλη λύσις, ἡ ὁποία νὰ λαμβάνῃ ὑπὲρ ὅψιν τὴν ροή τῆς θερμότητος καὶ τὰς συνακολούθους θερμικάς τάσεις. Υιοθέτησεν οὕτως ἡ Σούλτζερ ἐν σχετικῶς λεπτὸν εἰς τὴν κορυφὴν ἐμβόλου, τῆς κορυφῆς ταυτῆς ἐνδυναμουμένης ὑπὸ ραβδώσεων ἐν εἴδει πλευρῶν (ribes), εἰς ὅποιαι μεταφέρουν τὰς ἐκ τῶν ἀερίων δυνάμεις ἀπ' εὐθείας πρὸς τὴν φλάντζαν τοῦ βάκτρου τοῦ ἐμβόλου. Οὕτω, δέν μειούνται μόνον αἱ θερμικαὶ τάσεις διὰ τῆς ἀποφυγῆς τοῦ μεγάλου πάχους τῶν τοιχωμάτων, ἀλλὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα διατήρηση τῆς θερμοκρασίας τῶν ἔξωτερικῶν ἐπιφανειῶν. Ἔπειδὴ δῆμως, ἀφ' ἑτέρου, ἡ χρησιμοποίησις λεπτῆς κορυφῆς ἐμβόλου δημιουργεῖ τὸν κίνδυνον ὑπερθερμάσεως τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν, ἐν γεγονός τοῦ πού πογραμμίζεται τὰς περιωρισμένας δυνατότητας τῶν δρυκτελαίων ὡς ψυκτικοῦ μέσου, ὡς γενικῶς πλέον διαπιστοῦται σήμερον, δημιουργήνον πρόδηλημα ψύξεως.

Μὲ τὸν ἀνδρὸν τῆς θερμοκρασίας τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιφανειῶν, αὐξάνει ἐπίσης ὁ κίνδυνος τοῦ σχηματισμοῦ κῶκα εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ ἐμβόλου, πράγμα ποὺ δόγματει εἰς τὸν ὑπερθερμανσιν καὶ, εἰς τίνας περιπτώσεις, δύναται νὰ προκληθῇ κάμψιμο τῆς ἐσωτερικῆς ἐπιφανείας τοῦ ἐμβόλου. Πάντες οἱ ἀνωτέρω λόγοι ὡδηγοῦν τοὺς κατασκευαστὰς εἰς τὴν δι' ὑδατοῦς φύξιν τοῦ ἐμβόλου, ιδίᾳ τῶν μεγάλης διαμέτρου μηχανῶν, ἀν καὶ τοῦτο εἶναι ἐπίσης ἐπιθυμητὸν καὶ διὰ τὰς μικροτέρας διαμέτρους μηχανὰς τὰς ἐργαζομένας ὑπὸ θαρρού φορτίον. Ἡ ἀποτελεσματικότης τῆς λύσεως αὐτῆς δύναται εὑχερῶς νὰ ἔκτιμηθῇ ἐπού γεγονότος, ὅτι τὴν μεγίστην θερμοκρασίαν ἐπίφανείς εἰπὶ ἐμβόλου, ψυχομένου δι' ἑλαίου, εἰς μίαν μέσην πραγματικήν πίεσιν ἀντιστοιχούσαν πρὸς μηχανὴν ἀνευ υπερτροφοδοτήσεως, δύναται νὰ φάσῃ ἐν δι' ὑδατοῦς φύξιμον τοῦ αὐτοῦ μεγέθους, μόνον εἰς τὸ διπλάσιον τῆς ισχύος.

Αἱ, σημαντικῆς σημασίας, θερμοκρασίαι ποὺ ἑλαίου, εἶναι πολὺ χαμηλαί, παρὰ

Η ΠΛΕΟΝ ΓΝΩΣΤΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΜΕ ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ ΕΙΣ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΠΟ ΠΕΝΗΝΤΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Διαθέτει τὰ συγχρονώτερα καὶ ἀποτελεσματικώτερα χημικά:

1. Phosphate/Alkali with Hydrazine, Evaporator Treatment and DEWT-L (Diesel Water Treatment), πρὸς συντήρησιν λεδήτων καὶ βραστήρων ὅλων τῶν τύπων καὶ πιέσεων, ὡς καὶ τῶν χιτωνίων πρὸς ψῆνιν ντίζελ μηχανῶν.
2. SAF-acid, Boil Out Compound, πρὸς καθαρισμὸν λεδήτων. 6ρ αστήρων καὶ ψυγείων.
3. Tank Cleaner No. 4, πρὸς καθαρισμὸν ἐν πλῷ, δεξαμενῶν, διπυθμένων καὶ βαθέων, διὰ κάθε ἐργασίαν καὶ σκοπὸν.
4. FOTW, DFOT, πρὸς βελτίωσιν τῶν καυσελαίων, πρὸς πρόληψιν σχηματισμοῦ ἀσφαλτωδῶν καταλοίπων, πρὸς διάλυσιν αὐτῶν καὶ πρὸς προστασίαν τῶν ντίζελ μηχανῶν ἀπὸ κατάλοιπα καύσεων.
5. Soot Release, Drew Cat (Dual purpose Fuel Treatment), πρὸς καθαρισμὸν αὐλών λεδήτων ἐξωτερικῶν ἀπὸ αἰθάλη καὶ πρὸς πρόληψιν ἐπικολλήσεως ἀπ' αὐτῶν μορίων βαναδίου.
6. Electric Motor & Parts Cleaner, πρὸς καθαρισμὸν ἡλεκτρικῶν γεννητριῶν καὶ ἔξαρτημάτων αὐτῶν.
7. Oil & Grease Remover, πρὸς γενικὸν καθαρισμὸν ἀπὸ ἑλαιαία καὶ λίπη. Ξεπλύνεται μὲ πόσιμον ἡ ἀλμυρὸ νερό.
8. Refractory Coating, πρὸς ἐπάλειψιν τῶν τουβλοτοιχωμάτων τῶν κλιβάνων τῶν λεδήτων.

ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ ΤΑ ΑΡΙΣΤΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ ΝΤΡΟΥ - ΑΜΕΡΟ-ΙΝΤ ΠΡΟ-Ι-ΟΝΤΑ

Αἱ τιμαὶ εἶναι ἀσυναγώνιστοι. Συγκρίνετε μόνον τὸ συνολικὸν κόστος διὰ κάθε ἐργασίαν, ὡς καὶ τὴν δωρεὰν ὑπηρεσίαν τῶν εἰδικῶν μηχανικῶν.

Διὰ κάθε σας πρόβλημα ζητήσατε τὸν τοπικὸν ἀντιπρόσωπον τῆς Ντρού - 'Αμερόϊντ.



DREW CHEMICAL CORPORATION

522 Fifth Avenue, N. Y. 36, N. Y.

Ameroid

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ: ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΚΡΑΝΙΟΣ, 27 Ακτὴ Μιαούλη. Τηλ. 43-032.

όμως όλα αύτά τα πλεονεκτήματα, ή δι' ουδατος ψυχης δύναται να χρησιμοποιηθῇ τότε μόνον, σταθερόθυμο καὶ ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ουδατος ἐντὸς τοῦ ἐμβόλου καὶ ἡ ἑκεῖθεν ἔξοδος του ἄνευ κινδύνων διαφροῆς αὐτοῦ ἐντὸς τοῦ στροφαλαδαλάμου. Ἐχρησιμοποιήθησαν πρὸς τοῦτο τηλεσκοπικοὶ σωλῆνες, τόσον διὰ τὴν τροφοδότησιν τοῦ ἐμβόλου μὲν ὕδωρ, δισον καὶ διὰ τὴν ἔξαγωγὴν αὐτοῦ. Οἱ σωλῆνες οὗτοι δέν ἔρχονται εἰς ἀπ' εὐθείας ἑταφῆ μὲν τὸν στροφαλοθάλαμον καθ' οἰονδηπότε τρόπον, διότι διέρχονται μέσω εἰδικοῦ, τελείως στεγανοῦ θαλάμου, ἐντὸς τοῦ ουδού συγκεντρώνται καὶ ἀπάγονται ἔξω τῆς μηχανῆς τὰ ἐκ τυχὸν διαφροῆς ουδατα. Ὁ στυπιοθλίπτης ἔχει εἰδικῶς κατασκευασθῆ ὥστε νὰ παρεμποδίζῃ οιανδήποτε πρὸς τὰ ἄνω διόδου ουδατος ἐντὸς τοῦ ἀεροθαλάμου καὶ οιανδήποτε διόδου ἀέρος (διστις εἶναι πιθανὸν νὰ μεταφέρῃ, ἐνίστε, ἵχνη ἐλασίου) ἐντὸς τοῦ συστημάτος κυκλοφορίας τοῦ ουδατος. Τὰ νέα στοιχεῖα ποὺ χρησιμοποιούνται ώς στυπιοθλίπται εἰς τὰς συνδέσεις, κατασκευάζονται ἀπὸ εἰδικῆς συνθέσεως νάυλουν, ἀνθεκτικὸν εἰς τὴν διάβρωσιν, δύο δὲ χωριστοὶ σωλῆνες ἀπομακρύνουν οιανδήποτε ποσότητα ἀέρος διαφεύγουσαν ἐκ τοῦ θαλάμου ἀέρος σαρῶσεως, ὥστε νὰ μὴ δύναται αὐτὴ νὰ εἰσέλθῃ ἐντὸς τοῦ στυπιοθλίπτου, ὡς καὶ οιανδήποτε ποσότητα ιδατος τυχὸν διαφρέουσαν ἀπὸ τοὺς τηλεσκοπικοὺς σωλῆνας.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ στυπιοθλίπτου εἶναι τοιαύτη, ὥστε νὰ δύναται νὰ ἔξαρμοσθῇ ουδος χωρὶς νὰ χρειάζεται ἐπίσης ἔξαρμωσις τῶν τηλεσκοπικῶν σωλῆνων, ὅπα τὸ ἐμβόλον εὐρίσκεται εἰς τὸ ἄνω νεκρὸν σημεῖον. Οἱ τηλεσκοπικοὶ αὐτοὶ σωλῆνες δὲν προσαρμόζονται ἐπὶ τοῦ ἐμβόλου, ἀλλ' ἐπὶ τῆς φλάντζας τοῦ δάκτρου αὐτοῦ. Οὕτω, καθίσταται δυνατὴ ἡ ἔξαρμωσις, ἀκόμη δὲ καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῆς κορυφῆς τοῦ ἐμβόλου, χωρὶς νὰ χρειάζεται ἀποσύνδεσις τῶν τηλεσκοπικῶν σωλῆνων, ἐν χαρακτηριστικῷ πολὺ χρήσιμον εἰς τὰς ἔργασις ἐπισκευῶν.

Ἄλλο πρόβλημα, ποὺ ἔχειαζετο προσεκτικὸν μελέτην, λόγω τῶν ψηφιῶν φορτίων καὶ τῆς μεγάλης διαμέτρου τῆς μηχανῆς, ἦτο τὸ τῆς ἀντεχῆς τοῦ χιτώνου τοῦ κυλίνδρου, διότι καὶ ἔδω δὲν ἦτο δυνατὸν ν' αὐξηθῇ ἀπλῶς τὸ πάχος τοῦ χιτώνου, ἀναλόγως πρὸς τὸ νέον ἐκ τῶν ἀερίων φορτίον, διθέντος διτι, ἐν τοιαύτη περιπτώσει, αἱ ἐπὶ τῆς θερμότητος κοπωσεῖς θά δημάνονται δυσαναλόγως. Διὰ ν' αὐξηθῇ, λοιπόν, ἡ ἀντίστασίς τοῦ πρὸς τὰς ὑψηλὰς πιέσεις καύσεων, ἐποπθειτήμην εἰς χαλανδίνους δακτύλιος μεταξὺ τοῦ χιτώνου τοῦ κυλίνδρου καὶ τῆς κεφαλῆς αὐτοῦ. Ὁ δακτύλιος αὐτὸς περιβάλλει τὸ ψυχρὸν χιτώνιον μὲν ἐν μικρὸν διάκενον, ὑπὸ τὴν θερμοκρασίαν λειτουργίας τῆς μηχανῆς. Προσεκτικοὶ μετρήσεις δι' εἰδικῶν μετρητῶν τάσεως ἐπὶ μονοκυλίνδρου μηχανῆς RD-76 ἀπέδειξαν, διτι ἡ ἐνίσχυσις ποὺ παρέχει δακτύλιος αὐτὸς μειώνει τὰς ἐπὶ τοῦ χιτώνου κοπωσεῖς κατὰ 50% περίπου.

ΕΥΚΟΛΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ

Είναι προφανές, διτι ἡ αὔξησις τῆς διαμέτρου τοῦ κυλίνδρου, ἔχει ώς ἀποτέλεσμα νὰ αὔξανῃ τὸ μέγεθος καὶ τὸ δάρος τῶν διαφόρων τημημάτων τῆς μηχανῆς, τὰ διποία ὑπόκεινται εἰς ἔξαρμωσιν κατὰ τὰς ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐπισκευάς καὶ ἐπομένως ἡ ἀνάγκη ὑπαγορεύει ἐν προκειμένῳ, δημοσιαὶ ληφθοῦν εἰδικὰ πρὸς διευκόλυνσιν τῶν συντηρούντων τὴν μηχανήν μέτρα.

Γενικῶς, εἰς τὰς μεγάλας μηχανάς, τὰ διάφορα μέρη αὐτῶν καθίστανται εύκολωτερον προσιτά, λόγω τοῦ χώρου ποὺ διατίθεται διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων θυρῶν ἐπιθεωρήσεως, είναι δημος ἀνάγκη νὰ τοποθετοῦνται ἐπάρκεις βαθμίδες καὶ εσχαροειδεῖς διάδρομοι, ὥστε νὰ διευκολύνωνται οἱ εἰς οἰονδηπότε σημεῖον τῆς μηχανῆς ἔργασόμενοι. Τὰ διαρέα τημημάτα καθίστανται κατὰ τὸ δυνατὸν ἐλαφρότερα, διὰ τροποποίησεων εἰς τὸ σχέδιον αὐτῶν, ὡς ἐγένετο, ἐπὶ παραδείγματι, μὲ τὰς διαδιδάσκαλοις καυσίμου τῆς σειρᾶς μηχανῶν RD, τὰς διποίας δύναται τις νὰ ἔξαρμωσῃ διὰ τῶν χειρῶν του, δημοσιαὶ δοθείσεις γερανοῦ. «Οποιοὶ αἴτιοι εἰσι τοιαύτη μεγάλη δύναμις, ὡς εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς κοχλιώσεως μεγάλων περικοχλίων, προελέφθη ἡ τυπωτοποιημένη κατασκευὴ ὑδραυλικῶν κοχλιοστροφείων (κλειδία), καταλλήλων δι' ὀλόκληρον τὴν σειρὰν αὐτὴν τῶν μηχανῶν, ἀλλ' ιδιαιτέρως διὰ τὴν τῶν

900 χιλιοστῶν. Μὲ τὰ κλειδιά αὐτά, ἀκόμη καὶ ἀνειδίκευτοι ἐργάται δύνανται νὰ σφίξουν μεγάλους κοχλίας μέχρι τῆς ἀκριβῶς ἀπαιτούμενης τάσεως, εύκόλως καὶ σκέψη φόδου ζημιῶν. Τοῦτο ισχύει διὰ τὰς συνδετικὰς ράβδους, τὰ περικόχλια τῶν δάκτρων, τῶν ἀδράνων δάσεως κλπ., τὰ περικόχλια τῶν πωμάτων τῶν κυλίνδρων κ.ο.κ. Τὸ δάκτρον τοῦ ἐμβόλου δύναται νὰ ἐκταθῇ δι' ὑδραυλικῶν μέσων μὲ ἀκριβῶς τὴν ἀπαιτούμενην ισχὺν οὐτως, διτι τὰ περικόχλια νὰ σφίγγωνται ἢ νὰ ἀφαιροῦνται διὰ τὴν χειρός. Ἡ ἀλυσος κινήσεως τῆς περιστροφικῆς βαλβίδος ἔξαγωγῆς ἐντείνεται ἐπίσης ὑδραυλικῶς, διτι νὰ μὴ χρειάζεται νὰ ἐπαφίεται τις εἰς τὴν κρίσιν τοῦ οιουδήποτε τεχνίτου.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΟΚΙΜΩΝ

Μελετῶν τις τὰ διαγράμματα δοκιμῶν τῆς πρώτης μηχανῆς RD-90 ποὺ κατεσκευάσθη εἰς τὰ ἔργοστασια τοῦ Βίντερτουρ, παραπτεῖ διτι ὡς ὑπὸ πλήρες φορτίον τῶν καυσαερίων εἰς τὴν ἔξαγωγήν, μόλις φθάνει τοὺς 300° Κελσίου, πράγμα ποὺ δεικνύει πλουσιωτάτην ροήν ἀέρος, ἀποτέλεσμα καλῆς σαρώσεως καὶ καλῆς προφοδητήσεως. Ἡ καμπύλη τῆς καταναλώσεως καυσίμου διατηρεῖται ύπο τὰ 150 γραμμάρια ἀνά 1.000 ΒΗΡ ἀνά δώρας ἐφ' οὐλής τῆς ἀκτίνος τῆς, ἀπὸ τῶν 75% τοῦ φορτίου μέχρι τῶν 110%. Ἡ σχεδὸν εὐθέα αὐτῆς γραμμῆς ἀποδεικνύει μεγάλην δυνατότητα ύπερφορτώσεως. Δοκιμαὶ ύπερφορτώσεως ἀπέδειξαν διτι, εἰς τὰς 130 στροφάς (συνήθης λειτουργία 119 στροφαὶ) καὶ ύπο μέσην πραγματικὴν πίεσιν 10,53 χιλιογράμμων ἀνά τετραγωνικὸν ἐκαστοστίν, ἐπετεύχθησαν ισχεῖς ύπερδασύουσσοι καὶ τοὺς 3.000 ΒΗΡ ἀνά κύλιδρον καὶ, ἐπομένως, μία 12κύλιδρος μηχανῆς, είναι ίκανή νὰ ἀπόδοσῃ 36.000 Ίππους, ισχὺν τὴν διποίαν οὐδεῖς μέχρι σήμερον ἀνέμενεν ἀπὸ μίαν μόνην μηχανῆν τηῆζελ. Φυσικά, τὸ σύστημα ἐκχύσεως τοῦ καυσίμου (injection), ἔχει εἰδικῶς προσαρμοσθῇ πρὸς τὴν ψηφῆταιν αὐτὴν ιπποδύναμιν καὶ οἱ στροβιλοφοδοτοῦ εὑχόνται κατασκευασθῆ ἀνάλογως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αὐτάς. Εἰς τὸ μέγιστον τῆς ισχύος ἡ θερμοκρασία καυσαερίων ἔξαγωγῆς είς τὴν έξοδον τοῦ στροβιλοφοροφόδοτου ἀνέρχεται εἰς 375° C. μόνων, πράγμα διποίλομενον εἰς τὴν πλουσίαν ροήν ἀέρος ποὺ ηδη ἀνεφέραμεν.

Ἡ περὶ διαδικασίας δοκιμὴ διήρκεσε 200 συνεχεῖς δώρας ύπο διάφορα φορτία, ἐπὶ τῶν διποίων 10 δώρασ εἰς ύπερφορτωσιν, ώς ἀνωτέρω, χρησιμοποιούμενους ώς καυσίμου μαζούτ 2.800 δασμῶν Redwood I εἰς τοὺς 100° F., μετά τὸ πέρας δὲ αὐτῆς δλα τημημάτα τῆς μηχανῆς εύρεθησαν εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Παρομοία δοκιμὴ ἐπὶ μηχανῆς 760 χιλιοστῶν εἰς συνεχῆ ύπερφορτωσιν ἐπὶ 600 συνολικῶν δώρας ύπο μέσην πραγματικὴν πίεσιν καυσαερίων μεταξὺ 9 καὶ 10,5 Κg/επιπλέοντας διπλέην εἰς τὰ αὐτὰ ἐξαίρετα ἀποτελέσματα. Αἱ τιμαὶ αὐταὶ ψηφῆταις ἀποδόσεως δὲν πρέπει, φυσικά, νὰ θεωρηθοῦν ώς τιμαὶ συνηθικῶν λειτουργιῶν, τούλαχιστον διὰ τὸ προσεχές μέλλον, ἀλλ' ἀποδεικνύουν τί δυνατότητας ύπερφορτώσεως ἔχει ἡ ἐν λόγῳ μηχανῆ καὶ ἐπομένως διηγοῦν εἰς τὸ συμπέρασμα διτι, ἐντὸς δλίγου σχετικῶν χρόνου, θὰ ἐπιτευχεῖ περαιτέρω δελτίωσις τῆς εἰς τὴν ύπερφορτώσεως ταχύτητας αὐτοδόσεως.

Ως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ τεῦχος τῶν «N. Χρονικῶν τῆς 15ης Ιούλιου 1963, δύναται εἰς τὰς μηχανὰς αὐτὰς νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ἀκατέργαστον πετρέλαιον, ἀνευ τροποποίησεως τίνος εἰς τὴν μηχανήν, πράγμα ποὺ δὲν συμφέρει μὲν οἰκονομικῶς εἰς ἔν σύνθετης πλοΐον (μεγαλυτέρα καταναλώσις, κατὰ 5-7 γραμμάρια ἀνά ίππον - δώραν καὶ ἐλαφρὰ διαφορά τημημάτων μέρη τὴν τοιαύτη τοῦ μαζούτ), διευκολύνει δημοσιαὶ τὰς μέγιστα δεξαμενοπλοία κινούμενα εἰς περιοχάς ποὺ δὲν διαθέτουν διύλιστρία. Δοκιμαὶ ἐπίσης ἐγένοντο μὲ καταναλώσιν φυσικού ἀέρου, πάλιν μὲ ἀρίστα ἀποτελέσματα, τόσον δὲ ἡ σημερινὴ μορφὴ τῆς μηχανῆς Σούλτζερ, δημοσιαὶ αἱ οὐλές τοῦ Βίντερτουρ, καθιστοῦν ἀναμφιδόλως αὐτὴν ἐν τῶν ἀρίστων μετρήσεως ταχύτητας τηῦ προώσεως τοῦ συγχρόνου πλοίου.

Συνεχίζεται. Εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος ἡ μηχανὴ Burmeister & Wein,

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΙΘΑΚΗΣ

Μετὰ πλήρους καὶ ἐκσυγχρονισμένου Οίκοτροφείου, κτιριακαὶ ἐγκαταστάσεις νεόδημητοι, πληρούσαι ἀπάσιας τὰς παιδιαγεικαὶς καὶ ὑγιεινὰς ἀπαιτήσεις τῆς ἐπιστήμης εἰς τὸ δώρον καὶ ἐπιστήμης τηῦ Ιστορικῆς Ιθάκης.

Λειτουργήσαν ἐπὶ τριετίαν, κατὰ τρόπον ὑποδηματικὸν ὑπὸ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Γυμνασιάρχου Π. Δεληγιάννη δέξεται ἐσωτερικούς σίκοτροφείων ἐπὶ μηνιαίᾳ καταβολῇ τροφείων 1.200 δραχμῶν.

Εἰσιτηρίοι εἶχεταις διὰ τὴν Α' τάξιν 20 Σεπτεμβρίου 1963.

Κατατακτήριοι εἶχεταις διὰ τὴν Δ' καὶ Ε' τάξιν τὴν 21ην Σεπτεμβρίου 1963.

Ἐγγραφαὶ διὰ τὰς Β' καὶ Γ' τάξιν ἀνευ ἐξετάσεων ἐφ' οὖσσον προέρχονται ἐκ Δημοσίων Γυμνασίων, κατόπιν δὲ κατατακτηρίων ἐξετάσεων ἐφ' οὖσσον προέρχονται ἐξ Ιθακικῶν Σχολείων.

Γίνονται δεκτοὶ μαθηταὶ μὲ ἀποδεικτικὸν μετεγγραφαῖς διὰ τὰς τάξεις Α', Β' καὶ Γ' προερχόμενοι ἐκ Δημοσίων Γυμνασίων τηῦ Ιθακῶν Σχολείων ἀνευ ἐξετάσεων, εἰς πᾶσαν ἄλλην περίπτωσιν κατόπιν κατατακτηρίων ἐξετάσεων καὶ ἀναλόγων τῆς κατευθύνσεως τοῦ Σχολείου.

Εἰς τὸ ὄντα Γυμνάσιον λειτουργοῦν καὶ κλασσικὰ τημημάτα διὰ τὰς τάξεις Δ', Ε' καὶ ΣΤ' ἀπὸ τοῦ Σχολικοῦ ἔτους 1962-63.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Γραφεῖον Γυμνασιάρχου δώρα 1 9-11 καθημερινῶς, ἀριθ. τηλεφ. 7 'Ιθάκης.

Οι ἔχοντες ἀπολυτήριον Ναυτικοῦ Γυμνασίου 'Ιθάκης ἐκτὸς τοῦ δικαιώματος ἀποκτήσεως διπλώματος πλοιάρχου Γ' τάξεως μετὰ τριετή θαλασσίαν ὑπηρεσίαν καὶ ραδιοτηλεγραφητοῦ Β' τάξεως μετὰ 12μηνον τοιαύτην, δύνανται νὰ συνεχίσωσιν ἀνωτέρας σπουδᾶς εἰς τὸ Πανεπιστήμιον, Πολυτεχνείον καὶ λοιπάς ἀνωτάτας Σχολές.



ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ · ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων
Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων
Χρηματοδοτήσεις Ναυτικών Γραφείων
'Ε μ β α σ μ α τ α
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν, καταστήματα εἰς ὅλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΑΙ:

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ, Α.Ε.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ, Α.Ε.

COMMERCIAL BANK OF THE NEAR EAST LTD., LONDON

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Τραυματισμός λιμενεργάτου διαφρούσης τής έκφορτώσεως.— 'Υποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημίωσιν λόγῳ ἐλαττωματικότητος τῶν φορτωτήρων.— 'Αναγωγὴ αὐτοῦ κατὰ τοῦ ἐργολάβου φορτεκφορτώσεων.— Εὔθυνη τοῦ τελευταίου τοῦ τοῦ λόγω ἀμελοῦς ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου.

Δύναται τις ἀποκρούων ἀπαίτησιν τοῦ ζημιώθέντος, νὰ προβάλῃ ὡς λόγον ἀπαλλαγῆς του, τὴν ίδιαν αὐτοῦ ἀμέλειαν;

Άσυνήθης, δεινοίς, ή τοιαύτη υπεράσπισις, τό επιχείρημα δώμας τούτου προεβλήθη προσφάτως ένώπιον τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Βιργινίας και ὑδοκίμησεν, ἀλλά ἀπερρίφθη κατὰ δεύτερον βαθμὸν ἐν τῇ ποιόθεσι της American Export Lines κατά Atlantic and Gulf Stevedores, ἡς τὰ πραγματικά περιστατικά σίχον ως ἔξης: Κατὰ Σεπτέμβριον 1956, ἡ ἀρτάνη τοῦ φορτωτήρος τοῦ ἀπ' «Exceller», καθ' ἣν στιγμὴν ἀνεβίβασε φορτίον, προσέκρουσεν εἰς τὸ στόμιον τοῦ κύτους. Τὸ φορτίον ἔζεψυγε, κατέπεσεν ἐντὸς τοῦ κύτους και ἐτραυμάτισεν ἕνα λιμενεργάτην, ἐργαζόμενον ἐκεῖ. 'Ο λιμενεργάτης ἐνήγαγε τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν, ισχυρισθεὶς ἀμέλειαν και ἀναξιοπλοΐαν τοῦ σκάφους.

Κατὰ τὴν δίκην, ἡτις ἐπικολούθησεν, ὑπεστηριχθῆσαν δύο ἔκδοχαι: Κατὰ τὴν μίαν τούτων, οἱ φορτωτήρες τοῦ σκάφους ἦσαν ἐλαττωματικοί, οἱ φορτεκφορτωταὶ ἐγνώριζον τὸ ἐλαττωματικὸν αὐτῶν καὶ παρὰ ταῦτα οὗτοι ἔξηκολούθησαν ἐργαζόμενοι. Οὕτω, ἔξιτάσθησαν μάρτυρες διὰ τῶν καταθέσεων τῶν ὅπιών ὑπεστηρίχθη, ὅτι τὸ ἀτύχημα ἀπέρρευσεν ἐκ τῆς ἀμελείας τῶν λιμενεργατῶν, ἡτις ἔδραστηριοποίησε τὴν προϋψισταμένην ἐλαττωματικότητα τῶν φορτωτήρων.

Αντιθέτως, άλλοι μάρτυρες κατέθεσαν, διτό τό απόχυμα ωφείλετο εις άμελειαν τῶν χειριστῶν φορτωτήρων, οἵτινες δὲν ἔδωσαν εἰς τὴν ἀρτάνην τὸ ἐπιβαλλόμενον ψῆφος, ἵνα υπερδῆ αὐτή τὸ στόματον τοῦ κύτους. Τὴν ἀποψιν ταύτην υιοθέτησε καὶ τὸ δικαστήριον, ἐπιδικάσαν οὓς δάρος τῆς πλοιοκτητρίας ἀποζημίωσιν ὑπὲρ τοῦ τραυματισθέντος ἐξ δολαρίων 25.000. Ἡ πλοιοκτήτρια ἐταίρια κατέβαλε τὴν ἐπιδικασθεῖσαν ἀποζημίωσιν καὶ ἐνήγα τὸν ἐργολάδον φορτοεκφορτώσεως, τὸν προσλαβόντα τὸν τραυματισθέντα λιμενεργάτην. Ὁ ἐργολάδος δὲν εἶχε λάβει μέρος εἰς τὴν δίκην, μὴ προσεπικληθεὶς ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταριας.

Εἰς τὴν οὖτα κινθεῖσαν δίκην, εἰς ἡνὶς ἡ πλοιοκτήτρια ἔζητει ἀκριδῶς τὸ ποσόν ὅπερ εἴχει καταβάλλει, λόγῳ ἀποξημισθεώς εἰς τὸν λιμενεργάτην, ἐγένετο χρῆσις τῶν αὐτῶν ἀποδεικτικῶν μέσων, ὃ δὲ δικοστῆς ἔκρινεν, ὅτι μόνη ἐγγύς αἰτία τοῦ ἀτυχήματος, ἥτοι ἡ ἀμέλεια τῶν λιμενεργατῶν τῶν χειριζομένων τοὺς φορτωτήρας καὶ ὅτι ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία δὲν θύμινετο λόγῳ ἐλαττωματικότητος τῶν φορτωτήρων. Πρήτεον ὅτι αὐτὸς οὗτος ὁ ἐναγόμενος ἐργολάδος ἀνεγνώρισεν, ὅτι μόνη αἰτία τοῦ ἀτυχήματος ἥτοι ἡ πενιχρὰ ἀπόδοσις τῶν ίδιων αὐτοῦ ἐργατῶν.

Ἐνῷ δῆμως τοιαύτη ὑπῆρξεν ἡ κρίσις τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου, ἀντὶ νὰ δεχθῆ τούτῳ τὴν ἀγωγὴν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ἀπήλλα-
ξε τὸν ἐργολάδον, περὶ οὐ, δῆμως, εἰχε δεχθῆ, ὅτι παρέδη τὴν συμβα-
τικὴν υποχρέωσιν αὐτοῦ, ὅπως παράσχῃ ἐμπειροτέχνους ὑπηρεσίας,
γενέμενος οὕτω παραπότος τοῦ ἀτυχήματος καὶ τῆς οἰκονομικῆς ζημίας
ἡν ὑπέστη ἡ πλοιοκτητρία.

'Η σκέψις τού Περιφερειακού Δικαστηρίου ήτο, ότι η προηγθείσα απόφασις τού δικαστηρίου προϋπέθεται, ότι ο μεταφορεύς εύρισκετο ἐν πταίσματι ἐφ' δύον παρέλειψε νά παράσχῃ ἀσφαλείς φορτωτήρας. Εἰς τὴν ἐπακολουθίσσασαν δίκην, ἔκριθη ότι, ο μεταφορεύς δὲν θύμνετο καὶ τὸ γεγονός τοῦτο δὲν παρέχει δάσιν πρὸς ἀναγνώρισιν ὑποχρεώσεως τού ἔργολάδου φορτεκφόρτωσέων πρὸς ἀποζημίωσιν εἰς ἔτεραν, κεχωρισμένην δίκην. Ἐτούσθη ἐν τῇ ἀπόφασι ιδιαιτέρως, ότι ο μεταφορεύς δὲν εἶχε προσεπικαλέσει τὸν ἔργολάδον ἐν τῇ πρώτῃ δίκῃ. Τὸ νά ἐπιτραπῇ εἰς τὸν μεταφορέα νά παραμεινή ἐν ἀδρανείᾳ, χωρὶς νὰ προσεπικαλέσῃ τὸν τρίτον, εἰς ἀποζημίωσιν ὑπόχρεων καὶ ν' ἀναμεινή τὴν ἔκβασιν τῆς δίκης, ὥστε νὰ ἐπωφελήσῃ ἐνδεχομένης ἀπαλλαγῆς αὐτοῦ ή ἐν καταδίκη, νά στραφῇ τότε κατὸς τοῦ τρίτου, ισχυριζόμενος; ότι ούτος ὑποχρεούται νά τὸν ἀποζημιώσῃ, ἀποτελεῖ παραδίαισιν τῶν ἀρχῶν περὶ τρίτου ὑποχρέου πρὸς ἀποζημίωσιν.

Κοι ταῦτα μὲν τὸ Περιφερειακὸν Δικαστηρίον κατὰ πρώτον βαθμόν. Αλλως, δῆμως, ἔκρινε τὸ 'Ἐφετεῖον, διότι ἐθεώρησεν, ὅτι ἡ πλημμέλεια ἡγής σκέψεως τῆς πρωτοδίκου ἀπόφασεως ἔγκειται εἰς τὸ δικαστηρίον αὐτῆς εἰς τὸ (ἀπαράδεκτον) ἀξιωμα, διτὶ ἡ εὐθύνη παρέχει πλήρη ἀπαλλαγὴν ἀπό τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς ἀποζημίωσιν. Βαίνουσα περαιτέρω τὴν 'Ἐφετειακὴν ἀπόφασις καὶ δι' ἀναφορᾶς εἰς πλείστην προσκοδεθείσας ἀπόφασεις ἔκρινεν, ὅτι ἡ ἀπόφασις τοῦ κατέωρου δικαστηρίου τελεῖ εἰς Ἑκδηλον ἀντίθεσιν πρὸς τὸν ηδραιωμένον κανόνα, καθ' ὃν ὁ ἐργολάριος φορτεοφερτῶσεων, ὁ συνάφας συμβασιν παροχῆς ἔργου μετὰ πλοιοκτήτου, εὐθύνεται ἔναντι αὐτού διὰ τὴν ζημίαν ἢ σύντος ὑπέστη, κατ' οἰκουμενικαὶ τῆς ἐκ μέρους τοῦ ἐργολάρου παραβάσεως τῆς ὑποχρέωσεως, διπας ἐκτελέσθη τὸ ἔργον μετ' αὐλέγου ἀσφαλείας. 'Ἐφ' σύον — τυνεχίζει ἡ ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετείου — ὁ μεταφορεὺς κριθεὶς ὑπεύθυνος κατεδικάσθη εἰς ἀποζημίωσιν, ἥν και κατέβαλεν, δικαιούται ἵνα ἐν εκμεταλλείᾳ δίκη εγείρη τὸ ἐντελῶς κεχωρισμένον ζητημα κατὰ πόσον κινδύνος τραυματισμού ἀνέκυψεν ἐνέργος, λόγω τῆς παραλείψεως οὐ ἐργολάρου νὰ παραστῇ τὸ ἔργον ἐν εὐλόγῳ ἀσφαλείᾳ.

Ούδεποτε νόμος άπήτει, όπως τα ζητάνε τούτο έγερθη είς τὴν ἀρχικῆν ίκειν διὰ προσεπικλήσεως τοῦ ἑργολάδου. Ἡ προσεπικλήσης είναι δυ-
λητική καὶ οὐχὶ ὑποχρεωτική. Ἡ ἐνάγουσα πλοιοκτήτρια ἔταιρία ὑπε-
ρεούντο μόνον νὰ Ισχυρισθῇ καὶ ν' ἡ πόδειξῃ δῆτι ἡ μνησθείσα παράδι-
τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἑργολάδου, ἔδωσαν ἀφορμήν εἰς τὴν καταδί-
ην αὐτῆς. Τὸ κατώτερον δικαστήριον ἔκρινε βάσει ἐπαρκῶν ἀποδειξε-
ν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ὅμολογίας αὐτοῦ τούτου τοῦ ἑργο-
λάδου, ὅτι ἡ ἀμέλεια τῶν χειριστῶν τῶν φορτώτηρων, ἥτο ἡ μόνη ἐγ-

γύν αιτία τοῦ ἀτυχήματος. Ἐκείνῳ δηπέρ ό ἐργολάδος προβάλλει πρόδη
ἀπαλαγὴν αὐτοῦ, παρέχει ἐν τῇ πραγματικότητι αὐτὴν ταύτην την
δύσιν, τῆς πρὸς ὄποιημάσιν εὐθύνης αὐτοῦ. Ἡ παράδασις τῆς ὑπο-
χρεώσεως πρὸς καταδόλην τῆς καταλλήλης ἐπιμελείας, εἶναι ἐκδῆλος.
Δέον δύεν νὰ καταδικασθῇ εἰς ἀποζημίωσιν.

Βάσει τών σκέψεων τούτων, τὸ Ἐφετεῖον ἔξηφάνισε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ ἐδέχθη τὴν ἀγωγῆν τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρις.

- 'Επιθαλάσσιος άρωγή.—'Απώλεια έπικουρούντος σκάφους.— Εύθυνη τού Δημοσίου ἐκ πράξεων τῶν δργάνων του.— "Αποφις πρὸς ἐπιδίκασιν σώστρων ὑπὲρ ἐπικουρησάντων.— 'Η ἀρωγὴ εἶναι αὐθόρμητος.— Διαταγὴ πρὸς παροχὴν ἀρωγῆς ἐκ μέρους τῆς 'Ακτοφυλακῆς οὐ νόμιμος.

Συγχά έκ τῶν ἀπόφασεων τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ναυτοδικείου ἀναπτηδήζωνται ή αἰώνια πάλη τοῦ ἀνθρώπου κατὰ τῆς τιτανικῆς δυνάμεως τῆς θαλάσσης. Αἱ μεμετρηθένται δικιανοὶ ἐκφράσεις δέν δύνανται ν' ἀποσέβουν τελείως τὴν δοῦλην τοῦ ἀνέμου, τῆς θαλάσσης τὸν ρόχθον ἢ τὸ θάρρος τῶν ἄνδρων, οἵτινες διακινδυνεύουνται καὶ οὐχὶ σπανίως χάνουν τὴν ζωὴν των, διὰ νὰ σώσουν ἄλλους κινδυνεύοντας. Παρομοίᾳ ὑπῆρξεν ἡ περίπτωσις τῆς ἀκτοφυλακίδος «ΑΚΑΤΑΝΙΚΗΤΟΣ». Αὐτό τοῦτο τὸ δυνομά της, ἀποπούνεν περιφρόνησιν πρὸς τὰ κύματα καὶ τὰ λοιπά ναυτικά προσόντα τοῦ σκάφους, ἔδεικνυν, ὅτι τοῦτο ἐναυπηγήθη διὰ νὰ ὑποστηρίξῃ τὴν πρόση τὴν θάλασσαν ὑπερόφανον πρόκλησιν. Τὸ σκάφος ἔξεκενούτο αὐτομάτως ἀπό τυχὸν εἰσρέυσαντα ὕδατα. Ἐπίσης αὐτομάτως ἀνωρθούστο, ἃν ἐδάλλετο ὑπὸ πλαγίων κυμάτων. Ἀληθῶς ἀκαταεύθιστον σκάφος.

‘Η περιοχή της περιπολίας του σκάφους τούτου της Ακτοφυλακής ήτο τό Grays Harbor Bar, πλησίον του Westport, Washington. “Οταν άρχεται ή άμπωτις, τό σημείον τούτο είναι τό πλέον έπικινδυνον της άκτης του Ειρηνικού.

"Εν απόγευμα τού 'Ιανουαρίου 1960, μὲ τὸν ἄνεμον ἐπακμάζοντα ἀπὸ Νότου, ἡ ἀκτοφυλακὶς ἀπέλησε διὰ τὴν περιοχὴν ταύτην τῆς περιπολίας της, ἵνα ἐνδεχομένως εἴναι ἔτοιμος νὰ δοιθῇσῃ τὸ ἀλιευτικὸν "BARBARA LEE", ὅπερ ἦτο γνωστὸν ὅτι ἐπλησίαζε πρὸς τὴν κινδυνώδη ταύτην περιοχὴν.

Τὸ περιπολικὸν συνητήθη μὲ τὸ ἔλιευτικόν, ἀμφότερα δὲ τὰ σκάφη εἰκίνηθσαν, ίνα προστατευθῶσιν ὅπισθεν προβλῆτος. Τὸ ἔλιευτικὸν ἔθεσαν ἐκεῖ ἀσφαλῶς, ἀλλὰ ἡ ἀκτοφυλακὶς ἀπέτιχεν ἀκόμη περίπου 200 μέτρα, ὅτε ὁ πηδαλιούχος ἀντελθῆθη ὅπισθεν καὶ δεξιά, ὅγκουμενον καὶ προχωρών μέγια κύμα. Τὸ πηδάλιον ἐτέθη ἀμέσως ὅλον ἀριστερὰ διὰ νὰ στραφῇ ἢ πρύμνη πρὸς τὸ κύμα, ἀλλὰ τὸ πλοίον ἀντέδρασε βραδέως, λόγω τοῦ μεγάλου κυματισμοῦ. Τὸ πλοίον ἐδέχθη τὸ κύμα ἐν μερὶς πρὸς πρύμναν, τούτῳ δὲ ἐνεκεν ἡκολούθησε κλίσις τοῦ πλοίου 90 ἔως 100 μοιρῶν πρὸς τ' ἀριστερά. Διασκούντος τοῦ διατοιχισμοῦ — ἔξ οὐ· εἰς τὰς ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐτραματίσθη σοθαρώς — λειζόμασαν θάττα εἰς τὸ πληνοπάτημα καὶ ἡ πρώτη ἀποτροπή.

Οι κληρονόμοι τῶν δύο πινγέντων ναυτικῶν καὶ ὁ ἰδιοκτῆτης τοῦ ἀ-
ιειτικοῦ ἐνήγαγον τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον ζητοῦντες ἀποδημίωσιν.
Η ἀγώη ἔσπρειζε ἐπὶ τῆς μὴ καταλλήλου ἔξοπλίσεως τῆς ἀκτοφυ-
ακίδος ἐκ μέρους τοῦ Δημοσίου, τῆς εὐθύνης αὐτού διὰ τάς πράξεις
ῶν ὄργανών του (πλήρωμα τῆς ἀκτοφυλακίδος) διαταξάντων τὸ ἀλί-
τικόν νὰ πλεύσῃ εἰς βοήθειάν των καί, τέλος, εἰς τὴν ἀνάξιοπλοῖαν
οὐ σκάφους τῆς Ἀκτοφυλακῆς.

Τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς Ὀρεγκον ἔκρινεν, ὅτι οὐχὶ ἐξ ἀξιοπλείας τοῦ πλοίου ἡ ἀμελείας μέλους τινὸς τοῦ πληρώματός του πήλθε τὸ ἀτύχημα, ἀλλ᾽ ἐπὶ τῆς ἀκαταμαχήτου δυνάμεως τῆς θαλάσσης. Ἡ προσεγγίσις τοῦ «δολεροῦ» κύματος δὲν ἦδυντα να γίνη ἐγκίριως ἀντιληπτή, ἵνα ἀποφευχθῶσιν αἱ καταστρεπτικαὶ συνέπειαι αὐτοῦ. Ἡ ἀκυβερνησία τοῦ σκάφους τῆς Ἀκτοφύλακῆς καὶ ὁ ἔσχατος ἴνδυνος τῶν μελῶν τοῦ πληρώματός του — ἔκρινε τὸ δικαστήριον — ἐνένοτο ἀμέσως ἀντιληπτοὶ όπερ τοῦ ἀλιευτικοῦ ὕπτιον τὸ πλήρωμα στίχοι μὴ ἔχον ὑποχρέωσιν, ἀμέσως ὑπίκουσεν εἰς τὴν ἀνθρωπίνην παραμηρτινὸν νὰ σπεύσῃ πρὸς σωτηρίαν τῶν κινδυνεύοντων. Ἡ ἀπώλεια, μιῶν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ σκάφους, αἰτίαν ἔχον τὴν αἰφνιδίαν δημιουργίαν τοῦ «δολεροῦ» κύματος. Ἀπηλλάγη, υπετώπι, τῆς εὐθύνης τὸ Δημόσιον, ἔκριθο ὅμως, διτὶ συντρέχει περιστωτις ἐπιδικάσεως σώστρων ὑπέρ τοῦ ἀλιευτικοῦ, διότι αὐτὸν πρώτον δοποίησε τὴν Ἀκτοφύλακήν περὶ τῆς κινδυνώδους θέσεως τοῦ περιπο-

Ένδιαιφέρουσαί είναι έπισης ώρισμέναι ἐπάλληλοι σκέψεις τῆς ἀποκειμένως. Ούτω, ἔκρινεν αὐτή, ὅτι τὴν ἀναξιοπλοῖαν ἡ μὴ τοῦ περιπολικοῦ ἦ δύνατον νὰ ἐπικαλεσθῇ τὸ ἀλιευτικὸν πλοίον ἢ τὸ πλήρωμα αὐτοῦ. Εξετάζουσα τὸ ζήτημα τῆς ἀμελείας ἔκρινεν, ὅτι τὸ ἀλιευτικὸν πλοίον

δέν είχεν ύποχρέωσιν νά παράσχη άρωγήν εις ἄλλο πλοϊον, έστω καὶ διατασσόμενον υπὸ τῆς Ἀκτοφυλακῆς καὶ ήδυνατο ἀνευ εύθυνης αὐτοῦ νά διακόψῃ τὴν προσπάθειαν παροχῆς άρωγῆς.

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

● Θαλασσία ἀσφαλίσις.— «Ἄξιώσεις ἐκ γενικῆς ἀδαρίας κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν.— Παραγραφὴ ἔξειτης.— «Ἐναρξῖς τοῦ χρόνου τῆς παραγραφῆς ἀπὸ τῆς γενέσεως τῆς ἀξιώσεως.— «Οροι.— Οὐ προϋπόθεσις ἡ σύνταξις κανονισμοῦ Γ/Α.— Νομίμως προβάλλεται ἡ ἐνστασίς παραγραφῆς μὴ παρεμποδιζομένη ἐξ ἀντιθέτου ἐξυπακουομένου ὅρου τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 2 § 1 τοῦ περὶ παραγραφῆς ἀγγλικοῦ νόμου τοῦ 1939, αἱ ἔξι ἀδικήματος ἡ συμβάσεως ἀξιώσεις παραγράφονται μετὰ πάροδον ἔξι ἑτῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας, καθ' ἣν ἐγενήθη ἡ ἀξιώσις. Ἐντεῦθεν παρέπεται, ὅτι ἵνα κριθῇ ἐὰν διέρρευσεν ὁ χρόνος τῆς παραγραφῆς, δέον νά ἐρευνηθῇ πότε ἐγενήθη ἡ ἀξιώσις.

Μὲ τὸ ζήτημα τούτῳ ἡ σχολήθησαν πρὸ τίνος χρόνου τ' ἀγγλικᾶ δικαστηρία ἐν σχέσει πρὸς τὸν σύμβασιν ἀσφαλίσεως (*Chandris et alii* κατὰ *Argo Insurance Co. Ltd.*). Οἱ ἐνάγοντες προέβαλον τὸν ισχυρισμόν, ὅτι ἐν τῇ συμβάσει ἀσφαλίσεως ὑφίσταται ἐξυπακουομένος ὅρος καθ' ὃν δὲν ἐφαρμόζεται ἐπὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως ὁ περὶ παραγραφῆς νόμος, πάντως δὲ ὅτι ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἀξιώσις κατὰ τὸν ἀσφαλιστοῦ δὲν τίκτεται ἐπὶ γενικῆς ἀδαρίας, πρὶν ἡ συνταχῆ καὶ διανεμῆται εἰς τὸν ἐνδιαφερομένους ὁ κανονισμὸς τῆς γενικῆς ἀδαρίας. «Ἡ συνέπεια τοῦ ισχυρισμοῦ τούτου εἶναι ὅτι μὲν γεννηθεῖσης τῆς ἀξιώσεως δὲν ἥρξατο τρέχουσα ἡ παραγραφὴ.

Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν, ὁ κανονισμὸς ἀδαρίας κατητίσθη καὶ διενεμῆται ἐντὸς τῶν ἔξι ἑτῶν καὶ πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ἐγέρσεως τῆς ἀγωγῆς, ἀλλὰ τὸ θαλάσσιον ἀτύχημα περὶ οὐ κανονισμὸς γενικῆς ἀδαρίας, αἱ ζημιαὶ ἀς ὑπέστη ὁ ἀσφαλισμένος καὶ τὸ συμβάν τῆς γενικῆς ἀδαρίας, ἐπεισούνταν εἰς χρόνον ἀφ' οὐ εἶχε διαρρέυσει διάστημα ὑπὲρ τὴν ἔξειταν.

Ο δικαστής *Megaw* ἔκρινεν, ὅτι εἶναι κοινῶς παραδεδεγμένον, ὅτι μὲ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ ισχυρισμοῦ περὶ τοῦ ὅτι ἡ ἀξιώσις ἐγενήθη ἐντὸς τῆς ἔξειτας τοῦ νόμου, θαρύνεται ὁ ἀσφαλισμένος πλοιοκτήτης, ἀλλ' ὡς εἶπεν, προηγεῖται ἡ κρίσις ποία ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἀξιώσις. Τούτο εἶναι ἔχοντας δυσδιάγνωστον. Κοινῶς θεωρεῖται, ὅτι ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἀγωγὴ, εἶναι ἀγωγὴ μὴ ἐκκαθαρισμένων ζημιῶν. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ, ὑποστηρίζομένην καὶ ὑπὸ πολλῶν συγγραφέων, ἐναγγήγιμος ἀξιώσις ἐκ τῆς συμβάσεως θαλασσίας ἀσφαλίσεως ὑφίσταται, δύσκις συντρέξωσι τὰ πραγματικά περιστατικά, ἀτίνα προβάλλων ὁ ἐνάγων, δύναται ν' ἀποκρύψῃ τὴν ἐνστασιν, ὅτι δὲν ἔχει δάσιν πρὸς ἀγωγὴν.

Ἀσχολούμενος μὲ τὰς ἐκ γενικῆς ἀδαρίας ἀξιώσεις τῆς ὑπόθεσεως, δικαστὴς ἔκρινε, ὅτι τὰ πραγματικά περιστατικά τ' ἀποτελοῦντα διὰ τὴν ἀγωγὴν τοῦ ἀσφαλισμένου, ὥστα τὰ περιστατικά τ' ἀποτελοῦντα θυσίαν ἐν Γενικῇ Ἀδαρίᾳ, ὡς ταῦτα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 66 τοῦ περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως νόμου τοῦ 1906, ἐφ' ὃ σύν ἐπέρχονται ἐντὸς τῆς περιόδου τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως καὶ ὑπάγονται εἰς αὐτὴν. Κατ' οὐδένα, δῆμος, δρόν τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολιάν ἀναγορεύεται ὁ κανονισμὸς τῆς Γενικῆς Ἀδαρίας εἰς προϋπόθεσιν τῆς γενέσεως τῆς ἀγωγῆς, καίτοι εἶναι δίκαιον νά γίνη δεκτόν, ὅτι τὰ συμβαλλόμενα μέρη ἀπέβλεψαν εἰς τὴν σύνταξιν καὶ διανομὴν τοῦ κανονισμοῦ Γενικῆς Ἀδαρίας, χωρὶς δῆμος νά καταστήσωσι τούτον προϋπόθεσιν τῆς ἐναγγήγιμους ἀξιώσεως.

Ἔκρινεν ἀκολούθως, ὅτι αἱ ἐκ τῆς γενικῆς ἀδαρίας ἀξιώσεις ὑπέκυψαν εἰς τὴν παραγραφήν, διότι οἱ πλοιοκτήται δὲν ἐπέτυχον εἰς τὴν ἀπόδειξιν τοῦ ὅτι ἡ σύνταξις καὶ ἡ διανομὴ τοῦ κανονισμοῦ Γενικῆς Ἀδαρίας ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν πρὸς γένεσιν τῆς ἀξιώσεως τῶν κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἀπέρριψεν ἐπίσης τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐναγόντων πλοιοκτητῶν, καθ' ὃν εἰς τὸν σύμβασιν θαλασσίας ἀσφαλίσεως ὑφίσταται ἐξυπακουομένος δῆμος ἀποκλείον τὴν ἐπίκλησιν τῆς ἐνστάσεως τῆς παραγραφῆς ἐκ μέρους τοῦ ἀσφαλιστοῦ.

«Ως τὴς σημασίας τῆς ἐκδικαζομένης ὑπόθεσεως, ἐπετράπη ἡ ἀσκήσας ἐφέσων κατὰ τὴς ἀποφάσεως.

Εἰκάζεται, ὅτι ἡ ἀφορμὴ τῆς ἐν λόγῳ ύποθέσεως, γεννῶνται πλείστα ἔρωτήματα σχετικῶς πρὸς τὴν ἡμηνίειν τοῦ περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως νόμου τοῦ 1906, ἀναμένονται δὲ μετ' ἐνδιαφέροντος αἱ μέλλουσαι νά ἐπακολουθήσωσιν συζητήσεις, αἵτινες θεωρεῖται, ὅτι θὰ ἔχωσιν ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς πρακτικῆς τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΕΛΕΤΑΙ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΟΔΕΙΚΤΑΙ (ΠΟΡΤΟΛΑΝΟΙ)

Ο κ. Στέφ. I. Μακρυμίχαλος εἶναι γνωστὸς εἰς τοὺς ἐπιστημονικοὺς καὶ φιλολογικοὺς κύκλους, ὡς ἀξιόλογος ιστοριοδίφης μὲ πολλὰς πρωτοτύπους ἐργασίας, εἰς δὲ τὸ ἀνά χειρας ναυτικὸν περιοδικὸν συχνὰ εἶναι αἱ συνεργασίαι του, ἐκτιμώμεναι πάντοτε διὰ τὸ ἀσφαλὲς τῆς κρίσεως του καὶ διὰ ὃλουν νέα στοιχεῖα, τὰ ὅποια εἰσκομίζει εἰς τὴν μελέτην τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑπόθεσεως, δὲ ἀκούραστος αὐτὸς ἐργάτης τοῦ Λογίου καὶ τοῦ Κερδώνος Ἐρμοῦ.

Μὲ Ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διαβάζομεν εἰς τὸ προσφάτως κυκλοφορήσαν τεύχος τοῦ μὲ τόσον ἀπέριττον τίτλον ἐμφανιζομένου ἐμβριθοῦ ἐν «Ἀθηναϊκαὶ ἐπιστημονικοῦ περιοδικοῦ «Ο. Ἐρανιστῆς», ὁργάνου τοῦ «Ομίλου μελέτης τοῦ Ἐλληνικοῦ διαφωτισμοῦ», νεωτάτην ἐργασίαν τοῦ κ. Μακρυμίχαλου διὰ τοὺς ἐλληνικοὺς πορτολάνους 16ου, 17ου καὶ 18ου αἰώνων.

Οι πρῶτοι αὐτοὶ λιμενοδείκται (πορτολάνοι), περιγραφαὶ λιμένων καὶ ἀκτῶν τῆς τότε γνωστῆς ὑδρογείου, ιδιαίτερα δὲ τῆς Μεσογείου, ὀδηγοὶ χρησιμώτατοι διὰ τὴν ναυτιπλοίαν, εἰς ἐποχάς μάλιστα ποὺ δὲν ὑπῆρχον οἱ ἀντικαταστήσαντες αὐτοὺς λεπτομερέστατοι ναυτικοὶ ἔχαται, εἴναι μημέσια ἀξιοπρόσθετα τῆς νεοελληνικῆς ναυτικῆς ἀναγεννήσεως καὶ ἀναδημοιουργίας. «Ἡ ιστορία αὐτῶν ἀξιαί εἶναι προφανής. «Ἡδη ἀπὸ τοῦ 1960 εἰς τὰς σελίδας καὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μας (τεῦχ. 590) 349 σελ. 24 - 25) ὁ κ. Ζάρκος ἔγραψε περὶ λιμενοδείκτου ἐκδόσεως ἑταῖρου 1800 ἐν «Ἐνετίᾳ, συνεπλήρωσε δὲ ὁ κ. Μακρυμίχαλος εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος τῆς Ἰησ. Ἀπρίλιου 1960 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» (σελ. 22). Τώρα ὁ τελευταῖος οὗτος συστηματικῶς παρουσιάζει τὸ δύλον θέμα, ἀναλύων ιδίως ὅστις σημεία ἔμειναν ἐπίμαχη ἡ ἀδιασφάσιτα, ἐπειτα ἀπὸ τὴν εἰδικὴν ἐργασίαν τοῦ Βέλγου ἀκαδημαϊκού καὶ καθηγητοῦ Πανεπιστημίου κ. Ἀρμάνδου Ντελλάττ, ποὺ ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Λιέγην τῷ 1947 (συμπληρώματα τῷ 1958) εἰς τὸν ἐπιγραφόμενον «*L'es portulan Greco*». «Ἡ ἐργασία τούτου, παρ' ὅλον ὅτι ὅρθως ὁ ἡμέτερος σοφὸς κ. Στ. Κυριακίδης ἔφεξε τὰς φιλολογικὰς τῆς ἀτελείας, ἔξακολουθεῖ νότιον εἶναι βασικὴ καὶ πολὺ ἐνδιαφέρουσα.

Ο κ. Μακρυμίχαλος εἰς τὴν νέαν του αὐτῆν μελέτην εἶναι πληρεστερός καὶ διαφωτιστικώτερος. «Ἀπαριθμεῖ καὶ ἔξετάζει πρῶτον τοὺς διασωζομένους χειρογράφους εἰς διαφόρους Ἐλληνικάς καὶ Εὐρωπαϊκάς διδούλιοθηκας «Ἐλλην. λιμενοδείκτας τοῦ 16ου αἰώνος ἀπαντάς, ἔρχεται κατόπιν εἰς τοὺς ἐντύπους τοιούτους, ἔξι τὸν ἀριθμόν, ἐκδόσεων 1573 ἑτοὺς 1800 καὶ τέλος, ἐπιμένει περιστότερον εἰς τὸν πρῶτον τούτων τοῦ ἑτού 1573 τοῦ Δημ. Τάγια, «Ἐλληνος ναυτιλλομένου ἀπὸ τὴν Πάργαν τῆς Ἡπείρου, ὁ ὅποιος ἔζησε περὶ τὰ μέσα τοῦ 16ου αἰώνος καὶ ὁ ὅποιος κατὰ τὸν κ. Μακρυμίχαλον (σελ. 148 τοῦ «Ἐρανιστού») καὶ εὐφύισαν διέβεθε καὶ ἐκπληκτικὴ διὰ τὴν ἐποχήν του μορφώσεως ἦτο, παρουσιάζει μάλιστα καὶ στίχους (ποιητικῶς ὅμως δὲν ἦτο παρό ἔνας ἀπλοῦς ριμάρης). Προσθέτομεν ὅτι καὶ ἡμεῖς, ἐπιμελούμενοι τῆς 6' ἐκδόσεως τῆς «Ιστορίας τῆς πόλεως τῶν Πατρῶν» τοῦ Στ. Θωμοπούλου (Πάτραι 1950, σελ. 78 - 81) συμπεριελάβαμεν πολὺ ἀπὸ τοῦ λιμενοδείκτου τούτου τοῦ Τάγια, ὁ ὅποις ἦτο γνωστός εἰς τὸν ἀσείμηστον τούτον Πατρινὸν συγγραφέα ἐκ μελέτης τοῦ μεταιωνοδιφού Κ. Σάθα εἰς τὸ περ. «Χρυσαρλίς» Ἀθηνῶν τοῦ 1866 ἡη, τόμ. Δ' σελ. 331, 377 - 9 καὶ ἔξιραμεν τὸ γεγονός, ὅτι ὁ πορτολάνος ἔργον τοῦ 16ου αἰώνος, «παρ' ὅλας τὰς ξενικὰς λέξεις καὶ τὸν ἐκλαϊκευμένον χαρακτήρα, τὸν ὅποιον ἔχει, σημειώνει τὰς ἀποστάσεις εἰς Ἐλληνικοὺς ἀριθμούς («οἰς προστέθη ἐν τέλει καὶ πίνας ὅπου ἐμμένει τοὺς Ἐλλην. ἀριθμούς», λέγεται εἰς αὐτὴν τὴν ἐπιγραφὴν τοῦ ἔργου), σελ. 81 τῆς ἐκδόσεως μου.

Ἐν παραπήματι, ὁ κ. Μακρυμίχαλος παραβέτει τὰς κυριωτέρας τῶν ἐν «Ἐλλαδίᾳ ἀσκηθεισῶν κοιτικῶν ἐπὶ τοῦ ἔργου τοῦ ὡς ἄνω Βέλγου «Ἐλληνιστού καὶ, ἐφ' ὃσον διετυπώθη ἡδη βασίμως ἡ ἀποψίς, ὅτι τὸ ἔργον τοῦ Τάγια ἔχει πρὸ αὐτοῦ ἔτερον ιταλικὸν τῆς αὐτῆς ἐποχῆς, γίνεται εὔρυτέρα πνεία καὶ τοῦ μοναδικοῦ τουρκικοῦ πορτολάνου τοῦ 1521 τοῦ Πιρί Ρεΐς, ἔργου ἐπίσης προερχομένου ἀπὸ ιταλικὸν πρωτότοπον. «Ἐν γένει ὁ κ. Μακρυμίχαλος κινεῖται πρὸς ἐξάντλησιν ἢ, καλύτερον, πρὸς τὴν ὀρθοτέραν ποτοθετήσιν τοῦ σημαντικοῦ τούτου θέματος τῆς Νεοελληνικῆς διδούλιογραφίας.

Διὰ τὸ θέμα τοῦτο ἀλλωστε τῶν «Ἐλλην. λιμενοδείκτων τῆς πρώτης Τουρκοκρατίας ἡσχολήθησαν εἰδικῶς: ὅ ἡδη μημονευθεῖς Σάθας πρὸ αἰώνος, ὁ Πατρινὸς Θωμόπουλος ὡς ἄνω, ὁ ἐν «Ἐνετίᾳ σήμερον τιμῶν τὸ ἐλληνικὸν δόνιμα ἔγκριτος λόγιος κ. Δ. Μέρτζιος, εἰς τὸν ὅποιον μάλιστα ὀφείλομεν τὴν ἀνεύρεσιν τοῦ ἀλλως ἀγνώστου παραμειναντος πορτολάνου τοῦ 1780, ἐκδόσεως «Ἐνετίας ὡς καὶ πολύτιμη σχόλια εἰς τὴν ἐκδοσιν τοῦ 1800, ὁ ἀποθανὼν Ν. Βέης, ὁ ὅποιος καὶ ἀνακοίνωσεν εἰς τὴν Ἀκαδημίαν «Ἀθηνῶν εἶχε κάμει ἐπὶ τοῦ θέματος, μὴ ἀνευρεθεῖσαν παρὰ τὰς φιλοτίμους προσπαθείας τοῦ κ. Μακρυμίχαλου, ὁ μηνημονευθεῖς Ντελλάττ καὶ ὁ κ. Μακρυμίχαλος. Εἰς τὸν τελευταῖον ἀπομένει ἐκ τῶν ἔλλήνων ἐρευνητῶν ὁ κλήρος νά πρωθήσῃ ἐπὶ περιστέρω τὸ θέμα διὰ μιᾶς ιδικῆς του συστηματικῆς (καὶ εἰς τὴν ἐλληνικὴν γλώσσαν) ἐκδόσεως, τὴν ὅποιαν καὶ εὐχόμεθα καὶ περιμένομεν ἀπὸ τὸν λαμπρὸν τούτου μελετητὴν καὶ ἄνθρωπον, ἀμέσως σχετιζόμενον μὲ τὴν σημερινὴν «Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν.

ΚΩΝΣΤ. Ν. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ
Δικηγόρος ἐν Πάτραις

S.O.G.A.M.I.

FRESH AND DRY PROVISIONS — CABIN & BONDED STORES — DECK AND ENGINE STORES — MEAT IMPORTERS — REFRIGERATING CHAMBERS & DEEP FREEZE. AGENTS FOR ORANGEBOOM BEER.
GREEK DEPT: **GEORGE ALEXOPOULOS**
35, RUE DE TOURVILLE, TELEPHONE 42.20.31. (3 lines)
LE HAVRE TELEGRAMS. SOGAMI — HAVRE.

Ο,ΤΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΙ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ ΕΙΣ
ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΤΕΙΟΥ

Μία συνεπίκουρης προσπάθεια, διù τήν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν ιδιαίτερως, ανέπτυχθη από τίνος διά τής λειτουργίας εν 'Ελλάδι τών σταθμών ανεφοδιασμού ποντοπόρων πλοίων. Μέχρι πρό τίνος άναξιοποίητος ήτο από της πλευράς αύτής ό δεσπόζων εις τήν Μεσόγειον έλληνικός χρόνος. 'Άλλας κράτη μεσογειακά έκαρποντο τά όφελη. Χάρις εις τήν ιδιωτικήν πρωτοβουλίαν έδημιοι υργήθησαν τρεις σταθμοί ανεφοδιασμού καυσίμων κλπ.

Τρία τά έπιλεγέντα σημεῖα τόπου έγκαταστάσεως τών λειτουργούντων σταθμών ανεφοδιασμού: Τού ένός έπι τού νοτίου άκρου τής Πελοποννήσου, ο Ιστορικός λιμήν του Ναυαρίνου. Τών έτερων δύο, η μεγαλύνησος Κρήτη. 'Ο μὲν έπι τής Βορείου πλευράς, εις τήν περιοχήν τού 'Αγιου Νικολάου και ό έπερσης έπι τής νοτίας, εις τό δρόμον τών Καλών Λιμένων, γνωστόν από τήν έκει άποδιβάσιν τού 'Αποστόλου Παύλου.

'Έξ απόφεως τόπου έγκαταστάσεως ό σταθμός Πύλου (Ναυαρίνου) εύρισκεται πλησίον τής γραμμής τών διερχομένων πλοίων από τήν Δυτικήν Μεσόγειον πρός Μαύρην Θάλασσαν και τάναπαλιν. 'Ο σταθμός 'Αγιου Νικολάου έξυπηρτεί τήν γραμμήν από Σουέζ πρός Πειραιά η Μαύρην Θάλασσαν και άντιστρόφως. Τέλος, ό σταθμός Καλών Λιμένων κείται πλησίεστερον τής άσού τών διαπλέοντων τήν Μεσόγειον σκαφών, από Σουέζ πρός δυσμάς και πρός τό Σουέζ από τό Γιβραλτάρ.

'Η σύστασις τών έλληνικών σταθμών ανεφοδιασμού έπειτεινε τήν συναγωνιστικότητα εις τά διατιθέμενα μέσω αύτών προϊόντα. Τώρα η περιοχή τής Μεσογείου έχει τά εύθηνότερα πετρέλαια. 'Ο άνταγωνισμός ύφισταται δχι μόνον μεταξύ τών έλληνικών και ιταλικών η άλλων σταθμών, άλλα και μεταξύ αύτών τούτων τών έν 'Ελλάδι έγκατεστημένων.

'Ο κάθε σταθμός κείται, σπως άνωτέρω είπομεν, έπι μᾶς γραμμής διελεύσεως τών πλοίων, άτινα κυρίως έξυπηρτεί. 'Μέγας δημοσ ο άριθμός τών διερχομένων πλοίων από τό Σουέζ πρός τό Γιβραλτάρ η άντιθέτως, έν τούτου δε μεγάλη και η προσπάθεια διά τών χαμηλών τιμών άποσπάσεως τής πλεστείας τού ένός από τών άλλων. Τώρα δημοσ, διά νά προσεγγίση, παρεκκλίνον, τό πλοίον, εις τόν σταθμόν Β αντί του Α, τού έγγυτέρου πρός τήν πορείαν του, ύφισταται δαπάνη άπολογίσιμων.

Ούτω και τίθεται διά τόν πλοιοκτήτην η τόν έχοντα τήν διαχείρισιν ένος πλοίου, τό πρόβλημα τής έξευρέσεως τού προσφυεστέρου συνδυασμού, διά τού θόποιον θά έπιτύχη τό καλύτερον ποιοτικώς πετρέλαιον εις τόν συντομώτερον χρόνον και με τήν μικρότεραν τιμήν κόστους. 'Εδω πρέπει νά διευκρινήσωμεν, δη διάλλη είναι η τιμή πωλήσεως τού πετρελαίου και άλλη η τιμή κόστους αύτού, δη περ τελικώς έπιβαρνει τό πλοίον.

Καὶ είπομεν δη τό πρόβλημα διά τήν περιοχήν Μεσογείου κρίνεται εις τήν δάσιν του. Βάσις είναι ο μεγάλος άριθμός πλοίων που άκολουθούν τήν κυρίαν κατεύθυνσιν πρός η από τό Σουέζ, από η πρός τό Γιβραλτάρ. Πρός αύτήν τήν κατεύθυνσιν έμελετήσαμεν έπισταμένως τά δεδομένα, έν τη προσπάθειάς δης παράσχομεν εις τούς διαχειριστάς τών πλοίων χρήσιμον ύπόδειξιν έπι τού κόστους πετρελαίου και τής έκλογης τού σταθμού έφοδιασμού, έφ' δησον τό πλοίον των διαπλέει τήν Μεσόγειον πρός η από τό Σουέζ και απόφασισθή ο έφοδιασμός του είναι έν τών λειτουργούντων σταθμών έν 'Ελλάδι.

Ούτω, πλοία διερχόμενα τήν κυρίαν θαλασσίαν αρτηρίαν τής Μεσογείου παρεκκλίνουν διά τήν προσεγγίσιν εις τούς έν 'Ελλάδι σταθμούς και τόν συναγωνίζομενον αύτούς σταθμόν τής Αύγούστας, ως άκολουθως:

Διά προσεγγίσιν εις Καλούς Λιμένας παρεκκλίσις	7 μίλια
> > "Αγιον Νικολάου"	47 >
> > Πύλου	61 >
> > Αύγούσταν	70 >

Κατά συνέπειαν, ο σταθμός τών Καλών Λιμένων έπι τής νοτίου Κρήτης, έξυπηρτεί πετριστέρων παντός άλλου τήν ώς άνω γραμμήν Μεσογείου - Σουέζ και τάναπαλιν, έναν δε οι τιμαι πωλήσεως τού πετρελαίου και εις τούς τέσσαρας ώς άνωτέρων σταθμούς ήσαν αι άυται, τό κόστος πετρελαίου εις τούς Καλούς Λιμένας είναι μικρότερον, η έπιβαρνησι τούτεστιν τού πλοίου έλαφροτέρα. Τό μέγεθος τής έν λόγω διαφοράς κόστους τού πετρελαίου έκ τού γεγονότος τού διαφόρου τόπου έγκαταστάσεως τών σταθμών μᾶς δίδει η κάτωθι οίκονομική άναλυσις:

Α. ΠΛΟΙΟΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ

1. Κατεύθυνόμενον δι' ανεφοδιασμό μόν είς "Αγιον Νικόλαον θά έπιβαρνη μέ κόστος τού πετρελαίου ώς κάτωθι: 40 μίλια απόστασης μέ 10 μίλια ωριαίαν ταχύτητα = 4 ώραι ταξιδίου. 'Υπολογίζεται, δη η έκμετάλλευσις τού ΛΙΜΠΕΡΤΥ είναι £ 360 τό 24ωρον, ήτοι £ 15 άνα ώραν. Κατά συνέπειαν έξαγεται, δη διά τόν ανεφοδιασμόν του από τον "Αγ. Νικόλαον τό πλοίον θά έπιβαρνη:

4 ώρες X £ 15 = £ 60 ή 1.200/-.

Συμπεραίνεται, δη ο μέσος έφοδιασμός τών Λίμπερτυς είναι περίπου 400, τόννοι και ώς έκ τούτου κατ' άπλην λογικήν οι άριθμοι λέγουν, δη η τιμή πωλήσεως τού πετρελαίου θά έπιβαρνη διά τόν πλοιοκτήτη 1.200/- : 400 τόν. = 3/- κατά τόννον.

2. Κατεύθυνόμενον δι' ανεφοδιασμό μόν είς Πύλον θά έπιβαρνη, 6άσει τών ώς άνω και τού γεγονότος, δη η παρέκκλιση είναι 55 μίλια ώς κάτωθι:

55 μίλια απόστασης, μέ 10 μίλια ωριαίαν ταχύτητα = 5½ ώραι ταξιδίου και 5½ ώρα X £ 15 = 81 ή 1.620/- "Αρα 1.620/- : 400 τόννοι = 4/- κατά τόννον.

'Έν συμπεράσματι, τό κόστος τού πετρελαίου κατά τόννον είναι κατά 3/- ύψηλότερον τής τιμής πωλήσεως είς "Αγιον Νικόλαον, 4/- είς Πύλον και 4/6 είς Αύγούσταν διά πλοίον τόπου λίμπερτυ, τό δη ποιον θά παρελάμβανε κατά μέσον δρον 400 τόννους πετρελαίου, κατεύθυνόμενον από τό Γιβραλτάρ πρός τό Σουέζ η τάναπαλιν έν συγκρίσει πρός τόν σταθμόν τών Καλών Λιμένων.

B. ΠΛΟΙΟΝ TANKER 40.000 TON. D.W.

1. Κατεύθυνόμενον δι' ανεφοδιασμό μόν είς "Αγιον Νικόλαον θά έπιβαρνη μέ κόστος τού πετρελαίου ώς κάτωθι:

40 μίλια απόστασης μέ 15 μίλια ωριαίαν ταχύτητα = περίπου 3 ώραι ταξιδίου.

'Υπολογίζεται, δη η έκμετάλλευσις τού τάνκερ τών 40.000 τόννων, είναι £ 1.600 τό 24ωρον, ήτοι £ 67 άνα 1 ώραν. Κατά συνέπειαν, έξαγεται, δη διά τόν έφοδιασμόν από τον "Αγιον Νικόλαον, τό πλοίον θά έπιβαρνη:

3 ώρες X £ 67 = £ 201 ή 4.020/-.

Συμπεραίνεται, δη ο μέσος έφοδιασμός τών τάνκερ τών 40.000 τόν. d.w. είναι περίπου 1.200 τόννοι. 'Ως έκ τούτου, κατ' άπλην λογικήν οι άριθμοι λέγουν δη η τιμή πωλήσεως τού πετρελαίου θά έπιβαρνη διά τόν πλοιοκτήτη:

4.020/- : 1.200 τόννοι = 3/4 περίπου κατά τόννον.

2. Κατεύθυνόμενον δι' ανεφοδιασμό μόν είς Είς Πύλον θά έπιβαρνη, δάσει τών ώς άνω και τού γεγονότος, δη η παρέκκλιση είναι 55 μίλια ώς κάτωθι:

55 μίλια απόστασης μέ 15 μίλια ωριαίαν ταχύτητα = 4 ώραι ταξιδίου.

4 ώραι ταξιδίου X £ 67 = £ 268 ή 5.360/-.

5.360/- : 1.200 τόννοι = 4/6 κατά τόννον.

'Έν συμπεράσματι, τό κόστος τού πετρελαίου κατά τόννον είναι 3/4 ύψηλότερον τής τιμής πωλήσεως είς "Αγιον Νικόλαον, 4/6 είς Πύλον και 5/- είς Αύγούσταν διά τάνκερ 40.000 τόν. d.w., τό δη ποιον θά παρελάμβανε κατά μέσον δρον 1.200 τόννους πετρελαίου, κατεύθυνόμενον από τό Σουέζ πρός τό Γιβραλτάρ η τάναπαλιν έν συγκρίσει πρός τόν σταθμόν τών Καλών Λιμένων.

"Οσον άφορά τό Ρέτζιο η τήν Κατάνη, η σύγκρισις είναι εύκολος, έναν λάβη κανεὶς ύπ' όψιν τήν παρόκλισην είς μίλια και καταστρώση τούς σχετικούς ύπολογισμούς.

'Αναμφιστητής δύναται νά ύποστηριχθῆ, δη αι διαμορφωθεῖσαι δύσκολοι συνθήκαι έκμεταλλεύσεως τού πλοίου άπαιτούν σύμερον δαθεῖσαν γνώσιν τών μεθόδων έρευνής διά τήν έξευρεσιν τού «OPTIMUM» είς τόν μεγάλον άριθμον τού πλήθους τών συιδυασμών. 'Η περίοδος τής προχειρόπτης παρήλθεν από καιρού, η άπλη έκτιμησης είναι άνεπαρκής. 'Επιβάλλεται λεπτολόγος έρευνα διά τήν άναγνώρισιν και ούλημην τού πλέον οίκονομικού τρόπου. 'Απλα και ίσως άστραματα έκ πρώτης θέψεως στοιχεῖας έπι τής έκμεταλλεύσεως, έρευνώμενα από τόν έμπειρον παραπρητήν έντος μιάς ωργανωμένης άρθμολογικών έπιχειρήσεως, αύξανουν τόν δαθμόν συναγωνιστικότητος τού πλοίου. Είναι και τούτο μία άναγκη τής έποχης μας, πρωταρχική φροντίς διά τούς ιθύνοντας τήν Μεγάλην 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν. Οι άριθμοι έχουν πάντοτε τρόπον νά διμιλήσουν.

ΠΑΥΛΟΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ

Πλοιάρχος E.N.

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS
PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

ΔΑΝΕΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΥΠΟΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

JUMBOIZING



Η τέχνη τῆς IHI παρατείνει τὴν ἐνεργὸν ζωὴν πλοίων τὰ ὅποια ἀξίζουν πολὺ διὰ νὰ διαλυθοῦν

Τὰ γηράσκοντα πλοῖα, τὰ ὅποια ἄλλως παραμένουν εἰς ἀργίαν ἢ θά ἀποταλοῦν διά νὰ διαλυθοῦν διά παλαιοσιδερικά λαμβάνουν νέαν προθεσμίαν ζωῆς μὲ τὴν ἀνακατασκευὴν (jumboizing) τοῦ πλοίου. Αἱ πλήρεις ἔγκαταστάσεις τῆς Ishikawajima-Harima διό κάθε τύπου μετατροπῆς ἢ ἐπισκευῆς δίδουν μίαν λομπράν λύσιν εἰς αὐτὸν τὸν τομέα.

Ἡ IHI δύναται νὰ κόψῃ ἔνα πλοῖον εἰς τὴν μέσην καὶ νὰ αὔξησῃ τὸ μῆκος του νὰ ἀλλάξῃ τὸν βασικὸν του τύπον ἢ νὰ μεταβάλλῃ ἔνα πλοῖον ποὺ δὲν ὄποδίδει, εἰς ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως.

Δύνασθε νὰ βασιοδῆτε εἰς τὴν IHI, παγκοσμίων πρωτοπόρων εἰς τὴν ναυπηγικήν μὲ τὸ μεγαλύτερον τοννάλι καθελκύσεως κατά τὸ παρελθόν ἔτος, διά τὴν ἀνακατασκευὴν ἢ ὅποια μεταβάλλει τὰ παλαιά πλοῖα εἰς σχεδόν καινουργῆ.

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΕΙΔΟΣ	ΠΑΛΑΙΟΝ ΚΗΤΟΣ	ΝΕΟΝ ΚΗΤΟΣ
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ	ΦΟΡΤΗΓΟΝ
ΜΗΚΟΣ (b.p.)	503'-0"	551'-6"
ΠΛΑΤΟΣ (mld.)	68'-0"	75'-0"
ΒΑΘΟΣ (mld.)	39'-3"	46'-9"
ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ (mld.)	30'-2"	32'-0"
ΤΟΝΝΑΖ ΓΚΡΟΣ	10.297 τόννοι	14.238 τόννοι
ΝΤΕΝΤΟΥΓΕΪΤ	16.309 τόννοι	23.281 τόννοι



Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.

ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΩΝ : 2-1-CHOME, OTEMACHI, CHIYODA - KU, TOKYO, JAPAN CABLES : "IHIANNEK TOKYO"

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ : AUDREY HOUSE 5-7 HOUNDSITCH, LONDON E.C. 3

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ : ROOM No 2042,50 BROAD STREET, NEW YORK 4, N.Y.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ : ROOM No 1125, CENTRAL BUILDING, PEDDER STREET HONG KONG

"Αντικρόσωπος δι' ἀκιστεύσας
Overseas Trading & Service Co., Ltd. Vestlandet : Sorlandet :
Schivesgt 4, Oslo Tlf. 446517 Marine-Service-Bergen Tlf. 32145 E. Stribolt, Grimstad Tlf. 43174

ΔΙΤΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

H AΙΩΡΥΞ ΣΟΥΕΖ ΚΑΤΑ ΤΟ 1962

Έκυκλοφόρησαν πρό τινων ήμερών εις όγκωδες τεύχος αἱ πλήρεις στα-
τιστικαὶ τῆς κινήσεως τῆς διώρυγος Σουέζ κατὰ τὸ 1962. Είναι λίαν
ἐνδιαφέρουσαι. Τὴν κατάταξιν τῶν σημαιῶν, αἵτινες συμμετέχον εἰς τὴν
λόγω κίνησιν — μὲ τὴν ἐλληνικὴν σημαιάν κατέχουσαν τὴν ἔδδομην
θέσιν — δημοσιεύουμενοι κατωτέρω :

Σημαῖαι	T. νὲτ	Σημαῖαι	T. νὲτ
Αγγλική	42.870.000	Παναμαϊκή	7.286.000
Λιβεριανή	27.082.000	Ην. Πολιτειῶν	5.599.000
Νορβηγική	24.632.000	Δανική	4.475.000
Γαλλική	15.798.000	Ρωσική	3.752.000
Ιταλική	13.567.000	Ισπανική	3.529.000
Ολλανδική	10.823.000	Ινδιῶν	1.895.000
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	10.478.000	Ιαπωνική	1.460.000
Γερμανική	8.035.000	Βελγική	1.228.000
Σουηδική	7.696.000	Πορτογαλική	1.063.000

Μεταξύ των άριθμών των σχετικών με την διακίνηση φορτίων, μέσω της διώρυγος, είναι οι ίδιαιτέρας προσοχής ο δύκος των πετρελαιοειδών, απόντα εκάλυψαν τα 80% της άπο Νότου πρός Βορράν κινήσεως. Έντος της τελευταίας ήταν τα φορτία ταύτα σχεδόν έδιπλασιασθήσαν. Ούτω, έναντι 66.893.000 τ. κατά τό 1955, σταθερώς αυξάνομενα άπο έτους είς έτος, έφθασαν τό 1962 εις 124.639.000 τόνων. Όλα τα άλλα ειδή φορτίων μικράς ένεφανταν διακυμάνσεις. Ας σημειωθῇ, ότι ή αντίθετα κίνησις, άπο Βορρά πρός Νότον, άνηλθεν εις 31.207.200 τόνων κατά τό 1962, έναντι 20.082.000 τόνων κατά τό 1955. Εις την κίνησην της Διώρυγος κυριαρχεῖ άπολύτως τό πετρελαιό.

ГЕРМАНИЯ

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΥΠΕΡΙΩΚΕΑΝΙΟΝ

Η Γερμανία πρόκειται να άποκτηση το πρώτον μεταπολεμικόν υπερωκεάνιον της, χωρητικότητος 32.000 τόνων γκρός και ταχύτητος 25 μιλίων, διά την γραμμήν Αμβούργου — Νέας Υόρκης. Την ναυπήγησίν του έπρωγραμματίσθη ήταν ιεριαία «Χάμπτουργκ - Σάν Αμερικά», αντί όποιολούσιθέντος κόστους 140 έκατομμυρίων μάρκρων. Διὰ τὸ ἐλάχιστης λάτινερ, διηρέει θάξη έχη μεταφορικήν ικανότητα 1.500 επιβατών, έζητηθήσαν ήδη προσφοράι ἀπό τὰ κυριώτερα ναυπηγεῖα.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑI

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Κατά τὴν τακτικὴν ἀνά έξαμηνον σύνοδον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ A.B.S. ἀνεκοινώθη, ὅτι κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐλήφθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν, ὑπὸ κατάταξιν τοῦ νηογνώμονος αὐτοῦ, 147 πλοιῶν, χωρητικότητος διλικῆς 755.244 κόρων, ἐκ τῶν ὄποιων 106, χωρητικότητος 260.538 πρόσκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς Ἡ.Π.Α., τὰ δὲ ὑπόλοιπα 41, χωρητικότητος 494.706 κόρων, εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἐπερασθήθη ἡ ναυπήγησις 143 πλοιῶν κατατεταγμένων εἰς τὸν αὐτὸν νηογνώμονα, διλικῆς χωρητικότητος 845.334 κόρων, ἐκ τῶν ὄποιων 105 πλοια, χωρητικότητος 319.119 κόρων ἐναυπηγήθησαν εἰς Ἀμερικὴν, καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὸ ἔξωτερον.

Χρεωκτοριατίκην είναι ότι προστάτης μείωσιν της καυτηρικής δρα-

υπεριότητος, αἱ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος παραγγελίαι διὰ πλοϊα κατατάξεως τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος, μόλις υπολείπονται κατὰ 15.000 κόρους τοῦ ἀριθμοῦ τῆς ἀντιστούου περιόδου τοῦ 1962, τὸ δὲ σύνολον τῶν ὑφισταμένων την Ἰην Ιούλιον 1963 παραγγελιῶν διὰ ναυπήγησιν πλοίοιν μὲν κλάσεις τοῦ Α.Β.Σ. ἀνήρχετο εἰς 288 πλοῖα, δλικῆρον καὶ ποτικότητος προϊπτον 3 777.355 κόρων.

Χαροπρίστικον ἔπισης εἶναι, δῆτα αἱ εἰς Ἀμερικὴν ναυπηγήσεις ἀφοροῦν εἰς μικρὰ κυρίως πλοῖα, ἡ δὲ κατὰ χώρας κατανομὴ τῶν ήδη ναυπηγουμένων ή παραγγελθέντων πλοίων μὲ κατάταξιν τοῦ A.B.S. ἔχει τὰς κάτωθι:

Πλοια	Κόροι διλικής χωρητικότητος
123	658.000
3	92.000
33	683.500
5	137.500
2	53.000
9	123.920
8	158.800
42	1.342.990
4	250.000
10	160.000
13	144.630
3	153.000

Αριθμός τις έπισης μικροτέρων πλοίων μὲ κατάταξιν τοῦ νηογνώμονος αὐτοῦ ναυπηγούνται εἰς Ἑλλάδο (τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιον τῆς Σύρου), εἰς Τουρκίαν, Ἀργεντινήν, Κορέαν, Φορμόζαν, Μεξικόν, Περού καὶ Βενεζουέλαν. Πλέον ἀξιομνημόνευτα ἔκ τῶν ἀνωτέρω πλοίων είναι τὸ ιταλικὸν ὑπέρωκεάνιον «Γαλιλέο Γαλιλέϊ», καὶ τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια (86.000 - 92.750 τόνων) ποὺ ναυπηγούνται εἰς Ὀλλαδίαν, Γερμανίαν, Σουηδίαν καὶ Ἰαπωνίαν.

Εἰς τὸν τομέα τῶν ἐφεύρων, ἐσημειώθη ἰδιαιτέρα πρόδος εἰς τὰς μελέτας ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἐπιδράσεως τῶν διαφόρων παραγόντων τοῦ κυματισμοῦ πρὸς δημιουργίαν ροπῶν κάμψεως εἰς τὰ πλοῖα, ἥδη δὲ ἀναθεωροῦνται οἱ σχετικοὶ μὲτα τὴν διαμήκη ἀντοχὴν κανόνες τοῦ Νησιώναμος, ἐπὶ τῇ δάσει τῶν ποιμάσιων τῶν ἀντέρω μελετῶν.¹ Ἰδιαιτέρα ἐπίσης πρόδος ἐσημειώθη εἰς τὴν μελέτην τῶν εἰδικῶν πλοίων μεταφορᾶς ὑγροποιημένων ἀερίων, ὡστε νὰ καθίσταται ἥδη δυνατὸς ὁ καταρτισμὸς σχετικῶν κανονισμῶν. Κατηρτίσθησαν προκαταρκτικοί κανονισμοὶ διὰ τὰ συστήματα φορτοεκφορτώσεως ὑγροποιημένων εὐθλέκτων ἀερίων εἰς χαρακτήρας θερμοκρασίας, διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῶν ἀερίων αὐτῶν ὡς καυσίμων εἰς τὰς ναυτικὰς μηχανάς καὶ ἐπειεύχθη ὡς κατασκευὴ ἀντιλίων φορτίου τελείων θυμιτόμενών ἐντὸς τοῦ ἔξι ὑγροποιημένου μεθανίου φορτίου.

Πρόδοσ ο σημειούται καὶ εἰς τὴν προσαρμογὴν τῶν κανονισμῶν τοῦ νηογνώμονος εἰς τὰς νεωτέρας κατασκευὰς τῶν λεπτοτέρων εἰς γραμμάς καὶ ταχυτέρων πλοιών, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων κραδασμῶν, καὶ δονήσεων, ὡς καὶ εἰς τὴν οἰκονομίαν βάρους ποὺ ἐπιτυχάνεται διὰ τῆς θόλουν ἐπεκτεινομένης χρήσεως ισχυροτέρων ἀλλ' ἔλαφοτέρων ὥλικών.

Αἱ Εἰπή τῆς αὐτοματοποίησεως τῶν βαλβίδων φορτίου, τῆς τελειοποίησεως τῶν ἡλεκτρικῶν ἔγκαταστάσεων πρὸς ἔξασφάλισιν μεγαλυτέρας ἀσφαλείας καὶ τῆς αὐτοματοποίησεως τῶν πρωτοτύρων ἔγκαταστάσεων πρόσδοι εἶναι ἐπίσης σημαντικά, λεπτομερής δὲ ἀνάλυσις αὐτῶν θὰ ἀπῆται σελίδας πολλάς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικών». Γενικόν, πάντων, εἶναι τὸ συμπέρασμα, ὅτι αἱ ἀνωτέρω πρόσδοι δικαιολογούν πλήρως τὴν φήμην τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογάνωμονος, ὃς διαθέτοντος τὴν ἀρτιώτεραν ἐπιτυμονικήν ὁργάνωσιν πρὸς συνεχῆ δελτίωσιν καὶ προσαρμογῆν τῶν κανονισμῶν του ποὺς τὴν καθημερινὴν πλέον ἐξελίγειν.

ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΤΟΝΝΑΖΟ

Κατά τὸν Ἀμερικανικὸν Νησιώμονα, ἡ δύναμις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1962 εἰς 17.861 αἱράφ (1.000 τόν. γκρός καὶ ἄνω), συνολικὴ χρωτικότης 132.064.000 τ. γκρός. Ἡ ναυπηγικὴ παραγωγὴ κατὰ τὸ 1962 ἀνήλθε εἰς 163 δεξαιε-νόπλοια, τόν. d.w. 5.099.000, εἰς 544 φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου 6.135.000 τόν. d.w. καὶ 28 ἐπιβατηγά 184.000 τόνων. Τὰ ὑπὸ παραγε-λίαν σκάφη καθ' ὅλον τὸν Κόσμον ὑπολογίζονται εἰς 28 ἑκατομ. τόν. d.w. Πρὸ ἔξαετίας είχον παραγεθῆ σκάφη 65 ἑκατομ. τόν. d.w. Πλέον τῶν 150 σκαφῶν T2 καὶ ἄλλων τύπων ὑπέτησαν κατὰ τὸ 1962

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

General Agents:

17 State Street
NEW YORK 4, N.Y.

Cables : CARRASBRO

μετατροπάς, έπιμηκύνσεις και άλλαγάς της μεταφορικής των ίκανότητος.

ΤΑ TAXYTATA ΦΟΡΤΗΓΑ

Ρεκόρ ταχύτητος διά φορτηγά γραμμῆς έσημείσαν δύο άμερικανικά τών «Γιουνάιτεντ Στέιτς Λάϊνς», και τών «Φάρελλ Λάϊνς», είς τας γραμμὰς Βορείου Ατλαντικού και Νοτίου Αφρικῆς. Τὸ «American Charger» 13.600 τόν. διέτρεξ τὴν μεταξὺ Νόρφολκ εἰς Βρέμην ἀπόστασιν τῶν 3.600 μιλῶν ἐντὸς 6 ἡμερῶν, 1 ὥρας καὶ 36 λεπτῶν, μὲ ταχύτητα 24,9 μιλίων. Τὴν ταχύτητα αὐτῆν τέσσαρα μόνον ἐπιβατηγά υπερβατεῖνα τοῦ Βορείου Ατλαντικού τὴν ὑπερβασίουν.

Ἐξ ἄλλου, τὸ «Αφρικαν Ντάουν» διέπλευσε τὸν Νότιον Ατλαντικόν, ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην πρὸς τὴν Νότιον Αφρικήν (Κέππ Τάουν), μὲ ταχύτητα 23 μιλίων, ἐντὸς 12 ἡμερῶν, 7 ὥρων καὶ 36 λεπτῶν. «Ἄς σημειωθῆ, ὅτι 16 σκάφη τοῦ αὐτοῦ τύπου πρὸς τὸ «American Charger», τελοῦν ἐν ὑπερεσίᾳ ἡ ναυπηγώνται εἰς τὴν Αμερικήν καὶ ἔξ αδελφά σκάφη τοῦ «Αφρικαν Ντάουν» ἐπίσης.

ΙΣΡΑΗΛ

ΤΟ ΛΑΪΝΕΡ "ΣΑΛΟΜ,"

Ἐννεάμηνον μετὰ τὴν καθηκούσιν του ἀπὸ τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα Πενοέ, τοῦ Σαΐν Ναζάιρ, τὸ ἑκάτη κατασκευαζόμενον ιστραηλιῶν ὑπερβατεῖν τῶν 23.000 τόνων γκρός, ὅπερ προορίζεται διά τὴν γραμμὴν Χάϊφας - Βορείου Ατλαντικού, ὡνμάσθη «Σαλόμ», ἀπὸ τὴν ἀνάδοχον αὐτοῦ κυρίαν Μπέν Γκουριόν, σύζυγον τοῦ τέως πρωθυπουργοῦ τοῦ Ισραήλ. «Ἐπ» εὐκαιρία, ἀνεκοινώθησαν ὡρισμένα λεπτομέρεια τῶν χαρακτηριστικῶν τοῦ σκάφους. «Ἔχει τοῦτο μῆκος 630 ποδῶν, πλάτος 81,5 καὶ βύθισμα 27 ποδῶν, ἔχει δέκα καταστρώματα καὶ δύο καπνοδόχους. Διαθέτει διαμερίσματα διά τὴν μεταφοράν 1.500 ἐπιβατῶν καὶ 400 μελῶν τοῦ πληρώματός του.

Θὰ ἔχῃ τρεῖς κολυμβητικάς δεξαμενὰς καὶ πολλούς, εὐρυτάτους κονυχρήστους χώρους, περιλαμβανομένων 2 ἑστιατορίων, ἐνὸς θεάτρου, ἐνὸς κινηματογράφου, κατινστηρίων, διδιοθήκης, θερμοκηπίου, κέντρων διασκεδάσεως, αιθούσης ἀθλοπαιαδῶν κλπ. Αἱ ὑπερκατασκευαί του προεκτείνονται πρώραθεν.

Αἱ πρωστήριοι μηχαναί του, δυνάμεως 25.000 ἵππων, εἶναι ἀτμοστρόβιλοι, τύπου Πάρσον καὶ κατασκευῆς τῶν ναυπηγείων, μὲ εὐρεῖαν ἐφαρμογὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ. Προβλέπεται ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 20 μιλίων, μὲ διάρκειαν τοῦ ταξιδίου Χάϊφας - Νέας Υόρκης ἐνδέκα ἡμέρων, μὲ δύο ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς Νεάπολιν καὶ Μασσαλίαν. «Ἔξαίρεται ιδιαιτέρως ἡ ἐπιτευχθησομένη οἰκονομία καυσίμου, χάριν τῆς ὁποίας ἐφημόρθησαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον δλαι αἱ νεώτεραι τεχνικαὶ τελειοποιήσεις.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Ἐντὸς τῶν ἑταῖρων 1963 - 64 ἀναμένεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὸν στόλον τῆς ἑταῖρας «Ζίμ» 19 νέα σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων τέσσαρα κατασκευάζονται εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ προορίζονται διὰ τὰς μεταφορᾶς ἐσπεριδοειδῶν. «Ἡδη, τὰ πλοῖα τῆς «Ζίμ», ἐνεφανίσθησαν καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς, μὲ τέσσαρα ταξίδια ἐπησίων καὶ μὲ πρόδελφιν πυκνώσεως τῆς γραμμῆς μετά τὴν παραλαβὴν τῶν νέων σκαφῶν.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

Προβάλλουν ὡς βασικὸν αἴτημα οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ τὴν ἀνανέωσιν τῆς εἰς χειράς των χωρητικότητος. Τὰ σκάφη ἡλικίας μείζονος τῶν 15 ἑταῖρων, ἀτίνα καὶ θεωρούνται ὡς ἀντιοικονομικά, ἀντιπροσωπεύουσαν τὰ 42% τοῦ συνόλου, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν διὰ τὸ παγκόσμιον σύνολον ἀνέρχεται εἰς 36% (11% διὰ τὴν νορδηγικὴν ναυτιλίαν, 13% διὰ τὴν γερμανικήν, 19% διὰ τὴν γαλλικήν καὶ 25% διὰ τὴν ἀγγλικήν). Λόγω ἀκριδῶν τοῦ παρηλίκου τῶν πλοίων, σημειούνται εἰς τὴν Ιταλικὴν ναυτιλίαν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν παρωπλισμένης χωρητικότητος.

Οἱ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῆς κινήσεως τῆς Ναυτιλίας ἀποδεικύουν ὅκομη, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς Ιταλικῆς σημαίας εἰς τὴν κινήσιν τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ιταλικῶν λιμένων κατὰ τὴν δεκαετίαν 1953 - 62 κατέπεσεν ἀπὸ 43 εἰς 32%. Ἐπισύρονται αἱ εὐθύναι τοῦ κράτους διὰ τὸ γεγονός

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

ΣΥΡΟΣ: ΤΗΛ. 142

ΑΘΗΝΑΙ: ΤΗΛ. 24-329

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ 4

αὐτό. «Ἡ κατάστασις δαίνει χειροτερεύουσα. «Ἀν ἀφεθῇ ἀνευ τῆς ἐντονωτέρας κρατικῆς συμπαραστάσεως ἡ Ναυτιλία, θὰ περιορίσῃ σύντοχον τῷ χρόνῳ εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν δραστηριότητά της ἀνά τὰς θαλάσσας. Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐποχήν της Ενώσεως τῶν ἐλευθέρων Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν.

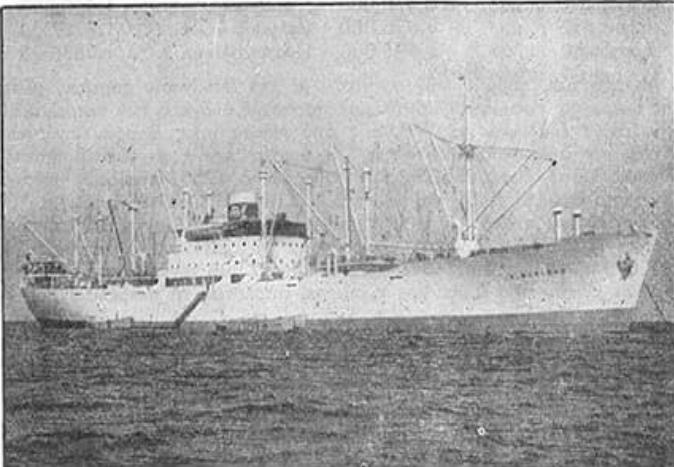
ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ TANKERS

Τὸ τελευταῖον δελτίον τῆς ὑπηρεσίας πετρελαίων τῶν μεγάλων ἐταιριῶν, ἀσχολεῖται μὲ τὴν προσπάθειαν τῶν Ρώσων, ὅπως ἀποκτήσουν αὐτάρκειαν εἰς μέσα μεταφορᾶς τῶν ἔξαγομένων πετρελαίων. Γνωστὴ καὶ ἀπὸ προηγούμενα δημοσιεύματα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἡ τοιαύτη προσπάθεια, δάσει δύμας τῶν νεωτέρων πληροφοριῶν, πιστεύεται ὅτι θὰ πραγματοποιηθῇ αὐτὴ ταχύτερον, παρ' ὅσον προεβλέπετο. Οἱ Ρώσοι ἐπιστοπεύουν τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων. «Οταν, τὸ 1958, ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν τὸ ἐπταετές ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων 800.000 τόνων d.w. καὶ προέβλεπον διά τὸ 1965 τὴν ἐπαύξησίν του εἰς 1.450.000 τόνων d.w. παρὰ τὴν τοιαύτην πρόβλεψιν, εἰς τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους κατείχον σκάφη 1.670.000 τόν. Η μεταφορική, δηλαδή, ικανότης τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπερεδίπλασιάσθη.

«Ἡδη, 70 σκάφη τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαν ἡ ναυπήγησιν εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ εἰς τὸ ἑξωτερικόν, συνολικῆς χωρητικότητος 1.805.000 τόνων d.w., μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας.

Πέραν δύμας τῶν δεξαμενοπλοίων, ὑπάρχουν καὶ οἱ πετρελαιογωγοί, οἵτινες διακλαδούνται πρὸς ὅλας τὰς δορυφόρους χώρας τῆς Δυτικῆς Εύρωπης. «Οταν τὸ σύστημα τούτο συμπληρωθῇ, τὸ ρωσικὸν



SOL

*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

πετρέλαιον διά τὰς χώρας τοῦ παραπετάσματος θὰ διοχετεύεται μέσω αὐτοῦ καὶ τὰ τάνκερς δὲν θὰ χρησιμοποιούνται, εἰμὴ μόνοι διά τὰ πρὸς τὴν Βουλγαρίαν φορτία. Καὶ αὐτὸς ἀκόμη τὸ προορίζομενον διὰ τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ρωσικὸν πετρέλαιον, θὰ φορτώνται ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βαλτικῆς καὶ οὐχί, ὡς ἡδη, ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

“Ἄς σημειωθῇ, διτι μόνον τὰ 25% τῆς ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων κατασκευάζονται εἰς τὴν Ρωσίαν. Τὸ ἐκεῖ κόστος εἶναι ὑψηλότερον καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν δὲν εἶναι πάντοτε ἐπιτυχής. Μεγάλως καθυστέρεις σημειώνονται εἰς τὴν παραδόσιν τῶν σκαφῶν. Πέντε ξεναὶ χώραι σχολοῦνται μὲν ρωσικὴ παραγγελίας. Ἡ Ἰαπωνία ἀνέλαβε νὰ ναυπηγήσῃ ἐντὸς τῶν ἔρχομένων δύο ἑτάρων διὰ σοδιετικὸν λογαριασμὸν 13 δεξαμενόπλοια τῶν 35.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Τοῦ αὐτοῦ τύπου δεξαμενόπλοια κατασκευάζονται καὶ εἰς τὰ ρωσικὰ ναυπηγεία. Ἡ Γιουγκοσλαύια πρόκειται νὰ ναυπηγήσῃ διὰ τὴν Ρωσίαν 16 δεξαμενόπλοια τῶν 25.000 τόνων, ἡ Ἰταλία 6 τῶν 48.000 τόνων, ἡ Πολωνία 7 τῶν 19.000 τόνων, ἐνῷ καὶ τὰ φιλανδικὰ ναυπηγεία ἐργάζονται ἐπὶ 15 μικρῶν τάνκερς τῶν 5.000 τόνων d.w. ἔκαστον.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Αποδίδων τὴν πρὸς ἑκουγχρονισμὸν τάσιν τῆς σουηδικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας, τὴν προσκαλέσασαν ἡδη τὸν παγκόσμιον θαυμασμὸν, ὁ διευθυντὴς τοῦ ναυπηγικού διμίου Ἐρικσμπεργκ - Οὐντεβάλλα, ὑπεγράμμισεν εἰς δημιλίαν του, πόσην μεταβολὴν προεκάλεσεν εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν πλοίων ἡ σημειωθεῖσα τεχνικὴ ἔξελιξις ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν. Αἱ ἀπὸ θελάσσης μεταφοραὶ — εἴπεν — ἀπὸ 600 ἑκατομμύρια τόνων τοῦ 1951, ἔφθασαν εἰς 1.200 ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1962, δηλαδὴ ἐδιπλασιάσθησαν ἐντὸς μᾶς δεκαετίας. Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα τὸ παγκόσμιον τονῶς ἀνῆλθεν ἀπὸ 87 εἰς 140 ἑκατομμύρια τόνων γκρός.

Αἱ ἔξελιξεις δημος ὑπῆρξαν ἐπαναστατικάτερα ἀπὸ δοσὰς ἐκφράζουν οἱ ἀνώτερων ἀριθμοῖς. Μόλις, τὸ 1948 ὁ ἀγγλικὸς νηογνώμων ἑτροποποίησε τοὺς κανονισμοὺς τῆς κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων διὰ σκάφη τῶν 24.000 τόνων d.w., εἶχε πιστευθῆ, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ «σούπερ-τάνκερ», ὡς ἔχαρακτηρίζετο τότε, θὰ ἡτο τὸ μεγαλύτερον διὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν. Και δημος δὲν ὑπάρχει μέρος τοῦ πλοίου, ἡλικίας 10 ἑτῶν, ὅπερ νὰ μὴ θεωρήσαι σήμερον, ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, ὡς καθυστερημένον. Ἡ σουηδικὴ ναυπηγικὴ διομηχανία ὑπεικούσα εἰς τὴν ἀνάγκην τῶν ὑψηλοτέρων ἡμερομιθίων καὶ τῶν ραγδαίων τεχνικῶν ἔξελιξεων ἔπειτε, διὰ νὰ σταθῇ συναγωνιστικῶς, νὰ ἔξειρη νέας λύσεις τῶν προβλημάτων τῆς.

Τὸ χαρακτηριστικάτερον σημείον τῶν ἔξελιξεων ἔγκειται εἰς τὴν ἐ-

πελθούσαν εἰδίκευσιν τῶν πλοίων. Κατασκευάζονται ἡδη σκάφη δι' ἓνα ωρίσμενον εἶδος φορτίου, ἀκόμη καὶ διὰ μίαν ώρισμένην γραμμήν. Τὰ μπάλκ κρειρέρισ ἀντικαθιστοῦν τὰ κλασικὰ βραδέα τράμπς φορτηγά καὶ καταφέρουν ἐναντίον τῶν τὸ κτύπημα τῆς χάριτος. Πρωτοπορειακὴ ἐπίσης εἶναι ἡ προσπάθεια τῶν Σουηδῶν εἰς τὴν ἀπόκτησιν πλοίων-ψυγείων, μιᾶς, δηλαδή, νέας κατηγορίας εἰδίκευμένων σκαφῶν. Τὸ πλοῖον, ἔξ ἄλλου, διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγροποιημένων ἀερίων, ἀποτελεῖ προβάσιουσαν προσπάθειαν, ηδη πολλὰ εἰς δύκον τονῶς θὰ ἀποδώσῃ.

Θὰ πρέπει ίδιαιτέρως νὰ σημειωθῇ ἡ συντελουμένη, ὀλονέν εἰς εὔρυτέραν κλίμακα, ἀποχώρησις ἐπὶ τοῦ ἐπαγγέλματος τῶν ναυτικῶν τῶν δορείων χωρῶν. Συντόμως τὸ ναυτικὸν ἐπαγγέλμα τείνει νὰ προσλάθῃ εἰς αὐτάς τὴν μορφὴν τῆς προσωρινότητος. ‘Ολίγα ἔτη εἰς τὴν θάλασσαν καὶ κατόπιν ἡ μόνιμος χερσαία ἀπασχόλησης ὁ αὐτοματισμὸς ἀνακύπτει ἐκ τῆς ἀνάγκης ἀπασχολήσεως δίλιγωτέρων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Καὶ ἐνῷ ἡ ναυπηγικὴ διομηχανία καλεῖται νὰ ἐπιλύσῃ δόλο τὰ πρὸ αὐτῆς προβλήματα τῶν μεταφορῶν, ἔχει ὑπὲρ αὐτῆς τὴν ἐνθαρρυντικὴν πρόβλεψιν, διτι ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἀπαρτίζεται: κυρίως ἀπὸ σκάφη παρθίλικα καὶ ἀντιοκουνομικά καὶ διτι ὁ ἐφοπλιστής, διτις θέλει νὰ σταθῇ ἐπὶ συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου, θὰ πρέπει νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὰς τεχνικὰς ἔξελιξεις καὶ τὰς ὀλονέν αὐξανομένας ἀνάγκας τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Νέα πλοιαί ἀναποτρέπτων θὰ ναυπηγήσῃ.

“Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐπὶ τοῦ πληθωρισμοῦ τοῦ τονῶς διατυπουμένας παραπτηρίσεις, ὑπέδειξεν ὁ ὄμιλητης τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀφεθοῦν ἐλεύθεροι οἱ οἰκονομικοὶ δροὶ νὰ διαδραματίσουν τὸν ρόλον τῶν, διτις καὶ συνίσταται εἰς τὴν ἀποχώρησιν τοῦ ἀντιοκουνομικοῦ καὶ παρηλίκου τονῶς, καθὼς καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγικῆς δύναμικότητος τῶν ναυπηγείων διὰ τῆς ἀναστολῆς τῶν ἔργασιών εἰς ἐκείνα ἐξ αὐτῶν, ἀτινα, ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς πλευρᾶς, ἀνήκουν εἰς παρωχημένην ἐποχήν.

ΦΥΓΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ:

‘Ακριδὴ ἡ διαχείρισις τοῦ σουηδικοῦ πλοίου καὶ ὁ σημέραι, καθίσταται τόσον δυσχερής, ὥστε ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησης παύει νὰ ἐλκύῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῆς κεφαλαίου. Τὸ ὑψηλὸν ἔργατικὸν κόστος — τὸ υψηλότερον τῆς Εὐρώπης — εἶναι ἡ κυρία ἀφορμή.

Και διαπιστοῦται ἡδη ἡ μείωσις τοῦ σουηδικοῦ τονῶς (160.000 τ. γκρός κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον 1963). Ο Σουηδὸς ἐφοπλιστής ἀποφεύγει τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος του. ‘Ηρχισεν ἡδη τρεπόμενος πρὸς τὰ ἔννα νηολόγια. Προβάλλεται τὸ αίτημα τῆς ἀναδεωρήσεως τῶν διατάξεων περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν σουηδικῶν πλοίων, χωρὶς δημος καὶ τούτῳ νὰ θεωρῆται λύσις, ἀποκαθιστώσα εἰπὲ συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας. Λύσις ριζική ἡ ἀπόκτησις πλοίων συγχρονισμένων, μὲ πλήρη τὸν αὐτοματισμόν, μὲ μέσα ἐκφορτώσεως ἀποδοτικώτερα καὶ μὲ περισσοτέραν οἰκονομίαν εἰς τὰ καύσιμα.

SOCIETÀ ESERCIZIO BACINI NAPOLETANI

Ltd.

TELEPHONE:
221512 (6 LINES)
TELEX : 71040 DRYDOCKS

NAPLES
VIA MARINELLA — VARCO 6

Cables:
CARENAGGIO-NAPOLI

DRYDOCKING & SHIPREPAIRS

REPAIRS, CONVERSIONS AND OUTFITTING ON NAVAL AND MERCHANT SHIPS UP TO 85.000 TDW.

RECONDITIONING OF BOILERS, TURBINES AND ENGINES OF ALL TYPES AND DIMENSIONS
SERVICE OF CRANES UP TO 40 TONS

SUPPLY OF ELECTRIC CURRENT (A.C. AND D.C.) AT VARIOUS VOLTAGES, STEAM, COMPRESSED AIR, FRESH AND SALT WATER ETC.

DRYDOCKS MANAGED

CONCRETE DRYDOCKS

mt. 33F.40 X 40.00 X 11.56
FOR SHIPS UP TO 85.000 TDW.
mt. 206.30 X 20.90 X 8.40
FOR SHIPS UP TO 17.000 TDW.
mt. 115.00 X 16.20 X 6.15
FOR SHIPS UP TO 5.000 TDW.

FLOATING DOCKS

mt. 233.30 X 37.00 X 7.60
28.000 TONS LIFTING CAPACITY
FOR SHIPS UP TO 65.000 TDW.
mt. 105.75 X 15.64 X 4.50
1.500 TONS LIFTING CAPACITY
FOR SHIPS UP TO 3.000 TDW.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΑΪΚΗ ΤΑΧΥΔΡΟΜΟΣ

AVLOS

ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

10
Φρ.

ΤΡΑΝΖΙΤΟ



Ποιότης έκλεκτή σε τιμές άσυναγώνιστες.
Ειδική συσκευασία γιά τή ναυτική πελατεία

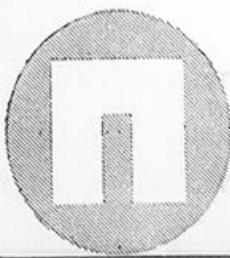
ΕΥΡΥΤΑΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΩΛΗΣΕΩΣ
Σ' ΌΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

“ΤΟΜΠΑΖΗΣ,”
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤ Ε.Π.Ε.
43, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477-958
ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΤΟΜΡΑΖ - PIRAEUS

ΠΥΛΟΣ
(ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
(ΚΡΗΤΗΣ)

“ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ,”
ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΤΡΑΝΖΙΤΟ
ΤΗΛ. ΑΘΗΝΩΝ 812-144



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΝΟΤΑΡΑ 77

ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου: 'Αθ. Κωσταράς, Θεμίδος 80 — 'Αμαρούσιον

* Ιδιόκτητοι τυπογραφικοί έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιές

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτίσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἵτη τῇ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι πλοίων:

1. «Ἄγιος Νικόλαος» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Eresøen», νεοαγορασθὲν) 5967 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαριάντε» (διαχειρίσις τοῦ κ. Σομωνᾶ).

2. «Διόνυσος» φορτηγὸν (πρώην δανικὸν «Taarnborgslis», νεοαγορασθὲν) 2302 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Γ. Χαμίδην, Λ. Ιορδάνην καὶ Π. Πανταζάντον.

3. «Σκόπελος» ψυγείον (πρώην σουηδικὸν «Silver Ocean», νεοαγορασθὲν) 3814 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κοράλλ» (διαχειρίσις κ. N. Βερνίκου - Εύγενιδη).

4. «Φαντασία» ἐπίβατηγὸν (πρώην ἄγγλικὸν «Duke of York», νεοαγορασθὲν) 4.325 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1935, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Διεθνεῖς Κρουαζίέραι» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Γεώργ. Α. Χανδρῆς).

5. «Ελεν» ἐπίβατηγὸν (πρώην καναδικὸν «Princess Helene», νεοαγορασθὲν) 4.055 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Διεθνεῖς Κρουαζίέραι» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Γεώργ. Α. Χανδρῆς).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ὅτι καθειλκύσθη τὴν Ἰην̄ Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χοδαλτσέρκε, τοῦ Κιέλου καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ωνάση ἔνα δεξαμενόπλοιον, χωρητικότης 35.000 τ. γκρός, ὅπερ ἐτέθη ὑπὸ σημαίᾳ Λιβερίας καὶ ἐνεγράφη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἐταιρίας «Ολύμπικ Μαριτάμ». Προσθέτομεν ἡδη συμπληρωματικῶς, ὅτι εἰς τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐδόθη τὸ ὄνομα «Ολύμπικ Τσάριοτ».

— Ός εἶχομεν προαναγγείλει, καθειλκύσθη τὴν 15ην Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας τὸ φορτηγὸν «Ἐρρος» 15.000 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὸν Οίκον Σ. Λιθανού. Ἐπὶ τού σκάφους ὑψώθη ἡ Κυανόλευκος.

ΔΙΑΓΡΑΦΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Διεγράφησαν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τὰ φορτηγά «Ἀντώνιος Σ.» 7.108 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 καὶ «Σάντα Ειρήνη» 7.198 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

— Ἐπίσης διεγράφησαν τὸ μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον «Κόσμικη» 17.827 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957 καὶ τὸ φορτηγὸν «Οσεαν Σέϋλορ» 7.189 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὡς ὑψώσαντα τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Βικτωρία» 11.695 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀντικατέστησεν εἰς Ἀμερικήν τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς λιβεριανῆς σημαίας καὶ μετωνομάσθη «Πούκοο».

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τρία μπάλκ κέρριερς τῶν 24.000 τόννων d.w. ἔκαστον παρηγγέλθησαν παρὰ τοῦ κ. Ωνάση εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Nippon-Kōtsū». Περισσότεραι λευκολόγια του μεταξύ Σαουθάμπτον, Πειραιώς, λιμένων Αὐστραλίας, τὸν προσεχῆ Νοέμβριον. Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν σχετικάς λεπτομερείας.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ φορτηγὸν «Πρόεδρος Χόφμαν» 7.278 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνίας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς λιρῶν 14.10.0 κατὰ τὸν οἰκοδόμην ζωρητικότηος καὶ μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν τὸν προσεχῆ Οκτώβριον.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΟΝ

Τὸ κατ' Οκτώβριον παραλαμβανόμενον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούϊ τῆς Ἰαπωνίας μπάλκ κέρριερ «Αριστείδης» τοῦ κ. Γεωργ. Ἐμπειρίκου θὰ εἴναι τὸ μεγαλύτερον ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας δηζελοκίνητον σκάφος (49.000 τόν. d.w.). Τὸ πρωστάτηριον σύστημά του σύγκειται ἀπὸ μίαν δηζελομηχανήν, συστήματος «B. & W.», μὲ διάμετρον κυλίνδρων 840 χιλιοστῶν, δυνάμεως 14.700 πιπαν. Ταχύτης ἐν ἐμφόρτῳ καταστάσει 15½ μίλια.

ΤΑ ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΜΕΝΑ

Τὸ «T.2» δεξαμενόπλοιον «Πολυτίμη Ἀνδρεάδη» 10.193 τ. γκρός, ὅπερ μετετράπη εἰς φορτηγὸν ἐπροσδιό τοῦ φορτίου καὶ ἐπεμπούνθη, ἀνακαταμετρήθεν εὑρέθη χωρητικότηος 14.425 τόνων γκρός.

— Ἐπίσης τὸ ὑποστάτην τὸν ίδιαν μετατροπὴν λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Γουρλόντ Τάιν» 10.448 τ. γκρός, ἀνακαταμετρήθεν εὑρέθη 14.500 τ. γκρός. Ήδη μετωνομάσθη εἰς «Γουρλόντ Τσάμπιον», σημαία ἐλληνική.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν μεταξύ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Γιαλιά» 7.144 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Παξοί».

— Εἰς Λονδίνον παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων γαλλικὸν φορτηγὸν «Aristee» 2174 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, τεθὲν δὲ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Νικόλαος Κατζηκυριάκος».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ.κ. ἀδελφὸν Μαύρου ὀλλανθικὸν φορτηγὸν «Tamo» 5.340 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ θὰ μετονομάσθη «Βασίλη». Δὲν ἔγνωσθη ὑπὸ ποιαν σημαίαν θὰ τεθῇ.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ φορτηγὸν «Αργολικός» 8.479 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Τηλέμαχος».

— Ἐπίσης τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Άνδρεας Χ.» 1.320 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1919, μετωνομάσθη «Άνδρεας Ν. Κατζηκυριάκος».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Οἱ κ.κ. «Αλκιμος» καὶ Βασ. Γράτσος ἡγόρασαν ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν τὸ ἀτροκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Majorka» 2.340 τόνων γκρός 3.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, μὲ παραλαβὴν εἰς Κόντινεντ.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Steingrim Stunge» 10.099 τόν. γκρός, 15.482 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1949, μὲ σερβέν Σεπτεμβρίου 1962, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γεωργίου Αὐγούστου.

— Παρὰ τοῦ κ. Γ. Κουτσουδέλη καὶ ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν ἡγοράσθη τὸ νορβηγικὸν μότορσιτ «Ulta» 2.032 τόν. γκρός, 3.600 τόν.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ



Τὸ ύπερωκεάνιον «Nippon Kotsu», τὸ ὅποιον ὑπὸ τὰ ἔθνικὰ χρώματα καὶ τὸ ὄνομα «Ελλήνις». Θὰ ἀρχίσῃ τὰ δρομοπέρατα λευκολόγια του μεταξύ Σαουθάμπτον, Πειραιώς, λιμένων Αὐστραλίας, τὸν προσεχῆ Νοέμβριον. Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν σχετικὰς λεπτομερείας.

d.w. και ναυπηγήσεως 1949, με σερβέυ τούλιον 1960. Θά παραληφθῇ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα τέλη Αὔγουστου.

— Επίσης παρὰ τοῦ κ. Γ. Μ. Λιγνού ἡγοράσθῃ τὸ διηζελοκίνητὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Maltese Prince» 2.361 τόν. γκρός, 3.500 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1946, με σερβέυ τούλιον 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 65.000 λιρῶν και παραλαβὴ ἐντὸς τοῦ Αὔγουστου εἰς Λιδέρπουλ.

— Παρὰ τοῦ γραφείου τῶν κ.κ. N. και I. Βλασσοπούλου ἡγοράσθῃ διὰ πελάτας του τὸ ἀμερικανικὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «John Holt» 3.821 τόν. γκρός, 5.396 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1946, με σερβέυ τούλιον 1962, ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος παρελήφθῃ ἡδη εἰς Λιδέρπουλ, ἔνθα ὑψώσεται τὴν λιδεριανὴν σημαίαν και μετωνομάσθῃ «K. & C. M. A. & C.».

— Τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Rane» 1.364 τόν. γκρός, 2.000 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1927, ἡγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν και μετωνομάσθῃ «Ε.Λ.Η.η.».

— Παρ' Ἑλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθῃ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Flamma» 2.825 τόν. γκρός, 4.380 τόνων φορτίου και ναυπηγήσεως 1942, με σερβέυ λῆξαν, ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν. Παραληφθεῖται εἰς Τάιν ὑψώσεται τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν και μετωνομάσθῃ «Σ.Α.Ν.Τ.Ζ.Ο.Τ.Ζ.».

— Δύο νορβηγικὰ μότορ - τάνκερς «Rinda» 9.892 τόν. γκρός, 15.880 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1952 και «Ruth» 9.924 τόν. γκρός, 15.860 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1951, ἀμφότερα με σερβέυ 1961, ἡγοράσθησαν παρ' Ἑλλήνων τοῦ Λονδίνου ἀντὶ 280.000 λιρῶν και τὰ δύο.

— Τὸ μικτὸν ἀγγλικὸν μότορσπιτ «Brisbane Star» 11.147 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1936, ἡγοράσθῃ παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 111.000 λιρῶν και ἐν συνεχείᾳ ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς «Ἀπὸ Ανατολῆς», ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθὲν πρὸ ημερῶν εἰς Τάιν και μετονυμασθὲν «Ε.Ν.Ε.Ω.», ὑψώσεται τὴν λιδεριανὴν σημαίαν και ἐπλευσεῖται εἰς Ρόττερνταμ. Ἐκεῖ θὰ φορτωθῇ δι' «Ἀπὸ Ανατολῆς», διόπι και θὰ παραδοθῇ πρὸς διάλυσιν.

— Τὸ ὑπὸ δρετανικὴν σημαίαν διηζελοκίνητὸν δεξαμενόπλοιον «Merchant Knight» 10.166 τόνων γκρός, 15.330 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1952, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν καλύπτουσαν Ἑλληνικὴν συμφέροντα ἐταιρίαν «Ντρέϊκ» εἰς Αὐστραλίαν ἐφοπλιστάς, με παράδοσιν εἰς Σιγκαπούρην. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Sonja» 1.570 τόν. γκρός, 2.990 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1940, με σερβέυ τοῦ 1961, ἡγοράσθῃ παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν, περιλαμβανομένης και τῆς μεταδιάσεως ταύμ - τσάρτερ διὰ δύο ἔως τρία ἔτη. Τὸ σκάφος τελεῖ ὑπὸ

παραλαβὴν εἰς Λαντσκρόνα και θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Λιδερίας.

— Τὸ ἀγγλικὸν κάρρυκο - λάινερ «Assyria» 8.683 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1950, ἡγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων (ἐταιρία «Στάλας»), ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, παρελήφθῃ εἰς Λονδίνον, μετωνομάσθῃ «Λ.Α.Ρ.Τ.Η.Σ.» και ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιδερίας. Ἡδη, ἀπέπλευσεν ἐκ Λονδίνου διὰ Πλέιτ.

— Τὸ ὄνηκον εἰς Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «Τ.Ι.Τ.Α.ν.» 29.278 τόν. γκρός, 47.422 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1960, ἡγοράσθῃ ἐν πλειστηριασμῷ ὑπὸ τῆς «Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσιον» ἀντὶ τιμῆς 7.560.000 δολλαρίων.

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν λίμπερτον «Βάλιαντ Φόρς» 7.211 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, ὅπερ ἦτο παρωπλισμένον εἰς Νεάπολις ἀπὸ τῆς 24ης Φεβρουαρίου 1960, συνεπείᾳ κατασχέσεως δι' ἀπαιτήσεις, ἐπωλήθη ἐκεῖ ἐν δημοπρασίᾳ. Ἀγοραστής του, ἀντὶ τιμῆς 88.700 δολλαρίων, είναι ὁ κ. Ἀντών. Κουλουκούντης, ἐκ τῶν συνιδικητῶν τοῦ αὐτοῦ πλοίου. Τὸ «Βάλιαντ Φόρς» ἔφερε φορτίον σίτου δι' Ἰνδονησίαν, διτάν κατεσχέθη. Ἐγένετο μεταφόρτωσις εἰς ἔτερον σκάφος, ἵνα διακομισθῇ τὸ φορτίον εἰς τὸν προορισμόν του, ἐνώ τὸ κατασχέθεν πλοίον ἐκρατήθη ἐκτότε εἰς Νεάπολιν.

ΤΟ 48ΩΡΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΚΤΟΠΟΛΙΣ

‘Υπεγράφῃ ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις ἐργασίας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, διὰ τῆς ὁποίας καθιεροῦται ἡ 48ωρος ἐδδομαδιαία ἐργασία ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν.

‘Η ισχὺς τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως ἀρχεται τὴν 1ην Ιουλίου 1963 και λήγει τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1964.

Διὰ τῆς ὡς ἀνω συμβάσεως ἐργασίας τροποποιεῖται τὸ ἄρθρον 7 τῆς προηγουμένης συμβάσεως. Τὸ ὑπόλοιπα ἄρθρα τῆς πλασιάς συλλογικῆς συμβάσεως παραμένουσιν ἐν ισχύ.

Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΙΣ

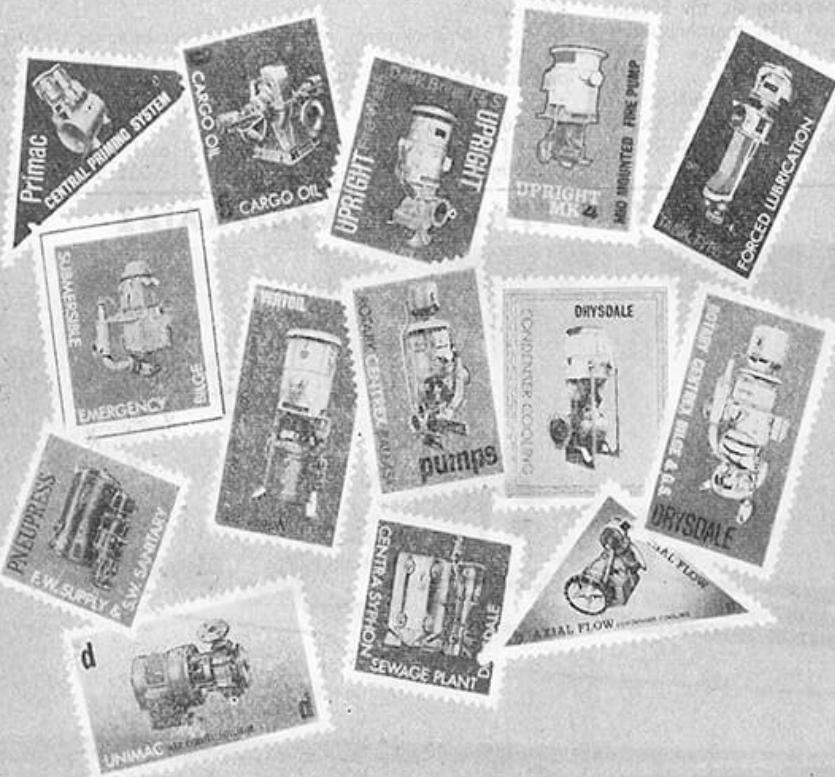
Οὕτω, τὸ ἄρθρον 7 κατόπιν τῆς σχετικῆς τροποποιήσεως, ἔχει εἰς τὴν νέαν σύμβασιν ὡς ἔξῆς:

“Ἄρθρον 7.

*Ωραι ἐργασίας ἐν πλῷ και ἐν λιμένι.

1. Αἱ ὥραι φυλακῶν τοῦ προσωπικοῦ καταστρώματος, μηχανῆς και γενικῶν ὑπηρεσιῶν ὅριζονται εἰς τεσσαράκοντα ὅκτω (48) καθ' ἐδδομάδα, ητοι ὅκτω (8) ὥραι καθ' ἡμέραν ἀπὸ Δευτέρας μέχρι και Σαββάτου.

2. Αἱ ὥραι ἡμερησίας ἀπασχολήσεως τοῦ ἀνωτέρω προσωπικοῦ εἰς



The
stamp
of
quality
in
marine
pumping

DRYSDALE PUMPS
DRYSDALE SERVICE

πάσης φύσεως έργασίας, πλήν φυλακών, έν πλῷ καὶ ἐν λιμένι δρίζονται εἰς τεσσαράκοντα πέντε (45) καθ' ἔδυμόδα, ήτοι εἰς ὅκτε ώρας ημερησίως ἀπὸ Δευτέρας μέχρι καὶ Παρασκευῆς καὶ εἰς πέντε (5) ώρας κατὰ Σάββατον.

3. Κατὰ τὰς Κυριακάς, οἱ ναυτικοὶ δικαιοῦνται ἀπαλλαγῆς ἐκ τῆς ἔργασίας.

4. Όσακις, λόγῳ τῶν ἀναγκῶν τῆς 'Υπηρεσίας τοῦ πλοίου, δὲν καθίσταται ἐφίκτη ἐν πλῷ εἴτε καὶ ἐν λιμένι ή ἐκ τῆς ἔργασίας τῆς Κυριακῆς ἀπαλλαγὴ τῶν ναυτικῶν, παρέχεται κατ' ἐπιλογὴν τοῦ Πλοιάρχου εἰς τοὺς οὕτως κατὰ Κυριακὴν ἑκτελοῦντας φυλακὴν ἢ ὀπωδόηποτε ἀπασχολουμένους :

α) 'Απαλλαγὴ ἐκ τῆς ἔργασίας δι' ἀδείας ἀπουσίας ἐκ τοῦ πλοίου ἐπὶ τόσα συνεχῆ εἰκοσιτετράωρα εἰς ὅσας ἀνέρχονται αἱ Κυριακαὶ καθ' ἄς ὁ ναυτικὸς εἰργάσθη.

β) Πρόσθετος ἀμοιβὴ.

ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Ἐπι ἀνακύψαντος εἰς τὰς Πάτρας νέου θέματος διὰ τὰ πορθμεῖα 'Ελλάδος - 'Ιταλίας, παρέχονται αἱ κάτωθι πληροφορίαι :

'Απὸ τοῦ 'Ιουνίου ἐ. ἔ. ἔκτὸς τῶν δύο πορθμείων τῆς 'ΕΛΜΕΣ' καὶ τῆς 'Αδριατικα', τὰ ὅποια συνδέουν τὸ Βρινδήσιον μὲ τὴν 'Ελλάδα, φθάνοντα εἰς Πάτρας μὲ προσεγγίσεις εἰς Κέρκυραν καὶ 'Ηγουμενίσαν, ἐδρομολογῆθε καὶ τρίτον πορθμείον, τὸ ἐλλην. 'Καρίνα', μὲ ἄπ' εὐθείας σύνδεσιν τοῦ Βρινδήσιου μὲ τὸν Πειραιά.

'Η Τουριστικὴ 'Επιτροπὴ Πατρῶν διεμαρτυρήθη ἔκτοτε πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορ. Ναυτιλίας καὶ ἄλλας ἀρχάς, διότι αἱ πληροφορίαι τῆς εἰναι ὅτι οἱ ναύλοι τοῦ «Καρίνα» διὰ μεταφορὰν ὄχημάτων καὶ πρώτων εἰναι οἱ αὐτοὶ μὲ ὅσους ζητοῦνται ἀπὸ τὰ λοιπὰ πορθμεῖα ἀπὸ Βρινδήσιον εἰς Πάτρας. Οὕτως ὁ μεταφερόμενος δὲν πληρώνει εἰς τὸ «Καρίνα» ναύλον διὰ τὴν ἀπὸ Πάτρας εἰς Πειραιὰ διαφορὰν διαδρομῆς, ή ὅποια εἰναι περίπου 200 χλμ. ή ἀνάλογα ναυτικὰ μίλια.

'Η ἔξισωσις αὕτη τῶν ναύλων τοῦ ἐν λόγῳ πορθμείου Βρινδήσιον — Πειραιῶς μὲ τοὺς ναύλους τῶν πορθμείων Βρινδήσιον—Πατρῶν ἀποτελεῖ κατὰ τὴν Τουριστικὴν 'Επιτροπὴν Πατρῶν, προεδρευομένην ἀπὸ τὸν δικηγόρον κ. Κ. Τριανταφύλλου, περίπτωσιν ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ εἰς δάρδος δολοκήρου λιμένος, τὴν δόπιον μάλιστα προβλέπουν αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 9 § 1 καὶ 5 § 2 ἐδ. τοῦ νόμου 6059)34, ὡς ἀντικατεστάθη οὗτος ὑπὸ τοῦ νόμου 1121)1936.

'Ο ἀπελθὼν 'Υπουργός κ. Κωτιάδης εἶχεν ἀπαντήσει εἰς τὴν Τουριστικὴν 'Επιτροπὴν Πατρῶν, ὅτι τὸ 'Υπουργεῖον δὲν δύναται νὰ ἐπέμβῃ εἰς διακανονισμὸν ναύλων πλοίων γραμμῶν ἔξωτερικοῦ, ή Τουριστικὴ 'Επιτροπὴ δῆμως ἐπιμένει καὶ ἐπανέρχεται ἐπὶ τοῦ θέματος, μὲ τὸν Ισχυρισμὸν ὃ πρόκειται περὶ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ καὶ ή ζημία τοῦ λιμένος Πατρῶν εἰναι προφανής. 'Ηδη τὸ θέμα εύρισκεται εἰς τὴν Κεντρικὴν Διοίκησιν τοῦ Ε.Ο.Τ., δὲ ὅποιος ἔχει παρακληθῆ παρὰ τῆς 'Επιτροπῆς του τῶν Πατρῶν νὰ χειρισθῇ αὐτὸς τὸ ζῆτημα ἀπ' εὐθείας.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,

Μεταξὺ 20ῆς 'Ιουλίου καὶ 5ῆς Αύγουστου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκέπτας εἰς τὰ «Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὰ κάτωθι σκάφη : «Γουόρλντ Τσάμπιον» (ἐλλην. δεξαμ.) 23.500 τόννων δ.ω. (μετασκεψή εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου). «Ατλαντικό Κόνουεστ» (λιβ. δεξ.) 18.180 τ. γκρος (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Ολύμπικ Μάσονταιν» (λιβ. δεξ.) 21.454 τόννων δ.ω. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Αΐντηλ»

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ο "ΠΡΩΤΕΥΣ",

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΟΝ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

1. ΑΙ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ θὰ διενεργηθοῦν τὴν 20ῆν ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ ἐ.ἔ.

2. Αἱ Κατατακτήριοι ἔξετάσεις διὰ τὴν Εην τάξιν θὰ διενεργηθοῦν τὴν 28ῆν Σεπτεμβρίου ἐ.ἔ.

3. ΓΙΝΟΝΤΑΙ ΔΕΚΤΑΙ ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΟΝ. Τοῦτο εύρισκεται εἰς τὴν Παραλιακὴν Λεωφόρον τοῦ Νέου Φαλήρου καὶ πληροὶ ὅλους τοὺς ὄρους τῆς ήσυχου, ἀνέτου καὶ ύγιεινῆς διαμονῆς, ἐφωδιασμένον μὲ ὅλας τὰς συγχρόνους ἐγκαταστάσεις.

4. Οἱ μακράν κατοικοῦντες μαθηταὶ μεταφέρονται εἰς τὴν Σχολὴν διὰ τῶν αὐτοκινήτων αὐτῆς καὶ διὰ Λεωφορείων Πούλμαν.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Βασ. Σοφίας 114, Πειραιεὺς.
Τηλ. 475.502. Αχαρνῶν 16 (Πλ. Βάθης) Αθῆναι. Τηλ. λέφωνον 836.300.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΛΙΓΑΙΑ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

41.819 τόννων δ.ω. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Εξηπρές» (ίπταμενον) 130 τ. γκρος (καθαριομός υφάλων). «Τρίτων» (ἐλλην.) 18.410 τόννων δ.ω. (ἐπησία ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Γκρέις» (λιβ. δεξ.) 32.570 τόννων (μικροεπισκευαί). «Ολύμπικ Γουίντ» (λιβ. δεξ.) 22.024 τόννων (ειδικὴ ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Μαρίν» (λιβ. δεξ.) 28.352 τόννων (ειδικὴ ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Μαρίν» (λιβ. δεξ.) 23.500 τόννων (επισκευαί σκάφους). Καὶ «Ατλαντικ Γιούνιβερς» (ἐλλην. δεξαμ.) 32.000 τόννων (ἐπησία ἐπιθεώρησις).

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 25535 ἀποφάσεως του τὸ 'Υπουργεῖον Δημοσίων 'Εργων ἐνέκρινε τὸ ἀποτέλεσμα τῆς διενεργηθείσης εἰς τὸν Σύρον μειοδικῆς δημοπρασίας πρὸς ἀνάληψιν τοῦ ἔργου τῆς κατασκευῆς νέας προδιήτης εἰς τὸν λιμένα 'Ερμουπόλεως πρὸς παραδολὴν τῶν ἐπιβατηγών πλοίων. 'Η δαπάνη τῆς κατασκευῆς θ' ἀνέλθη εἰς 3.154.465 δραχμάς.

ΤΑ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Εἰς τόμον πολυστέλιον ἔξεδωκεν ἡ ἑταῖρία Τυπάλδου τὰ μέχρι τοῦ διηγείσας ἀπὸ ἐπιδέκτους τῶν σκαφῶν τῆς — προσωπικότητας καὶ ὀργανώσεως ἐπιδέκτους — συγχαρητήρια γράμματα διὰ τὰς καλὰς πρὸς αὐτοὺς ὑπηρεσίας της. Φωτογραφικὰ ἀνάτυπα ἐκαντάδων ἐπιστολῶν πάσης προελέυσεως καὶ ἐισποργάφων δηλώσεων δημοσιεύονται εἰς τὰς σελίδας τῆς ἐκδόσεως αὐτῆς. Λόγοι ἐπαινετικοί, θερμὰ συγχαρητήρια, ἀγαθαὶ ἐντυπώσεις, ἐν ὑπεραφθονίᾳ περιέχονται εἰς τὴν ἀλληλογραφίαν αὐτῆς. 'Ἄξιζουν τῆς προσοχῆς κάθε ἀμερόληπτου παραπηροτοῦ διὰ τὸ ἐπιτελούμενον ὑπὲρ τῆς τουριστικῆς μας ὑποθέσεως λαμπτὸν ἔργον τῆς 'Εταιρίας Τυπάλδου.

Δὲν λείπουν, θεβαίως, καὶ τὰ σποραδικὰ πωράπονα. Εἶναι τόσον δύσκολον τὸ ἔργον τῆς φιλοξενίας ἐπὶ ἐνός πλοίου! 'Υπόκειται εἰς μηρίας ἀντιδότης. 'Αν δὲ τις ἡμαρτὶ νὰ τὰ προβλέψῃ κατὰ ἔνα περιηγητικὸν τοξίδιον, ή τρικυμία καὶ τὰ ἔξι αὐτῆς δυσάρεστα διὰ τὴν ὄνεισιν τῶν ἐπιβατῶν δὲν προλαμβάνονται. Συνήθως τὰ πλείστα τῶν παραπόνων, αἱ δυσάρεσκεια εἰναι ή συνέπεια.

Πάντως, διὰ μέσου τῶν σελίδων τῆς ἐν λόγῳ ἐκδόσεως τῆς 'Εταιρίας Τυπάλδου ἀνάγλυφος διαπιστούται ἡ ἐπίμονος προσπάθεια διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν τῶν πλοίων της, μὲ προθυμίαν, συνέπειαν, ἀπόλυτον καλὴν θέλησιν καὶ χωρὶς καμμίαν στενότητα μέσων οὐλικῶν.

Consign Your Vessels in Full Confidence to

Furness' Shipping & Agency Co. S.A.

Gramayestraat, 4 - ANTWERP - BELGIUM

SHIPBROKERS,
BUNKER CONTRACTORS,
AND REGULAR LINE AGENTS

Established at:

ANTWERP

ZEEBRUGGE

GHENT

BRUSSELS

DUNKIRK

ROTTERDAM

AMSTERDAM

Teleg. Address: FURNESS - ANTWERP

Telephone : ANTWERP 33.87.50 (20 lines)

Telex : ANTWERP FURNESS AN 03-178

AN 03-179

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΟΥ «LURLINE»

Άνεγραφησαν τελευταίως εις τὸν ἀμερικανικὸν τύπον πληροφοριαὶ, ὅτι ἡ «Μαριτάιμ Ἀντιμιστρέσιον» δὲν στέρεψε νὰ παράσχῃ τὴν ἄδειαν πωλήσεων τοῦ ὑπερκεανίου «LURLINE» ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Αἱ ἀμερικανικαὶ ἀρχαὶ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν πώλησιν προκειμένου τὸ σκάφος νὰ ψύσῃ τὴν Λιθεριανὴν ἢ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, δεδομένου ὅτι δυνατὸν τὰ πλοῖα τῶν ἐν λόγῳ σηματῶν νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὸν ἀμεσὸν ἔλεγχον τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν.

Θὰ ἐπιτραπῇ, ἵσσω, ἡ χρονονομάλωσις τοῦ πλοίου.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθέμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αὔγουστου ὑπεργάφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Μάρτικος», ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ, τόννων γκρός 3.549, ἀπὸ 30 Ἰουλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀχ. Χαλκούση, «Μαίανδρος», λιθεριανόν, τόννων γκρός 15.800, ἀπὸ 15 Αὔγουστου 1963, «Ἀτλαντικ Στάρ», λιθεριανόν, τόννων γκρός 15.800, ἀπὸ 1 Αὔγουστου 1963, «Ἀτλαντικ Γιούνιβερς», λιθεριανόν, τόννων γκρός 20.854, ἀπὸ 1 Αὔγουστου 1963, «Ἀτλαντικ Γιούνιον», λιθεριανόν, τόννων γκρός 20.608, ἀπὸ 8 Αὔγουστου 1963 καὶ «Ἀτλαντικ Σανράις», λιθεριανόν, τόννων γκρός 10.077, ἀπὸ 16 Αὔγουστου 1963, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Ζανάρα.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ πλοῖα: «Δῆμος», ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ, τόννων γκρός 7.187, λόγῳ μὴ ἀνανεώσεως τῆς συμβάσεως καὶ «Ἄρχων Μιχαήλ», ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ, τόννων γκρός 4.808.

Κατόπιν τούτου, τὰ ὑπὸ ἔνεας σημαίαν πλοῖα ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν διοικούντων τὰ πληρωμάτα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ N.A.T. ἀνέρχονται εἰς 579, τόννων γκρός 5.490.082.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθέμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αὔγουστου ἔχοργήθησαν παρὰ τοῦ N.A.T. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοὺς ναυτικοὺς ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Πέτρο Φρ. Μαντζολίνον, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 3.532 καὶ Στυλ. Γ. Στυλιανοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 4 ἡμερῶν δρχ. 930 μηνιαίων.

Εἰς μηχανικούς: Ἀγγελικήν, χήραν Παν. Καλιακούδα, μηχανικοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 4.791 μηνιαίως.

Εἰς ραδιοτηλεγραφητάς: Σπ. Β. Δέρβον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 2.974 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερο πληρώματα: Τριανταφυλλίαν, χήραν Ἰω. Σαμιών, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 6 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625, Μάρκ. Λεων. Γλύκαν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 2 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 20 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625, Χαρι-

τωμένην, χήραν Ἀντ. Μουστάκα, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 1.206, Νικόλ. Ἰω. Δεσύπηρην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 942, Κων. Λεων. Κοντοσταύλων, θαλαμητόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν δρχ. 922, Ἀντ. Μ. Καμπούρην, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625, Σπυρ. πατέρα Νικ. Χάλαρη, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 4 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625, Ἰωάν. Σπ. Βατίσταν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 9 ἑτῶν καὶ 16 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 625, Μιχ. Ἀν. Μακαρατζῆν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 33 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν δρχ. 1.526, Νικ. Σπ. Στατήρην, μηχανοδηγόν, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν καὶ 9 ἡμερῶν δρχ. 1.406, Ἀντών. Μ. Γάσπαρη, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν δρχ. 846, Εἰρήνην, χήραν Ἀντ. Ἐλληνα, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 6 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 798, Χρυσ. Ἀντ. Καυτσόν, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 1.291, Αιλατερίνην, χήραν Ἀντ. Ναούμ, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν δρχ. 1.094, Πελ. Ἰω. Κωνσταντίνου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 1.769, Μιχ. Ἀντ. Βεκρήν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 2.309, Βασίλ. Ν. Λάμπρου, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν δρχ. 2.016, Κωνσταντίναν, χήραν Π. Κακρίλα, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δρχ. 625, Σοφίαν, χήραν Γ. Καμιάτσου, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν καὶ 2 ἡμερῶν δρχ. 1.047, Ἀφέντραν, χήραν Ἐμμ. Μιτση, θερμαστού, μὲ ὑπηρεσίαν 13 ἑτῶν, 10 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 1.022 καὶ Παν. Ἰω. Κονταράτον, λιπαντήν, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν δρχ. 1.743 μηνιαίως.

ΝΑΥΚΑΗΡΟΙ ΚΑΙ ΚΥΒΕΡΝΗΤΑΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν πτυχίου κυβερνήτου Α' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Χρ. Ἀργυρός, Νικ. Βασάλος, Ἰω. Βλαντής, Βασ. Ἰωαννίτης, Ἀν. Καραντζῆς, Ἀπ. Καραϊσκάκης, Π. Λαμπιόγλου η Λαμπτίστης, Ἀν. Τσοδός καὶ Ἐλ. Τσαγαλᾶς.

Διὰ τὸ πτυχίου τοῦ ναυκλήρου ἐπέτυχον οἱ κ.κ.: Γ. Ἀνδρεάκος, Φ. Βολανάκης, Λ. Βασιλικός, Ἀνδ. Βαλσαμάκης, Β. Βίκος, Κων. Γεροκούνας, Στ. Γιοδάστης, Ἀντ. Δεοποτίδης, Π. Κουμπενᾶς, Ἀν. Καραδήμας, Εύ. Κακούρης, Κων. Κουτσογιάννης, Γ. Κλιγγότουλος, Ἀσ. Κολύδας, Ἀθ. Καρφάκης, Δ. Κουτρής, Ν. Κόζης, Ἰω. Κουτσοφίος, Στ. Μωράτης, Στ. Μυλωνᾶς, Δ. Μαραβέγιας, Ν. Μωράτης, Γ. Μακρυγιανάκης, Ἀθ. Μασάρος, Π. Μαστροκούκος, Χρ. Μακελαράκης, Γ. Μαυρίκης, Ἰω. Μαύρος, Εύσ. Πετούσης, Ν. Παραπονάρης, Ν. Παλαιοίογος, Κων. Ρούσσης, Χρ. Σαφάκας, Γ. Στελάκης, Π. Τέντης, Ἀν. Τσοδός, Φ. Φλωκός, Μ. Φλωρής, Ἰω. Χατζίνας, Γ. Χουσάκος καὶ Γ. Μπαΐραμης.

Η "ΕΝΩΣΙΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ Ε.Ν.,"

Κατὰ τὰς διεξαχθείσας ἀρχαιρεσίας τῆς «Πανελλήνιου Ἐνώσεως

S. A. D. E. P.
SOCIETÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES
37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.
CABLES: AUXIPETRO PARIS

**ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
 ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
 ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ
 HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑΝ,
 ΧΑΒΡΗΝ, ΒΡΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ
 ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ "Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ
 ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ :

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

(αριθ. 03) CARGO - MARITIME,
 28, AVENUE DE L' OPERA, PARIS, 2.
 Cables: CARGOCHART PARIS
 Telex: 21.000 CARMAR PARIS

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

ADELFIAS SHIPPING Co., Ltd.,
 BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E.C. 3,
 Cables: ADELFIAS LONDON TELEPH. AVENUE 7206
 Telex: 24.288 ADELFIAS LONDON

Προσωπικού Τροφοδοσίας Ε.Ν. Πάσης Τάξεως» έξελέγησαν: Πρόεδρος ό κ. Δημ. Βελισσαράτος και σύμβουλοι οι κ.κ. Β. Γιαμβριάς, Ήλ. Ματσούκης, Στέφ. Καψάλης, Διον. Μαρίνης, Δημ. «Ασημομύτης, Φ. Κοσμίδης, Ιω. Γαβαλάς, Γερ. Κοκκόλης (Ξανθός) και Νικ. Μεταχάς, Αναπληρωματικοί σύμβουλοι έξελέγησαν οι κ.κ. Β. Τσιγκριμάνης, Γερ. Πατρίκιος, Ήλ. Ζαρόκωστας, Γερ. Χρ. Κοκκόλης, Γ. Βασιλάτος, Θ. Μιχαλάτος, Π. Νικολόπουλος και Στέφ. Βαλσαμής.

Κατόπιν τών άνωτέρω ἀρχαιρεσιών, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἐν λόγῳ «Ενώσεως διὰ τὴν τριεῖταιν 1963 - 66 συνεκροτήθη ὡς ἔξῆς: Πρόεδρος ό κ. Δημ. Βελισσαράτος, χιτιπρόεδρος ό κ. Βασ. Γιαμβριάς, γεν. γραμματεὺς ό κ. Ήλ. Ματσούκης, ταμίας ό κ. Στέφ. Καψάλης και ἔφορος ό κ. Δ. Ασημομύτης.

Αφ' ἔτερου έξελέγησαν σύμβουλοι Π.Ν.Ο., Γ.Σ.Ε.Ε. και Ε.Κ.Π. οι κάτωθι: Τακτικοὶ οι κ.κ. Βελισσαράτος, Ήλ. Ματσούκης, Στ. Καψάλης, Δ. Μαρίνης και Ιω. Γαβαλάς, ἀναπληρωματικοὶ δὲ οι κ.κ. Δ. Ασημομύτης, Φ. Κοσμίδης, Γ. Κοκκόλης (Ξανθός), Δ. Βλάμης και Β. Τσιγκριμάνης.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΚΑΙ ΤΟ ΣΧΕΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

Τοῦ ύπουναυάρχου κ. Σ. Γ. ΖΑΡΚΟΥ

Ἡ διεθνεῖα νομικὴ κατάρτισις, ἡ πλήρης γνῶσις τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων καὶ ἡ ἀπὸ τῆς ἔδρας τοῦ καθηγητοῦ πείρα τοῦ κ. Ζάρκου, συνέβαλον εἰς τὴν ὑπ' αὐτῷ συγγραφὴν ἐνός βιβλίου εἰς τὸ ὄποιον μὲ σαφῆνιαν, ἐπιστημονικὴν πληρότητα, ἀλλὰ χωρὶς περιττολογίας καὶ μὲ κάθε δυνατὴν συντομίαν ἔξετάζονται τὰ συνθέτοντα καὶ τὰ διέποντα τὴν διὰ θαλάσσης μεταφοράν θέματα — τὰ γνωστά εἰς τὴν ἀγγλικὴν ὡς «Shipping practice».

Ἄν τη Ληφθῆ ὑπ' ὅφιν, ὅτι ὁ ἀσχολούμενος μὲ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν εἶναι ἀπαραίτητον νὰ γνωρίζῃ «ὅλιγα περὶ τοῦ παντὸς καὶ τὰ πάντα περὶ ἑκάστου θέματος», κατὰ τὴν προσφυά ἔκφρασιν τῶν ναυτικῶν κύκλων τοῦ Λιδερτούλ, τότε ἡ χρησιμότης τοῦ βιβλίου τοῦ κ. Ζάρκου καθίσταται ἐμφανῆς ἐκ τοῦ πρώτου δέλματος. «Ἐξετάζονται, κατ' ἄρχην, εἰς αὐτὸν εἰς γενικὰ γραμμάταις δοιοὶ οἱ παράγοντες τῆς συγχρόνου ναυτιλίας, ήτοι ὁ πλοϊοκτήτης, ὁ ἔφοπλιστής, ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ ναυτεργάτης, ὁ ἔμπτορος, ὁ φορτωτής, οἱ νηογνώμονες, ὁ ἀσφαλιστής, ὁ μερίτης. Ἐξετάζεται ἐν συνεχείᾳ τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον, ὡς καὶ ἡ εύθυνη τοῦ μεταφορέων, ἡ σύμβασις τῆς ναυλώσεως, οἱ γενικοὶ δροὶ τῶν ναυλοσυμφώνων, τὸ ταξίδιον τοῦ πλοίου, οἱ τύποι τῶν ναυλοσυμφώνων, ἡ ἐρμηνεία αὐτῶν, τὰ περὶ ναύλου, δικαιώματος ἐπισχέσεως κλπ. καὶ ἐπίσης ὁ τρόπος ὑπολογισμοῦ τῶν ἔξδων ταξιδίου, τὰ περὶ προστατευτικῶν ἐνώσεων τῶν πλοιοκτητῶν, τὰ περὶ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως τῶν Βρυξελῶν, τὰ περὶ φορτωτηκῆς καὶ τὰ περὶ γενικῆς ἀδερφίας. Τὸ ἀκολουθοῦν εἰς τὸ τέλος τοῦ βιβλίου γλωσσάριον, αἱ βραχυγραφίαι καὶ τὸ καθ' ὅλην εὐρετήριον, διευκολύνουν ἔξαιρετικῶς τὸν ἀναγνώστην τοῦ βιβλίου αὐτοῦ, ἡ χρησιμότης τοῦ ὄποιον διὰ πάντα ἀσχολούμενον περὶ τὰ θαλάσσια ἔργα εἶναι προφανής.

Ο «ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ».

Τοῦ κ. ΚΩΝΣΤ. Ο. ΔΑΝΑΛΗ, Πλοιάρχου Ε.Ν. καὶ Δικηγόρου

Παρὰ τοῦ λίαν γνωστοῦ πλοιάρχου τοῦ Ε.Ν. καὶ παρ' Ἐφέταις Δικηγόρου κ. Κωνσταντίνου Δανάλη ἔξεδόθη τὸ ἀνωτέρω ἔγχειριδίον, ἔχον τὴν μορφὴν τῶν γνωστῶν «Shiropmaster's business companion». Ἡ μακρὰ πείρα καὶ ἡ ἐπιστημονικὴ κατάρτισις τοῦ συγγραφέως ἐπέτυχον νὰ δώσουν εἰς 270 μόλις σελίδας συνήθους σχήματος μίαν συγκεφαλαιοτικὴν περιγραφὴν πάντων τῶν ἐνδιαφερόντων τὸν πλοιάρχον θεμάτων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς εἰς ἔκαστον ἔξ αὐτῶν ἀντιστοίχου ιστορικῆς ἀνασκοπῆσεως.

Ἐξετάζει, κατ' ἄρχην, ὁ κ. Δανάλης, τὸ πλοίον ἀπὸ ναυπηγικῆς καὶ τεχνικῆς πλευρᾶς, τὰ ἀφόρωντα εἰς τὴν ἀσφάλειαν αὐτοῦ θέματα, περιγράφει εἰτα τοὺς κυριωτέρους τύπους τῶν συγχρόνων πλοίων, διεξέρχεται τὰ περὶ τῆς ἐμπορικῆς αὐτῶν ἐκμεταλλεύσεως, ναυλώσεως καὶ ἀδερφῶν θέματα, εἰσέρχεται εἰς τὴν πρακτικὴν τῆς ναυτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ ἀσχολεῖται μὲ τὴν ναυσιπλοίαν τοῦ πλοίου, τὴν ναυτικὴν τέχνην καὶ τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου ἀπὸ τῆς ἀπόφεως τῶν καθηκόντων αὐτῶν καὶ τῶν διεπουσῶν τὸ πλήρωμα νομικῶν διατάξεων, ὡς καὶ μὲ διαφορὰ εἰς τὸν πλοιάρχον, διὰ νὰ καταλήξῃ, σκιαγραφῶν τὸ Σύμπαν, μὲ τὰς διαφόρους κοσμικὰς θεωρίας καὶ τὴν προέλευσιν τοῦ Σύμπαντος.

Πολύπλευρον καὶ δυσχερές τὸ ἔργον ποὺ ἀνέλαβεν ὁ συγγραφέυς, ἐπιθυμῶν νὰ παράσχῃ εἰς τοὺς συναδέλφους του ἐναὶ ερεφενετεῖς book».

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS : JAMES A. MCLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E. C. 2.

διὰ πᾶν θέμα τῆς καθ' ἡμέραν ἐργασίας των, τὰ προσόντα του ὅμως καὶ ἡ ἐγνωσμένη ικανότης του τὸν ἐδιοθῆσαν νὰ τὸ φέρῃ εἰς αἰσιον πέρας, δι' ὃ καὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὸν συγχαίρουν θερμῶς, ἐξ ίσου θερμῶς συνιστώντα τὸ βιβλίον του εἰς δόλον τὸν ναυτικὸν μας κόσμουν.

ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΜΜΟΥΝΙΣΜΟΣ

Τοῦ Καθηγητοῦ κ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΠΡΟΚΟΥ

Είναι γνωστός, τόσον εἰς τὸ «Ελληνικὸν» δόσον καὶ εἰς τὸ διεθνὲς κοινόν, ὁ καθηγητής τῆς Κοινωνιολογίας κ. Ελευθέριος Πρόκος, ιδίᾳ διὰ τὰς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διαλέξεις του, διὰ τῶν ὅποιων τόσον προήγαγε τὴν «Ελληνικὴν ἐθνικὴν ὑπόθεσιν».

Εἰς τὸ ἀνωτέρω σύγγραμμα του, ὁ ἐκλεκτὸς συγγραφεὺς ἀναπτύσσει τὸν «Ελληνισμὸν» ὡς κοσμοθεωρίαν ἐν ἀντιπαρασβολῇ πρὸς τὴν κοσμοθεωρίαν τοῦ κομμιτισμοῦ, ἀπόδεικνύει διὰ θετικῶν, ἐπιστημονικῶν θεμελιώμων, ἐπιχειρημάτων τὴν δύναμιν τῆς μιᾶς κοσμοθεωρίας, δι' ἣς αὗτὴ οὐχὶ μόνον κατώρθωσε νὰ ἐπιζήσῃ ὡς τοιαύτη τῶν αἰώνων καὶ τῶν μέσω σύντονων σημειωθείσων τεραστίων καταστροφῶν, μεταβολῶν καὶ ἀνακατατάξεων καὶ νὰ μεταδῶσῃ εἰς τὸν δυτικὸν κόσμον τὸν σημερινὸν τοῦ πολιτισμού, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπιβιώσῃ ὡς ἔθνος - φορεὺς τῆς κοσμοθεωρίας αὕτης μέχρι τῶν ημερών μας. Ἀποδεικνύονται ἐπίσης δι' ἐπιστημονικῶν θεμελιούμενών ἐπιχειρημάτων, οὐχὶ μόνον αἱ ἀδυναμίαι, αἱ ἀντιφάσεις καὶ ἡ ἀρνητική, ἀλλὰ καὶ αὐταὶ αἱ ὑποπτοὶ ἐπιδιώξεις τῆς ἐρυθρᾶς κοσμοθεωρίας.

Δεῦ ζῶμεν εἰς τὸν σήμερον εἰς τὸν συγκρούσεως δύο η περισσότερων ἴμπεριαλισμῶν, ἀλλὰ παριστάμεθα, ὡς ἀποδεικνύει εἰς τὸ βιβλίον του ό κ. Πρόκος, μάρτυρες τῆς τελικῆς φάσεως τῆς συγκρούσεως δύο κοσμοθεωρίων, τὰ θετικὰ στοιχεῖα τῆς μιᾶς τῶν ὅποιων ἐγγυῶνται τὴν τελικὴν ἐπιδιώσιν της, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν δέν νοεύονται αὐτὰ ἀπὸ ιδιοτέλειαν, καιροσκοπισμὸν ἡ μικροπολιτικάς ἐπιδιώξεις.

Βαθύταται εἶναι αἱ σκέψεις τοῦ συγγραφέως καὶ χρησιμότατον τὸ βιβλίον του, τὸ ὄποιον θερμῶς συνιστάται εἰς πάντα πνευματικὸν ἄνθρωπον.

ΟΔΗΓΟΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΑΚΤΟΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

Ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων τῆς Τραπέζης τῆς «Ελλάδος» κ.κ. Σωτηρίου Μπαλά καὶ Κωνσταντίνου Αναγνωστοπούλου, ἔξεδόθη τὸ ἐν τίτλῳ βιβλίον, τὸ ὄποιον κρίνομεν χρησιμώτατον διὰ κάθε ναυτικὸν γραφεῖον.

Είναι τοιούτος ὁ κύκλος τῶν συναλλαγματικῶν διατυπώσεων εἰς τὰς ὁποίας ὑπόκειται πᾶσα μορφὴ ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, εἴτε ἐφόπλιστηκή, εἴτε προμηθευτική, εἴτε ἐπισκευαστική εἶναι αὕτη, ὥστε ἐχεράζετο, πράγματι, ὁ σφῆνος, ἀπλοῦς καὶ σύντομος αὐτὸς ὀδηγός, ὁ ὄποιος παρέχει καὶ πάντα τὰ ὑποδειγματα τῶν ἀπαιτουμένων αἵτησεων, γνωστοποιήσεων, ἑκαθαρίσεων κ.λ.π. Τινὰ ἐκ τῶν ὑποδειγμάτων αὐτῶν προκαλούν θλιβεράς διὰ τὴν στενοκέφαλον κρατικὴν νοοτρο-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΑΛΑΣ - F. MOSNY

SHIPS AGENTS, CHARTERING, CONTRACTORS FOR NEWBUILDINGS
SALE AND PURCHASE OF SHIPS REPRESENTATIVES OF:

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΝΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel.	346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv.	622552	0211007
BREMEN 1	Tel.	310424	Telex.
Schlachte 15/18	Priv.	446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel.	2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv.	45841	023876
BRAKE	Tel.	510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv.	510 via 4151	
NORDENHAM	Tel.	2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv.	2651 via 0244151	
EMDEN	Tel.	2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv.	2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel.	26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv.	21365	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

πίαν σκέψεις, άποδεικνύοντα είς πόσας, όχρηστους έν πολλοῖς, διατυπώσεις καὶ ταλαιπωρίας ὑποβάλλεται τὸ πλοῖον ἐν 'Ελλάδι ('Ελληνικὸν εἴτε ξένον), δι' αὐτὰ δῆμως δὲν εὐθύνονται, φυσικά, οἱ φιλότιμοι συγγραφεῖς, οἱ δόποι, τούναντιον, ἐμόχθησαν διὰ νὰ παράσχουν ἐν πράγματι χρήσιμον δούμημα εἰς τὸν ναυτικὸν μας κόσμον.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΔΔΡΙΑΤΙΚΗ»: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Πειραιᾶ, λόγῳ ἀπωλείας ἐλικοφόρου ἄξονος ἀριστερᾶς πλευρᾶς καὶ ἔλικος τὴν 22αν 'Ιουλίου, κατὰ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ Βενετίαν εἰς Ντουμπρόνικ. 'Ἐποπθετήθησαν ἀμοιδοὶ ἄξων καὶ ἔλικι. ('Ιουλ. 22—27)

«ΑΓΙΑ ΕΑΠΙΣ» (λιθ.): 'Ἐπανέπλευσε τὴν δην Ἀύγουστου εἰς Λός "Αντζέλες, λόγῳ ἀνωμαλίων εἰς τὰς μηχανὰς του. (6 Αὔγ.)

«ΑΙΟΛΟΣ»: Κατευθύνομεν ἀπὸ 'Αμπιτζάν εἰς Σαντάντερ καὶ Μπιλμπάτο εἰσέπλευσε τὴν 5ην Ἀύγουστου εἰς Ντακάρ μὲν ἀνωμαλίων εἰς τὰς μηχανὰς του καὶ ἀπέπλευσε τὴν 9ην. (Αὔγ. 5—9)

«ΑΤΤΙΚΑ» (δεξ.): 'Ἐμφόρτον, κατέπλευσεν εἰς "Αδεν τὴν 27ην 'Ιουλίου μὲ ζημιὰς εἰς τὸν κύριον ὡστικὸν τριβέα. 'Ἐπειθεωρήθη. ('Ιουλ. 27)

«ΔΙΓΡΦΥΣ»: 'Ἀπὸ Σάντος ἐμφόρτον διὰ Ριγιέκαν κατέπλευσε τὴν 8ην Ἀύγουστου εἰς "Αγιον Βικέντιον μὲ πυρκαϊῶν εἰς τὸ 3 κύτος. Τὸ στεγανὸν διαχωρίσμα τοῦ λεπτοταστίου εἶχε πυρακτωθῆ. 'Ἀπὸ τὸ κύτος ἀνέδυτο καπνὸς καὶ τὰ 25% τοῦ φορτίου του ἔβράχησαν. Συνεποτὴ ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου του 3 κύτους μετὰ τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρός. (Αὔγ. 8—12)

«ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ»: 'Ἀπὸ Μπάσραν διὰ Χιούστον ἀπώλεσε τὴν ἐλικὰ του 10 μίλια νοτίως τοῦ "Ανσλοου Μπαίη, παρὰ τὸ Κέντη Φῆρ. (Αὔγ. 8)

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ»: 'Ἐπλευσε τὴν 4ην Ἀύγουστου εἰς Χόρτα μὲ πυρκαϊῶν εἰς τὸ 5 κύτος του, ἥτις καὶ κατεσθέθη. (Αὔγ. 5)

«ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ»: Προερχόμενον ἐπὸ Μπάρρου κατέπλευσεν εἰς Ρέτζιο (Καλαβρίας), ὅπου καὶ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος ὑποτάν ζημιὰς τινὰς. 'Ἐπισκευαὶ ἐξετελέσθησαν καὶ τὴν 8ην Ἀύγουστου ἀπέπλευσε. (Αὔγ. 6—8)

«ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ» (λιθ.): Προσηργαμένον, ὡς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Εἰς δοθεῖσάν του ἐπλευσε ναυαγοσωστικὸν ἐκ Κῆ Οὔετο. Τὸ σκάφος ἐπικάθηται μαλακοῦ βυθοῦ καθ' ὅλον αὐτοῦ τὸ μῆκος. Πρὸς διευδύνων τῆς ἀνέλκυσεως ὑπεδείχθη ἡ ἐκφόρτωσις εἰς φορτηγίδας 750 τόνων καυσίμου πετρελαίου καὶ δῆ τοῦ φορτίου του 1.000 τ. ὄρυζης εἰς σάκκους, προσορίζομένου δι' 'Ινδίαν. 'Ο καιρὸς διετρέπετο καλός. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν ὑπεγράφη συμβόλαιον τύπου Λάοδ. (Αὔγ. 1—10)

«ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ»: Μὲ φορτίον ἰχθυαλεύρων ἀπὸ Περοῦ δι' 'Ιαπωνίαν ἀνέφερεν, ὅτι ἔξερράγη πυρκαϊὰ εἰς τὸ 2 κύτος καὶ ὅτι ὁ πλοίαρχος εύρεθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ μεταχειρισθῇ ὑδωρ διὰ τὴν κατάσθεσιν. Τὸ πλοῖον δῆμας ἀπέλεσε τὴν εὐστάθειαν του καὶ ἡλλαξε πορείαν κατευθυνθὲν εἰς τὴν νῆσον Μιντγουσαΐτη. Τὸ φορτίον του ἐκαίετο εἰς τὸ 2 κύτος, ἐνῷ πυρκαϊὰ ἔξεδηλώθη καὶ εἰς τὸ 5. (Αὔγ. 10)

«ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ»: 'Απὸ Γκράφτ 'Υμουνίτεν διὰ Πόρτιτσου ὑπέστη δλάδην πηδαλίου παρὰ τὸ ἀκρωτήριον Σπάρτερ καὶ ἐκάλεσε τὰ πλησίον του πλέοντα σκάφη νὰ τελοῦν μετ' αὐτοῦ εἰς ἐπαφήν διὰ τοῦ ἀσύμματου. Βραδύτερον ἡ δλάδη ἐπεσκεύασθη καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλουν του. (Αὔγ. 8)

«ΝΟΕΜΗ» (λιθ.): Εἰς Χαδάνναν μὲ ζημιὰν τῆς ἔλικος. 'Ο δύτης διεπίστωσεν ὅτι ἡ δλάδη είναι σοβαρὰ καὶ συνέστησεν ἐπιθεωρήσιν κατὰ τὸν προσεχῆ δεξαμενισμόν. Τὸ σκάφος παρέλαβε φορτίον καὶ τὴν 8ην Ἀύγουστου τὸν ἀπέπλευσε δι' 'Αμβέρσαν. (Αὔγ. 4—6)

«ΝΤΟΚΤΩΡ Γ. ΛΕΜΟΣ» (λιθάνου): Προερχόμενον ἀπὸ Γ. Γδνιαν προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν πλησίον τῆς Κολκούττας ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνευ δοθείας. Δὲν ἐφαίνετο, ὅτι ὑπέστη ζημιάς. (Αὔγ. 8)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»: Αἱ ζημιὲς εἰς τὰ κύτη του Νο 1 καὶ 2 ἐπεσκεύασθησαν διὰ τοιμεντοκιβωτίου καὶ ἡ διαρροὴ ἐσταμάτησεν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ φορτίον του παρελθόθη ἀπὸ ἔτερον σκάφος, ἐνῷ τὸ 'Παναγιώτης' ἐπλευσεν εἰς Χιούστον. (Αὔγ. 3)

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ»: Μετὰ πρόχειρον ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως, ἐπλευσεν εἰς Σιγκαπούρην, τῇ ἐποπτείᾳ ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυαρχείου καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῆς ναυαγιαρεσίας ἐπ' αὐτοῦ. Εἰς Σιγκαπούρην ἔφθασε τὴν 31ην 'Ιουλίου καὶ μετὰ προσωρινάς ἐπισκευάς ἀπέπλευσε τὴν 9ην Ἀύγουστου. (Ιουλ. 27—Αὔγ. 9)

«ΤΑΥΡΟΣ»: Μὲ φορτίον 1.000 τ. ζαχάρων προσέκρουσε τὴν 7ην Ἀύγουστου ἐπὶ δράχου δορεών τῆς διώρυγος Λευκάδος, ἐνῷ ἀτεξίδενεν ἀπὸ Ριγιέκαν διὰ Πειραιᾶ. Λόγῳ κλίσεως, ὁ πλοίαρχος προσήραξε τὸ σκάφος εἰς δάθος 18 ποδῶν. "Υδατα εἰσήρχοντο συνεχῶς εἰς τὸ σκάφος καὶ ἡπειλείτο νὰ κατακλυσθῇ τὸ μηχανοστάσιον του. Διετάχθη τμηματικὴ ἐκφόρτωσις. (Αὔγ. 7)

«ΦΩΤΕΙΝΗ ΖΥΛΑ»: Είχε προσαράξει τὴν 27ην 'Ιουλίου παρὰ τὴν Χερσόνα καὶ ναυαγοσωστικὰ εύρισκοντο πλησίον του. Τὸ σκάφος ἦτο ἐμφόρτον ἐξ 'Οδησού διὰ Βραζίλιαν. Μετὰ τμηματικὴν ἐκφόρτωσιν ἀνειλκύσθη καὶ ἐπανέπλευσεν εἰς 'Οδησόν πρὸς ἐπιθεωρήσιν. (Ιουλ. 27—Αὔγ. 3)

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιθ.): 'Απὸ 'Οζάκαιν διὰ Μιντανάο, μὲ πλήρωμα 24 ἀνδρῶν, ὑπέστη ζημιὰν εἰς τὰς μηχανὰς του 688 μίλια νοτίως τῆς Ιαπωνίας. 'Η ἀντλία ἀέρος ἐδλάδη. Ιαπωνικὸν σκάφος τῆς ναυτικῆς ἀσφαλείας ἐπλευσε πλησίον του, ἵνα παράσχῃ δοθείαν. (Αὔγ. 7—8)

ITALY - GREECE BY CAR FERRY m.s. EGNATIA - m.s. APPIA

BRINDISI

CORFU

IGOUmenitsa

PATRAS



A joint service by

HELLENIC MEDITERRANEAN LINES & ADRIATICa

Walk on or drive on to either of these two ultra-modern luxury ships for an overnight crossing in absolute comfort.

APPLY TO YOUR TRAVEL AGENT

or send in this coupon for full details and complete literature

Built 1960 & 1961
Swimming Pools

Air-conditioned throughout

Anti-roll stabilisers

Rates from \$ 11 per person
and \$ 16 per car

To: HELLENIC MEDITERRANEAN LINES

Electric Railway Station Building
Piraeus - GREECE

Please send me full details on your passenger and car ferry service without obligation.

M _____

Address _____

Town _____ Country _____

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Μέχρι τούδε, παρά τὰς προσωρινάς ύποχωρήσεις, οἱ ναῦλοι τοῦ 1963 σαφῶς ἀποδεικύουν τὴν δελτίωσιν τῆς ἀγορᾶς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν κρατήσασαν κατὰ τὸ 1962 ἔξαιρετικῶς δύσκολον κατάστασιν. Οἱ ἑφοπλισταὶ ἔχουν κάθε λόγον νὰ πιστεύουν, ὅτι παρερχομένου τοῦ θέρους θὰ εἰσέλθουν τὰ φθινόπωρον εἰς περίοδον ἱκανοποιητική σταθερότητος. Ὁρισμένα δεδομένα ἐπιτρέπουν τὴν καλὴν αὐτὴν πρόδολεψιν.

Ζήτησις χωρητικότητος ἀσυνήθης διὰ τοὺς μῆνας τοῦ θέρους ἐσημειώθη — ἀκόμη καὶ διὰ συνεχῆ ταξίδια — ἡτὶς ἀναμφισθητάτως θὰ διευρυνθῇ κατὰ τὸν τοιούτον καταστάσιν. Ἐπέτυχεν ἡ ναυλαγορά νὰ ἀπορροφήσῃ ἐντὸς τῶν τελευταίων αὐτῶν μηνῶν δῆκαντον τὴν χωρητικότητα, τὴν ἔξερχομένην τῷ ναυπηγείων, ἀλλὰ καὶ τονᾶς 1.5 ἑκατομ. τόν. γκρός (πολεμικῆς, κυρίως, κατασκευῆς σκαφῶν), διπερ ἔξηλθε τῶν ἀγκυροβολίων τῆς ἀργίας. Εἰς τὸ τέλος Φεβρουαρίου (1963) εἶχομεν παραπλισμένην χωρητικότητα 3.5 ἑκατομ. τόν. καὶ τώρα ἐμειώθη αὐτὴ εἰς 1.75 ἑκ. τόν.

Εἶναι γεγονός, διαπιστούμενον ἀπὸ διαφόρους πηγάς, ὅτι δύνει σταθερώς αὐξανομένη ἡ κίνησις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Παράγων ἀποφασιστικὸς τῆς ζητήσεως σκαφῶν ἡ Ἱαπωνία, μὲ τὴν ἀδιάλειπτον εἰσαγωγικήν της κίνησιν εἰς σιτηρά, μεταλλεύματα, παλαιοσίδηρα, ξυλείαν καὶ ὑγρὰ καύσιμα.

Πρὸς στιγμὴν ἡ ναυλαγορά ἔτεινε νὰ χάσῃ τὴν ἰσόρροπον κατάστασιν τῆς μὲ τὸν ἔξοδον ἐκ τοῦ παροπλισμού τόσων καὶ τόσων λίμπερτος. Καὶ δύος δῆλα ἀπερροφήθησαν, ἀπασχολούντας καὶ οἱ ναῦλοι ἐπαρκῆ σταθερότητα ἐπιδεικύουν. Ἐλπιδοφόροι αἱ διαπιστώσεις αὐταῖ.

«Οσον ἀφορά τὴν ἀγορὰν τοῦ α' 150ήμερου τοῦ Αὔγουστου, ἔχομεν νὰ σημειώσωμεν τὰ κάτωθι:

Εἰς τὸν βορειοαμερικανὸν τομέα λίαν περιωρισμέναι αἱ διακυμάνσεις τῶν ναῦλων διὰ τοὺς γαιανθράκας, μὲ σταθερότητα τιμῶν διὰ τὰ παλαιοσίδηρα, διὰ τὴν Ἱαπωνίαν 115.000 δολ. εἰς σκάφη λίμπερτος, ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. Τὰ σιτηρά μὲ ναῦλους, ἐπιτρέποντας εἰς τὰ μεγάλα σκάφη κάππιο, μικρὸν ἔστω, περιθώριον εἰς τοὺς λ) σμοὺς τῶν ταξιδίων τῶν. Τὸ 9.50 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Ἱαπωνίαν (Αὔγουστον) καὶ 9.35 εἰς σκάφος 18.000 τ. (Αὔγ. - Σεπτ.). Διὰ τὴν Δανίαν δολ. 5.40, μὲ 3.000 τ. ἐκφ. (Αὔγ.). Διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 8. (Σεπτ.). Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπεδεικνύετο ἐνδιαφέρον διὰ συνεχῆ ταξίδια καθ' ὅλην τὴν χειμερινὴν περιόδον (μεγάλα σκάφη) καὶ προσεφέρετο τὰ 4.75 δολ., χωρὶς νὰ εἴναι ἀποδεκτὰ ἀπὸ τοὺς ἀφοριστάς.

Ἀπὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον" σιτηρά διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 6.15 ἐκφ. (Αὔγ.) μικρῶν σκάφων. Δι' ἀπωτέρων ἡμερομηνίαν μεγάλα σκάφη διὰ τὸ Κόντινεντ 3.92½ δολ. Ἀπὸ τὸ Τσάρτσιλ δι' ὥρισμένους λιμένας Αγγλίας 51/3 μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν (Σεπτ.).

Καλὴ ἐργασία ἔπι φορτίων ἀμερικανῶν γαιανθράκων. Ναῦλοι σταθεροί, γύρω τῶν 24/- καὶ ἐν συνεχείᾳ 27/4½ (Αὔγ.). ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὸ Κόντινεντ. Ἀνθρακίτης ἀπὸ Φιλαδέλφειαν 27/6 καὶ 28/4½, ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν δολ. 4.95.

Τὰ παλαιοσίδηρα διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν μὲ ἀρκετά φορτία εἰς τὰ 67.500 δολ. Εἰς τὸν Βόρ. Εἰσινγκόν λίαν ἀνεπτυγμένη ἡ ἐργασία. Ο σταθερὸς ναῦλος τῶν 6 δολ. ἐπληρώνετο διὰ τὴν Ἱαπωνίαν, μέχρι τοῦ 'Οκτωβρίου, μὲ τινὰς διακυμάνσεις εἰς τὴν προμήθειαν. Δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας δολ. 6.15. Σκάφος 22.000 τόν. ἐπληρώθη δολ. 5.50 (σιτηρά) καὶ 25 σόντας ἔξτρα ἐάν κριθῆν (Αὔγουστον). Διὰ τὴν Κορέαν κριθῆ 6.90 δολ. (1.000 τόν. ἐλεύ. ἐκφόρτ.), τὴν Μανίλαν δολ. 6.75, Βενεζούελαν 6.50 δολ. καὶ διὰ τὸ Καράπτι (μεγάλα σκάφη) δολ. 8.25 (Αὔγ. - Σεπτ.). ἐλεύθ. ἐκφόρτωτικών.

Πολλὰ φορτία παλαιοσίδηρων — ναῦλωσεις καὶ συνεχῶν ταξιδίων ἀκλείσθησαν — μὲ ἀμετάβλητον τὸν ναῦλον τῶν 70.000 δολ. φίο (Αὔγ. - Σεπτ.) καὶ 72.500 δολ. φίο (Σεπτ.).

Ξύλεια καὶ γενικά σκάφος 477.000 κ. π. δέματα δολ. 12 δι' Αγγλίαν (Αὔγουστον). Διὰ λίμπερτος 11.75 δολ. προσεφέροντο (Σεπτ.).

Τὸ Πλέιτ μὲ μετρίαν ἐργασίαν διὰ τὴν Ἱαπωνίαν κυρίως. Διὰ Νοέμ. - Δεκέμβριον 102/6 ἐπληρώνοντο τοὺς 74 κ. πόδ. καὶ 98/9 τοὺς 71 κ. π. ('Οκτ. - Νοέμ.). Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν 75/- (Σεπτέμβ.).

Λίαν περιωρισμένη ἡ ἔξι Αύστραλιας ἐργασία. Φορτία γαιανθράκων διὰ τὴν Ἱαπωνίαν ἀκλείσθησαν καὶ σιτηρά διὰ τὸ Πακιστάν ἀπὸ Γκηλούγκη ή Σίδηνε 67/6, Σεπτ. Διὰ τὴν Βηρυττόν τὸ 70/- ἐπληρώνοντο ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ. Ἀπὸ δυτικούς 55/διὰ Τσιταγκόγκ. Διὰ τὴν Ἱαπωνίαν 45/- Οκτώβριον. Διὰ τὴν Νότιον Αφρικήν 60/- (Σεπτέμβ.).

Γαιανθράκες ἀπὸ τὸ Πόρτ Κέμπλα διὰ τὴν Ἱαπωνίαν 47/9, μὲ 2.000 τόν. φόρτ. καὶ 1.500 ἐκφόρτ. ('Οκτώβριον) καὶ 31/9 διὰ σκάφος 12.000

τόν. μὲ 5.000 τόν. φόρτ. καὶ 5.000 τόν. ἐκφόρτ. (Σεπτέμ.).

Μεταλλεύματα ἀπὸ Μπάνγκουσιρ διὰ Σαδάνναν (Αὔγ. - Σεπτ.) δολ. 9.50 προσεφέροντο φόρμη, μὲ 1.30 ἐκφορτωτικὰ 1000/2500 τόν. 5% προμήθεια.

Ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἔξηκολούθησεν, ἀλλὰ πλέον ἀτονος, ἡ ζήτησις σκαφῶν δι' ἀραβόσιτον πρὸς τὴν Ἱαπωνίαν καὶ τὴν Εύρωπην. Ἀπὸ τὸ Ντάρμπαν διὰ τὴν Ἱαπωνίαν 58/6, ἐάν "Ηστ Λόντον" 61/-. Ἀπὸ Κέιπ Τάουν διὰ τὴν Γλασκώδην 57/6 καὶ διὰ τὸ "Άμστερνταμ" 51/3, ἐλεύθ. ἐκφόρ. (Σεπτ.).

Ζάχαρις ἀπὸ "Αγιον Μαυρίκιον" 75/- δι' Αγγλίαν (Σεπτ. - Οκτ.). Ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μάρκες διὰ Μόντρεαλ 65/- εἰς σκάφος 9.600 τόνων (Αὔγ. - Σεπτ.).

Μικρὰ ἡ ἐργασία ἔπι τῶν Ἰνδικῶν μεταλλευμάτων. Ἀπὸ Μαντράς δι' Αμέρερσαν 50/- (Αὔγ. - Σεπτ.) 750/2500 φόρτωσις, ἐκφόρτωσις, φίο. Μαρμάρικα, Ἱαπωνία 38/6. Μετρία ζήτησης διὰ ζαχάρεις ἀπὸ ἀνατολ. ἀκτῶν Ἰνδίας δι' "Αγ. Λαυρέντιον" δολ. 8.50, Μόντρεαλ 8.90 Τορόντο καὶ ἀπὸ δυτ. ἀκτὴν διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 8.65.

Ἀπὸ τὸ Κόντινεντ (Βρέμην) διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ (λιπάσματα) δολ. 3.60 φίο δ. φ. καὶ ζάχαρις ἀπὸ τὸ Λονδίνον διὰ Πόρτ Σουδάν 59/- μὲ 750 τόν. γκρός καὶ 750 ἐλεύθ. Ἀπὸ τὸ Ροστόκ δι' Ινδίαν 57/- φίο.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν χτασίδηρος διὰ τὴν Ἱαπωνίαν 62/6. Ζωρότης ζητήσεως τάιμ πατέρες. Ναῦλοι δελτιωμένοι πως. Σκάφος δηζελητήντον 12.517 τόν. π.λ.ω. (14½ μίλ., 22 τόν. φιούελ διλ., παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον, διὰ τρία ταξίδια κυκλικά Βορ. Ειρηνικού (10 μῆνες) δολ. 900 ἡμεροσίως.

Ἐπερον μότορσιπ 18.000 τόν. δολ. 2.87½ τὸν τόνων, διὰ τὰ ταξίδιαν Βορ. Ειρηνικοῦ - Νόρδερν Ρέιντζ. Μότορσιπ 9.400 τόν. π.λ.ω. (590.000 κ. π. δέματα) 15½ μίλ., 22 τόν. φιούελ διλ., παράδοσις Αύγουστον Κόντινεντ, διὰ 9/12 μῆνας, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ ἡ Ήνωμ. Πολιτείας, δολ. 34.000 κατὰ μῆνα.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν κρατήσασαν ἔξαιρετικῶς κρίσιμον κατάστασιν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, τὸ α' 150ήμερον τοῦ Αύγουστου ὑπῆρξε ἐπλιθωρόν. Κάποια αἵανωσινης τῆς ναυλαγορᾶς ἐσημειώθη ἀπὸ δῆλους τοὺς τομεῖς, ὑποδεικνύουσα τὸν ὑγιέστερον τὸν αὐτῆς διὰ τὰς ἀμέσως προσεχεῖς ημέρας. Ἀρκεταὶ ναῦλοις εἰς ἀπὸ δῆλους τοὺς τομεῖς ἐκλείσθησαν, μὲ ναῦλους χαμηλούς, καλυτέρους πάντως τῶν πρὸ δεκαπεντημέρου. Τὰ ὑπερατλαντικὰ ταξίδια διὰ τὸ Κόντινεντ (ἀκάθαρτα φορτία) ἐπληρώνοντο εἰς τὰ 60 - 65% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ δι' Αύγουστον, μὲ 5% διλιγώτερον ἐάν Μεσόγειον. Καθαρά 35 καὶ ἐν συνεχείᾳ 27½% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ. Ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 67½ - 72½% (ἀναλόγως θέσεως) κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ.

Εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν οἱ 'Ιάπωνες ἐπιδεικνύουν τὸ ζωηρότερον ἐνδιαφέρον. Μέτριον σκάφος ἀπὸ τὸ 'Αμπιντάν διὰ Κικούμα ἐκλείσθη εἰς τὰ 62% κάτω τοῦ ἀμερικανού ναυλολογίου καὶ ἄλλα δι' Ιαπωνίαν 72 - 75% (ἀναλόγως μεγέθους) κάτω τοῦ αὐτοῦ ναυλολογίου.

Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον — ἀρκετὰ τὸ δι' Αύγουστον ἐκεῖ διαθέσιμα — διὰ τὴν Ἰταλίαν (μικρὰ σκάφη) 61½ - 65% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ. Διὰ τὴν Αγγλίαν, Κόντινεντ μικρὰ ἐπίστης σκάφη ἐπληρώνοντο 70 - 71 καὶ ἐν συνεχείᾳ 67½% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ. Καθαρά φορτία 40% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ οπότε. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 75% (ἀκάθαρτα) κάτω τοῦ ἀμερικανού ναυλολογίου. Ἀπὸ λιμένας τῆς Μεσογείου εἰς τὰ 66½% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ ἐναυλώθη σκάφος 34.000 τόν. διὰ Γερμανίαν καὶ 62½ δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν φορτία καθαρὰ εἰς μικρὰ σκάφη 30% κάτω τοῦ 'Ιντασκείλ διὰ Βραζιλίαν καὶ 27½% διὰ τὸ Κόντινεντ.

Συνεχὴ ταξίδια 12 μηνῶν ἀπὸ Περσικὸν δι' Ιαπωνίαν μὲ ἐναρξιν Σεπτέμβριον, σκάφη 30.000 τόν. ἐπληρώθησαν 63% κάτω τοῦ ἀμερικανού ναυλολογίου.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κάμψις ἐπεκράτησεν εἰς τὴν ἀγοράν, λόγω τῆς ἐποχῆς. Αἱ ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγανή ήσαν ολιγώτεροις καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων ἐσημειώσαν ποιῶν τινὰ ύποχώρησιν. Διὰ τοιμέντα ἀπὸ Κωνσταντζαν διὰ Μασσάδαν ἐπληρώνοντο 45/- δι' ἐτοίμην φόρτωσιν καὶ ἀπὸ Οδησσὸν ζαχάρεις δι' ισπανικούς λιμένας Μεσογείου (περιλαμβανομένων τῶν Βαλεαρίδων Νίσσων) 45/-, τέλη Αύγουστου - ἀρχὰς Σεπτεμβρίου. Διὰ ξυλείαν διετηρή-

SHIPCHANDLERS AT LOURENÇO MARQUES

N. KASSIMATIS, LIMITED

Offices Warehouses and Cold Storage Chambers

P.O.Box 750

Phones : 5253, 5254, 4456

19, Rua da Electricidade

Telegrams : NIKAS

θησαν αἱ τιμαὶ ναύλων τοῦ προηγουμένου δεκαπενθημέρου καὶ διὰ μεταλλεύματα (μικρὰ κίνησις) ἐπληρώνοντο δι' Ἀμβέρσαν - Ἀμδούργον 26/- φίο, τέλη Αὐγούστου. Τὰ λιπάσματα Ἀδριατικῆς εἰς τὰ 55/- φίο διὰ Κίναν (οὐχὶ βορειότερον Σαγκάης), Σ) δριον. Τὰ ἑλληνικὰ μεταλλεύματα ἀνεὶ θιασιτέρου τινὸς ἐνδιαφέροντος.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΙ TONNAZ

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΙ TONNAZ

Ἡ τακτικὴ ἀνασκόπησις τοῦ δευτέρου τριμήνου τῆς ναυλαγορᾶς ἀπό τὸ δελτίον «Γουέστινφορμ» διαπιστώνει δι' ἐφέτος μίαν ἔξαιρεσιν τοῦ γενικοῦ κανόνος, κατὰ τὸν ὄποιον κάμψις τῆς κινήσεως τῶν φορτίων σημειοῦται κατὰ τὴν ἐν λόγῳ χρονικήν περίοδον. Τούναντίον, κατὰ τὸ δεύτερον τριμήνον ἐ. Ἑ. ἡ ζήτησις χωρητικότητος ὑπῆρχεν ἔξαιρετικῇ διὰ τὰ περισσότερα τῶν εἰς χώμα φορτίων καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὸν γαιάνθρακα καὶ τὰ παλαιοσίδηρα. Διὰ τὴν ηὔχεμένην ζήτησιν τοῦ γαιάνθρακος συνετέλεσαν ὁ θαρύβος χειμῶν εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ ἡ ἀπεργία τῶν γαιανθρακωρχών εἰς τὴν Γαλλίαν, διὰ δὲ τὰ παλαιοσίδηρα ἡ χαλάρωσις τῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν εἰς τὴν Ισπανίαν καὶ ἡ ἔκτασις τῆς παραγωγῆς τῶν ισπανικῶν χαλυνθουργείων. Αἱ κακοκαριάι αἱ ἔτερους ἔβλαψαν τὴν παραγωγὴν τῶν τεύτλων καὶ τῶν σιτηρῶν εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀσίαν. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν κλεισθεσῶν ναυλώσεων, αἵτινες ἀνεκοινώθησαν, ἔχει ὡς κατωτέρω, διὰ τὰ συνήθως ὑπὸ τῶν τράμπτων μεταφέρομενα φορτία, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ α' τριμήνον, τὸ ἀντίστοιχον τριμήνον π.Ε. καὶ μὲ τὰ ἔτη 1962 καὶ 1961. (Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόννων):

EIDH	("Ετος")	1961	1962	1962	1963	1963
		(“Ετος”)	(β' 3μην.)	(α' 3μην.)	(β' 3μην.)	
Γεννήματα		30.952	36.643	8.319	10.060	9.575
Γαιάνθρακες		7.807	8.541	1.804	3.106	3.391
Παλαιοσίδηρα		4.851	2.596	543	898	1.193
Μεταλλεύματα		5.169	5.894	1.374	1.660	1.736
Ζαχάρεις		5.285	4.627	1.061	920	1.213
Χημικά καὶ λιπαράτα		3.560	3.656	717	881	967
Ξέλεια		1.505	1.438	353	407	277
Διάφορα		4.354	5.302	1.076	1.388	1.385
Σύνολον		63.483	68.697	15.247	19.320	19.736
Ἐκ τῶν ὄποιων, διὰ :						
Συνεχὴ ταξίδια		5.887	4.223	211	1.335	2.366
Απλά ταξίδια		57.596	64.474	15.108	17.985	17.370

Οἱ ναῦλοι ἔσμειώσαν σταθεράν αὐξῆσιν κατ' Ἀπρίλιον καὶ Μάιον καὶ ἀπότομον ὑποχώρησιν κατ' Ιούνιον, ἀν καὶ ἡσαν, πάντως, καλύτεροι ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ Ιουνίου 1962. Οἱ τομεὺς τοῦ Πλέιτ ἐπλήρωσε τοὺς καλυτέρους ναύλους. Συνηνηνίζετο διὰ τὴν ἔξεύρεσιν πλοίων μὲ τὰς ἀγορὰς τῆς Βραζιλίας (δι' ἀράστοιν) καὶ τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς. Κατ' Ιούνιον τέλος, αἱ μεγάλαι εἰσαγωγαὶ σιτηρῶν καὶ παλαιοσίδηρῶν εἰς Ισπανίαν προέλαβον μίαν περαιτέρω ὑποχώρησιν τῶν ναύλων. Τὰ ἔτοιμα σκάφη ἡσαν εἰς καλυτέραν θέσιν.

ΤΟ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΝ TONNAZ

Οσον ἀφορᾷ τὸ διαθέσιμον τοννάζ (εἰς πλοῖα τῶν 4.000 τόννων d.w. καὶ ἄνω) μικρὰ ὑπῆρχεν ἡ σημειωθείσα αὐξῆσις, λόγω ναυπηγήσεων καὶ ἀνακατατάξεων, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν β' τριμήνον, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου π. ἔτους, ὡς δεικνύει ὁ κάτωθι πίναξ. (Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόννων d.w.):

B' 3μην.	G' 3μην.	Δ' 3μην.	A' 3μην.	B' 3μην.
1962	1962	1962	1963	1963
Στόλος εἰς ἀρχὰς τριμήνου	28.965	29.736	30.843	31.760
Νέαι ναυπηγήσεις	569	666	646	915
Μεταφοραὶ εἰς τὸν στόλον	236	410	165	3.141
Μεταφροταὶ τόνκερς	140	233	297	297
MEION :				
Διαλυθέντα	138	175	70	145
Απολεθέντα			100	32
Πωλήθεντα διὰ λάνινες	36	27	21	36
Στόλος εἰς τέλος τριμήνου	29.736	30.843	31.760	35.900
Σύνολον διαφορᾶς	+ 771	+ 1.107	+ 917	+ 4.140
				+ 245

Ἡ αὐξῆσις τοῦ β' τριμήνου περιωρίσθη μόλις εἰς 245.000 τόννων.

(*) Διένον νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ δελτίον «Οὐέστινφορμ» διεπίστωσε διαφοράν σημαντικῶν εἰς τὸ ἐν ἐνεργείᾳ τρόπῳ τονάζ κατὰ 3.1 ἑκατομ. τόν. d.w., ἀτίνα καὶ προστίθενται.

Τὰ νεότευκτα σκάφη ἑκάλυπτον συνολικὴν χωρητικότητα 808.000 τόνων, τὰ μετατρεπόμενα δῦμας περιωρίσθησαν εἰς 72.000 τ. μόνον. Ὑπῆρχον ἀκόμη καὶ 15 δεξαμενόπλοια τὰ 22 άναμένοντα τὴν μετατροπήν των εἰς «μπάλκ - κέρριερς».

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΑ

Τὰ ὑπὸ ναυπηγήσιν σκάφη εἰς τὸ τέλος τοῦ β' τριμήνου, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ προηγούμενα τέσσαρα τρίμηνα, κατενέμοντο εἰς τὰς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας. (Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόννων):

ΣΗΜΑΙΑΙ	1962	1963	1962	1963	1962	1963
	30 Ιουν.	30 Σεπτ.	31 Δεκ.	31 Μαρτ.	30 Ιουν.	30 Ιουν.
Νορβηγική	2.249	2.169	1.922	1.575	1.147	
Λιβύεις - Πολωνά	856	985	575	673	667	
Αγγλική	675	749	655	379	296	
Γερμανική	483	399	407	291	207	
Ιταλική	812	688	564	526	458	
Ολλανδική	165	150	117	158	74	
Γαλλική	181	141	102	90	80	
Ισπανική	128	121	112	113	204	
Σουηδική	369	370	237	221	213	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	423	429	545	559	434	
Ισπανική	198	95	94	78	108	
Ινδίας	294	294	295	262	205	
Ισραήλ			156	126	126	
Λοιπαὶ	971	491	206	184	171	
Σύνολον	7.804	7.081	5.987	5.235	4.390	

Λίαν περιωρισμέναι ὑπῆρχαν κατὰ τὸ β' τριμήνον αἱ νέαι παραγγελίαι διὰ φορτηγὰ σκάφη καὶ μπάλκ - κέρριερς. Κίνησίς τις διὰ νέας παραγγελίας ἔσπειράθη εἰς τὴν Ἀγγλίαν, κατόπιν τῶν παραχωρηθεισῶν κυβερνητικῶν πιστώσεων.

Η ΤΥΧΗ ΤΩΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΩΝ

Ἄπο τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχ. ἔτους, ίκανὴ χωρητικότης, ἐκ τῆς παρωπλισμένης ἀνὰ τὸν κόσμον, ἐπανήλθεν εἰς τὴν ἐνεργὸν υπηρεσίαν, ἐνῷ ἔτερα ἐπέλευσε πρὸς τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἀργούντων πλοίων ἐμειώθηκαν κατὰ 263 σκάφη, ἀνα τῶν 2.000.000 τόνων γκρόδες (Ιούλιος 1963). Μολονότι ἡ μειώσις μείωσις ἐγένετο εὐενόντως δεκτή ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας, ὑπογραμμίζεται ἐν τούτοις, ὅτι πολλὰ σκάφη ἀπὸ τὰ ἐπαναφερθέντα εἰς τὴν ἐνέργειαν φορτηγά εἶναι παλαιά καὶ ἀντιοκονικά, ἐνδέχεται δὲ νὰ καταστήσουν πληθωρικὴν τὴν προσφοράν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγορᾶν χωρητικότητα. Γεγονὸς πάντων εἰναι, ὅτι τὰ πλοία αὐτά, τύπου λιμπερτούς ἡ Ἐμπάτι, ἐμφανίζουν ἀκόμη περιόδους ἐπικερδοῦ ἐκμετάλλευσιν, παροπλιζόμενα εἰς περιόδους κρίσεων καὶ ἐπαναφρόμενα εἰς τὴν υπηρεσίαν, ὀσάκις ἐπισημαίνεται δειτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ σκάφη ταῦτα, παρὰ τὸ ὑπερότερον κόστος τῆς ἐκμετάλλευσεώς των, μὴ διαριζόμενα πλέον μὲ τόκους καὶ χρεωλύσια, εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐγγάζωνται εἰς μεταφοράς σιτηρῶν, μεταλλεύμάτων, γαιανθράκων καὶ ζαχάρεων, δεχόμενα τιμὰς ναύλων κατωτέρων ἐκείνων, αἱ ὀποῖαι πρέπει νὰ πληρωθοῦν εἰς τὰ νεώτερα ἀκριδοῦν κεφαλαίου σκάφη. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μεταξὺ ὠρισμένων ἐφοπλιστῶν τράμπτος ἐπικρατεῖ ἡ γνώμη, ὅτι δὲν συμφέρει ἡ κατασκευὴ νέων πλοίων, ἀλλὰ ἡ ἀγορὰ μεταχειρισμένων, ὀσάκις ταῦτα προσφέρονται εἰς εὐθυγάντας τιμάς.

Τὰ πλαισιότερα πάντως φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια, δὲν ἡμποροῦν δῆλον νὰ ἔξερουν πλέον τὴν ἀπασχόλησιν. Ἀντιμετωπίζουν τὸν ισχυρὸν συναγωνισμὸν τῶν μεγάλων νεωτέρων σκαφών. Τὸ γεγονός αὐτὸ διεπιστώθη πρὸ τίνος ἐμφανικώτερον, ὅταν τὸ ἀνερικανικὸν σύστημα τίνει Πακιστάνη, ἥτοι ποσότητας ἰσοδυναμούσης πρὸς τὴν μεταφορικήν ικανότητα δέκα λίμπερτος.

Ύπάρχουν ἀκόμη ἐν παροπλισμῷ ἀνὰ τὸν κόσμον 393 πλοῖα, ἐλλειψεὶ ἐργασίας. "Ανω τῶν 300 ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων, ἄνω τῶν 2 ἑκατομ. τόνων γκρόδες — ἐπὶ συνολικῆς παρωπλισμένης τοιστῆς 2,5 ἑκατομ. τόνων γκρόδες — εἶναι ἡλικίας μεγαλυτέρας τῶν 18 ἑτῶν. Ή κανονικὴ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς φορτηγοῦ εἶναι ἡ τῶν 20 ἑτῶν.

Καὶ ἀν ἀκόμη τὰ σκάφη αὐτὰ ἡσαν εἰς θέσιν νὰ εὔρουν ὅλα ἐργασίαν κατὰ περιόδους, παραμένει τὸ γεγονός, ὅτι ὀσάκις πλοῖον τι ἀναγκασθῇ εἰς παροπλισμόν, τούτων σημαίνει ὅτι διὰ τὴν ἀπαναφοράν του εἰς τὴν υπηρεσίαν θὰ ἀπαιτηθῇ σημαντική διαπάνη.

Ο μακροχρόνιος παροπλισμὸς εἶναι παθητικός διὰ τὴν ἐπιτιχείρωσιν, μολονότι τινὲς ισχυρίζονται, ὅτι αἱ ζημιαὶ εἰς τὸν μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν δὲν εἶναι ἀξιόλογοι, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ἐγένετο πάν τὸ

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

δυνατών διά την καλήν συντήρησιν τῶν μηχανῶν καὶ τῶν ἔξαρτημάτων τῶν.

Καὶ διὰ νά σταματήσῃ ὁ φαῦλος κύκλος τοῦ κατά περιόδους παραπλισμοῦ καὶ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν ἐνέργειαν σκαφῶν ὀπωδῆποτε παρηλίκων καὶ ἀντοικονικῶν, προκαλούντων τὸν πληθωρισμὸν εἰς τὴν προσφερομένην χωρακότητα, δὲν ἀπεμένουν παρὰ δύο μόνον λύσεις: Διὰ τῆς πρώτης πιστεύεται, ὅτι παρατεινομένης τῆς κρίσεως ἥπι ἡ ἀκόμη ἑτοῖς, θὰ ἀποβάλλουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν παρηλίκων σκαφῶν τὴν ἐλπίδα τοῦ δυνατοῦ τῆς ἐπικερδοῦ ἐκμεταλλεύσεως τῶν, ὡστε νὰ τὰ ἔξτοις εἰς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεων. 'Η δευτέρᾳ ἔγκειται εἰς τὴν διεθνῆ συνεργασίαν, τὸ σχέδιον, δηλαδή, παροπλισμοῦ καὶ ἀποζημιώσεως, ὅπερ δύος διὰ τὰ τράμπες ἔχοντα φορτίου δὲν φαίνεται, ἀτυχώς, πραγματοποιήσαν.

Η ΜΟΙΡΑΙΑ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

'Εκτοπίζονται τὰ λίμπερτος. 'Ηρχισαν καὶ τὰ μπάλκ κέρριερς νὰ μεταφέρουν τὰ παλαιοσιδῆρα εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν. 'Ανεκοινώθησαν αἱ πρώται ναυλώσεις. Στεροῦνται τὰ λίμπερτος ἐργασίας, μέχρι πρότινος ἀποκλειστικῆς. Μετὰ τὰ σιτηρά καὶ τὰ μεταλλεύματα, τὰ μεταφερόμενα κατὰ τὸν σημαντικότερον σύγκον αὐτῶν, ἀπὸ τὰ νεώτερα μεγάλα φορτηγά, ἀπὸ τὰ μπάλκ κέρριερς καὶ τὰ μεταλλοφόρα, ἔρχεται καὶ ἡ σειρά τῶν παλαιοσιδῆρων.

Βραδεία, ἄλλ' ἀσφαλής διαγράφεται ἡ τύχη τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν. Σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἔρχονται τοῦ στίβου. Θὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν σφύραν τοῦ διαλυτοῦ. Θὰ μεταβληθοῦν καὶ αὐτὰ εἰς παλαιοσιδῆρα. Μοιραίς ή ἔξελιξις.

Η ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ Ο ΟΡΟΣ "SUBJECT STEM"

'Η Baltic and International Maritime Conference ἐπέσυρεν ἐπ' ἐσχάτων τὴν προσοχὴν τῶν ναυλομεσιτῶν, ἐπὶ τῆς κακῆς χρήσεως τοῦ γνωστοῦ ὄρου «subject stem».

'Αρχικῶς — τονίζει ἡ σχετική ἀνακοίνωσις τῆς Conference — ὁ ὄρος οὗτος ἔχρησιμοποιεῖτο μόνον ἐν τῷ 'Ηνωμένῳ Βασιλείῳ εἰς τὸ ἐμπόριον τοῦ γαιάνθρακος καὶ ἐτέ τὴν ἐννοιαν, ὅτι τὸ φορτίον τοῦ πλοίου, ὀπερχόμενον εἰς ἀριθμὸν τινα σιδηροδρομικῶν φορτηγῶν ὀχημάτων είχεν ἔχασφαλισθή καὶ δῆ ὅτι τὸ γαιανθρακωρυχεῖον ὑπεσχέθη τὴν ποστή τοις τὸν φορτηγήν, διὰ τὰς ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ἀναφερομένας ἡμερομηνίας φορτώσεως.

'Ο ὄρος ἔχρησιμοποιεῖτο σπανίως, ὀσάκις τὰ πλοῖα είχον ναυλωθῆ πολλάς ἔδδομάδας πρὸ τῆς ἡμερομηνίας φορτώσεως. 'Οταν ἀπὸ τοῦ 1945 ἐνεφανίσθησαν δυσχέρειαι περὶ τὴν ἀνόρυξιν τοῦ γαιάνθρακος, περὶ τὴν δημιουργίαν ἀποθεμάτων εἰς τὰ δρυχεῖα καὶ παρεπηρήθη ἀλειπεῖν σιδηροδρομικῶν ὀχημάτων, οἱ ναυλωταὶ κατέστησαν λίαν προσεκτικοὶ δύσον ἀφορᾶς τὰς ναυλώσεις πλοίων, πρὸς ἀποφυγὴν δὲ διενέχειν μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν εἰσήγαγον εὐρυτάτην χρήσιν τοῦ ὄρου, ἵνα τοῖς δοθῇ ὁ χρόνος πρὸς λήψιν τῆς ἐπικυρώσεως τοῦ φορτίου ἐκ μέρους τῶν ὄρυχείων.

Πολλοὶ φορτωταὶ καὶ ναυλωταὶ φορτίων γαιάνθρακος ἔξι εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, σέβονται εἰσέτι καὶ ἀκολουθῶν τὴν συνήθειαν χρησιμοποιήσεως τοῦ ὄρου. 'Ἐν τούτοις — συνεχίζει ἡ ἀνακοίνωσις τῆς Conference — οἱ ναυλωταὶ καὶ ἄλλων φορτίων ἔνιοτε χρησιμοποιοῦσι τὸν δρόν τούτον, ἵνα μή τις εἴπῃ, ὅτι ποιοῦνται κακὴν χρήσιν αὐτοῦ, διότι παρεμβάλλουν τὸν δρόν «subject stem», ὅπων ναυλώνουν ἐν πλοίον καὶ τὸ κρατοῦν οὕτω εἰς τὴν διάσειν τῶν ἐπί τινα χρόνον, ἔχοντες τὴν δυνατότητα ἀπολαγῆς ἀπὸ τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τῶν, ἀνευ δικαιολογίας τίνος.

'Ο ὄρος χρησιμοποιεῖται ἀκόμη, ἵνα παράσχῃ εἰς τοὺς ναυλωτὰς τὴν δυνατότητα νὰ ἔχασφαλίσουν, ν' ἀγοράσουν καὶ νὰ πωλήσουν τὰ φορτία των, ἔχοντες πάντοτε πλοίον εἰς τὴν διάσειν τῶν, ἔαν ἐπιτύχουν καὶ δινάμενοι ν' ἀποσυρθοῦν ἀνευ ἀποζημιώσεως, ἔαν δὲν ἐπιτύχουν εἰς τοὺς ἐμπορικοὺς συνδυασμούς τῶν. Τούτο δύμως δὲν εἶναι ἔντιμον.

'Η ὄρολογία τῆς ναυλώσεως — λέγει περαιτέρω ἡ ἀνακοίνωσις — διαθέτει ἐκφράσεις ἐπαρκεῖς ἵνα καλύψωσι περιστάσεις, αἵτινες ἀνακύπτωσιν συνεπείᾳ δυσχερεῖων περὶ τὴν ἔχασφαλιστιν ἡ τὴν διάσειν τοῦ φορτίου. Αἱ ἐν λόγῳ ἐκφράσεις παρέχωσιν εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀκριβῆ εἰκόνα περὶ τοῦ κατὰ πόσον ἡ ναυλώσις τοῦ πλοίου του εἶναι ὄριστη καὶ τελεῖα.

'Η Baltic Conference τονίζει εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀνακοίνωσιν της, ὅτι

ναυλομεσίται σεδόμενοι τὴν φήμην των, αὐτὸς τοῦτο τὸ 'Ινστιτούτον τῶν Ναυλομεσιτῶν καὶ αἱ λοιπαὶ ἐν τῷ κόσμῳ παρεμφερεῖς ὀργανώσεις δέουν νὰ ἐπιμείνουσι εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τεχνικῶν ἐκφράσεων, αἵτινες περιγράφωσιν ἀδόλως τὴν ἀκριβῆ κατάστασιν.

Ἐν τέλει, ἡ ἀνακοίνωσις τονίζει, ὅτι ὁ ὄρος «subject stem» ἀναφέρεται εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ ἔγκρισιν τῆς ἡμερομηνίας φορτώσεως καὶ δὲν ἔχει τὴν ἐννοιαν, ὅτι ἔγενετο ἐπιφύλαξις περὶ τοῦ διὸ δέον νὰ ἐπέλθῃ ἀπόλυτος σύμπτωσις μεταξὺ τῶν ὄρων τῆς ναυλώσεως καὶ τῶν ὄρων τῆς συμβάσεως ἀγοράς τοῦ ἐμπορεύματος.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Μολονότι ἡ Εὐρώπη παραμένει ἀκόμη ἡ σημαντικωτέρα ἀγορά διὰ τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, τὸ ποσοστόν ἐν τούτοις τῶν ἐκεῖνων προμηθειῶν ἐσημείωσε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑποχώρησιν. Κατὰ τὸ 1954 τὰ 64% τῶν πετρελαίων τῆς Μέσης 'Ανατολῆς προωρίζοντο διὰ τὴν Εὐρώπην, ἐνῷ κατὰ τὸ 1962 ἡ ἀναλογία — συμφώνως πρὸς μελέτην δημοσιευμένη εἰς τὸ «Έδδομαδισμὸν Δελτίον Πληροφοριῶν διὰ τὰ πετρέλαια» — κατέπεσεν εἰς τὸ 56.9%. Κατὰ τὸ αὐτὸ δελτίον, ἐνῷ αἱ ἔχαγωγαὶ πετρελαίων Μέσης 'Ανατολῆς ἐν τῷ συνόλῳ τῶν, χωριστὰ δύμως ἀπὸ τὰς γενομένας πρὸς ἄλλους τόπους προορισμοῦ τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ηὔξησαν κατὰ 36.4%, αἱ πρὸς τὴν Εὐρώπην ἔχαγωγαὶ ἐνεφάνισαν αὐξῆσιν 21.5% μόνον. 'Εάν αἱ πρὸς τὴν Εὐρώπην πωλήσεις — ἀναφέρεται εἰς τὸ δελτίον — συνεβάδιζαν μετὰ τῶν αὐξήσεων, αἵτινες ἐσημειώθησαν ἀπὸ τὸν 1959, τότε ἡ Εὐρώπη θὰ εἰσήγειν ἑτέρας 385.000 διερήλιων πετρελαίου ήμερησίων ἐκ Μέσης 'Ανατολῆς. Εἰσήγαγεν δύμως 3.1 μόνον ἐκατομμύρια διερήλιων ήμερησίων ἐπὶ πλέον, ἔναντι τῶν δύσων εἰσῆγε πρὸ τριῶν ἑτῶν.

Ο κύριος λόγος τούτου είναι ὁ ὁδὺς συναγωνισμός, τὸν ὅποιον ὑφίσταται τὸ πετρέλαιον τῆς Μέσης 'Ανατολῆς εἰς τὴν Εὐρώπην ἀπὸ τὰ πετρέλαια τῆς Βορείου 'Αμερικῆς καὶ τῆς Βενεζουέλας. Κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος ἐσημειώθη ρεκόρ εἰσαγωγῶν πετρελαίου Βενεζουέλας ἐξ 750.000 διερήλιων ήμερησίων, μὲ αὐξῆσιν 20% ἐναντίον τοῦ προηγουμένου ἔτους, καὶ 560.000 διερήλιων ήμερησίων ἐξ Ἀλγερίας καὶ Λιβύης, μὲ αὐξῆσιν 68%, ἐναντίον τῶν εἰσαγωγῶν τοῦ 1961. Αἱ κυριώτεραι ἐν τούτοις περιοχαὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐσημειώθη αὐξήσις πωλήσεων πετρελαίου Μέσης 'Ανατολῆς, ηὔσαν αἱ φυσικαὶ ἀγοραὶ του τῆς 'Απω 'Ανατολῆς καὶ τῆς 'Αφρικῆς. 'Η 'Απω 'Ανατολῆ καὶ τὴν 'Ωκεανίαν δύμως, ἐδιπλασίασαν τὰς εἰσαγωγάς των κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, μὲ εἰσαγωγὴν 1.4 περίπου ἐκατομμυρίων διερήλιων ήμερησίων, ἐνῷ ἡ 'Αφρική εἰσήγαγε 375.000 διερήλιων ήμερησίων.

Ἀνάλογοι πρὸς τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς τῶν πωλήσεων πετρελαίου είναι καὶ αἱ σημειούμεναι διαφοροποίησεις εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ γεγονός τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν τῆς Εὐρώπης ἀπὸ τὴν Λιβύην καὶ τὴν Σαχάραν — αἱ ἀποστάσεις δραχύτεραι — ἀμεσον ἔχει καὶ θὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΦΩΤΕΙΝΗ Π.» (λιβ.). Χάμπτον ρὸδος 10.000 τ. γαιανθράκων Βικτωρίαν (Βραζ.) δολ. 7.50, μὲ 1500 τ. φόρτ., 750 τ. ἐκφ.) σιν 60 σέντς, Αὔγ. 15 — 30.

«ΡΟΔΟΣ» (λιβάνου) Νόρδερν ρεῖντς 9500 τ. παλαιοσιδῆρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 112.500, φίο — στόουεντ, Αὔγουστον.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» Κόλπον 14.000 τ. ἀλεύρων εἰς σάκκους 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτα Σαΐδ δολ. 11.50, ἐπὸν ἀπὸ Μόρπιλ δολ. 11, μὲ 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών., Σεπτ. 15 — 30.

«ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ» Κόλπον 14.000 τ. ἀλεύρων εἰς σάκκους 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτα Σαΐδ δολ. 11.50, ἐπὸν ἀπὸ Μόρπιλ δολ. 11, μὲ 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών., Σεπτ. 15 — 30.

«ΑΣΤΡΕΑ» (δεξ.) Κόλπον 17.000 τ. ἀλεύρων εἰς σάκκους Βομβάν δολ. 7.50, μὲ 1500 τ. ἐκφ.) στον «γκρέσ - τέρμες», Σεπτ. 1 — 25.

«ΓΛΑΝΗ» (λιβ.) Χάμπτον ρὸδος 13.000 τ. γαιανθράκων Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 4.67½, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών., Αὔγ. 25 — Σεπτ. 10.

«ΑΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑΙ» ὀμέρικαν λιρ. 'Ατλαντικού (οὐχὶ δορειότερον Ρίτσμοντ) 21.000 τ. παλαιοσιδῆρων (992.724 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 222.500, δέσιν ένα λιμένα, φίο — στόουεντ, Αὔγ. 15 — 30.

«ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ» Κόλπον 20.000 τ. γεννημάτων 'Αλεξάνδρειαν ἡ Πόρτα Σαΐδ (τρία συνεχῆ ταξίδια) δολ. 7.15, ὀφιὸν ἀπὸ Νόρδερν ρεῖντς δολ. 6.90, Εναρξῖς 20 Αὔγ. — 10 Σεπτεμβρίου.

«ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ» Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων Κάντλα 70/-, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ.) κών., Σεπτ. 5 — 17.

«ΟΝΟΡ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» Κόλπον 14.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9.50, μὲ

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE Co. BRADY - HAMILTON STEVEDORE Co.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

29 BROADWAY

NEW YORK 6, N.Y.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

General Agents:

GEORGE CARRAS Inc. Cables: CARRASBRO

1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Αύγ. 10 — 25.

«ΦΑΡΟΣ» Χάρητος ρόδης 20.000 τ. γαιανθρόκων Δυτικήν 'Ιταλίαν δολ. 4.75, μὲ 3000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Αύγ. 10 — 30.

«ΙΑΝ ΤΖΟΠΤΖ» Τσαρτσίλι 10.000 τόν. γεννημάτων ἑκλεκτούς λιμένας 'Αγγλίας 51/3 δάσια, 1.000 τ. ἑκφ.) σιν, Σεπτεμβρίου 15 — 27.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9.50 μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἑκφορτωτικών Αύγουστου 29 — Σεπτεμβρίου 10.

«ΟΡΟΜΑΡ» Χάρητος ρόδης 9.500 τ. γαιανθρόκων Βικτωρίαν (Βραζιλίας) δολ. 7.50 μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσην 15 — 20.

«TRINITY» ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9.50 ένα η 9.75 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἑκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 3 — 15.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβ. δεξ.) ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 16.500 τόνων γεννημάτων Γένοβαν δολλάρια 5 φίο, Αύγουστου 20 — 31.

«ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ» ἀμέρ. λιμένας Κόλπου 12.500 τ. γεννημάτων Τόκιο - Μόζι ρέιντς δολλάρια 9.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἑκφορτωτικών, 'Οκτωβρίου 12 — 28.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 70.000, φίο - στόουεντ (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξις 12 — 27 Αύγ.

«ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 70.000, φίο - στόουεντ (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξις 3) δριον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤΙΑΝ» Λόγγη Μητρ. 14.000 τ. κώκ 'Ιαπωνίαν δολ. 6 φίο, Αύγουστου — Σεπτέμβριον.

«ΠΟΛΛΑΙΟΞ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Σεπτ. 18 — 'Οκτ. 6.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμ. Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Αύγ. 25 — Σεπτ. 5.

«ΚΟΡΙΝΘΙΚ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμ. Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Σεπτ. 13 — 30.

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΙΜΟΥΣ» Στόκτων 20.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.10, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Αύγ. 20 — 30.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΑΝΤΕΡΕ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Μανιλαν δολ. 6.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Αύγ. 25 — Σεπτ. 10.

«ΚΑΝΤΑΙΝ ΘΕΟΙ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 1000 τ. ἐλεύθ. ἑκφ.) κάνων, Σεπτ. 20 — 'Οκτ. 5.

«ΕΣΠΕΡΟΣ» ἀμέρ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.500 τ. κριθής Κορέαν δολλάρια 6.90, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἑκφορτωτικών, Αύγουστου 15 — 30.

«ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ» (λιβ.) Καλιφορνίαν 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολλάρια 70.000 φίο, Αύγουστου 5 — 15.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν — ἀμέρ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 20.000 τ. γεννημάτων δύο λιμένας 'Ιαπωνίας Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολλάρια 5.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἑκφορτωτικών, Σεπτεμβρίου 28 — 'Οκτωβρίου 15.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ» (λιβ.) Στόκτων 11.500 τ. σπόρων (772.000 κ. π.) Νότιον 'Ιαπωνίαν δολ. 95.000 φίο, γκρός - τέρμις, 1.000 τ. ἡ. ἑκφ., Σεπτ. 5 — 15.

«ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ» Βρετ. Κολομβίαν ἡ ἀμέρ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 22.000 τ. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρέιντς 5.50, μὲ 1.000 τόν. Ελεύθερον ἑκφορτωτικών, Αύγουστου 19 — 30.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ» Βρετ. Κολομβίαν - Έουρεκα ρέιντς 9.500 τ. ζελείας και γενικών ειδών (477.000 κ. π.) 'Αγγλίαν, δολ. 12, φίο, Αύγουστου 19 — 31.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΠΥΘΕΑΣ» ἄνω λιμένας Πλεύτη, συμπλήρωσην Μπουνέος "Άυρες 10.000 τ. γεννημάτων Κολλάριον ἡ Ματαράν δολ. 6.75, Σεπτ. 17 — 'Οκτ. 15.

«ΧΙΟΣ» ἄνω λιμένας Πλεύτη, συμπλήρωσην Μπουνέος "Άυρες 11.500 - 12.800 τ. γεννημάτων 'Αμβρούγον, Αύγουστου 80/-, μὲ πλήρη όψιν, Αύγ. 8 — 20.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ» Σάντος 10.000 τ. ἀράβοσιτου χύμα Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 9, όψιον 'Αδριατικήν (ξειαρωμένης Ραβέννας) δολ. 9.50, φίο - στόουεντ, μὲ 750 τ. φόρτ., 1200 τ. ἑκφ.) σιν, Αύγ. 15 — Σεπτ. 5.

«ΑΜΑΖΩΝ» Σάντος 10.200 τ. ἀράβοσιτου χύμα Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 9.50, φίο - στόουεντ, 750 τ. φόρτ., 1200 τ. ἑκφ.) σιν, Αύγ. 28 — Σεπτεμβρίου 16.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΝΟΥΤΣΙ» (λιβ.) Πολωνίαν 10.000 τ. τιμέντων εἰς σάκκους ένα έως τρεῖς λιμένας Χουέλβαν - Βαλένθιαν ρέιντς 30/-, δάσιον, φίο - στόουεντ, Αύγ. 15 — 30.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» Βρετανίας 8.500 τ. λιπασμάτων Νόρδερν ρέιντς δολλάρια 3.60, φίο - στόουεντ, έτοιμος φόρτωσης.

«ΘΑΛΗΣ» Λονδίνον 10.000 τ. ζαχάρως εἰς σάκκους Νόρτ Σουθαν 59/-, φίο - στόουεντ, 750 τ. εκφόρτωσην, Αύγουστου 30 — Σεπτεμβρίου 10.

'Εξ Αύστραλίας, 'Ινδίας και 'Απω Ανατολής

«ΑΘΛΟΝ» Φιλιππίνας 19.000 - 21.000 τ. ζαχάρως χύμα Νόρδερν ρέιντς δολ. 6.75, φίο, 1000 τ. φόρτ., 1500 τ. όψιον, 1.500 τ. ἑκφ.) σιν, καντσέλλο Τούμπατο - Τούμπατο ρέιντς 38/6 μὲ 1200 τ. φόρτ., 2000 τ. ἑκφ.) σιν, Αύγ. 15 — 30.

«ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ.» 'Ιαπωνίαν 9500 τ. χόλινδος Καλιφορνίαν δολ. 25.000, φίο - στόουεντ, Σεπτ. 15 — 30.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Μαυρίκιον 10.200 τ. ζαχάρως χύμα Λονδίνον - Λίβερπουλ ἡ Γκρίνοκ 75/-, μὲ 900 τ. φόρτ., 750 τ. ἑκφ.) σιν, φόρμα Αμβέρσαν - Ρότερντομ — Αριτερτον 6/- έλατον, 1000 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἑκφ.) σιν, Σεπτ. 25 — 'Οκτ. 10.

«ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ» άνατ. οάκην 'Ινδίας 11.000 τ. ζαχάρεις Μόντρεαλ — Μπουφόρο δολ. 8.90, μὲ 800 τ. φόρτ., 1.000 τ. ἑκφ., Αύγ. 25 — Σεπτ. 10.

«ΜΑΡΙΑΝΝΑ» (λιβ.) Γκιλόγκο και Σινένι 11.000 τ. γεννημάτων Βρυξέλλων 70/-, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἑκφορτωτικών, Αύγουστου 31 — Σεπτεμβρίου 6.

'Εκ παντοίων άλλων άγορῶν

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ» Καλλάδο 10.000 τ. μεταλλευμάτων Πολωνίαν δολ. 8.75 φίο, 1000 τ. φόρτ., 1500 τ. ἑκφ.) σιν, Σεπτ. 15 — 30.

«ΚΑΣΤΟΡ» Ντόρμπαν 13.500 τ. ἀράβοσιτου χύμα Μόζι - Τόκιο ρέιντς 58/6, όψιον ἀπό 'Ηστ Λόντον 2/6 έξτρα, 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἑκφ.) σιν, Σεπτ. 10 — 'Οκτ. 5.

«ΠΟΛΛΑΙΟΞ» ἡ έπερση Ντόρμπαν 13.500 τ. ἀράβοσιτου χύμα Μόζι - Τόκιο ρέιντς 58/6, όψιον ἀπό 'Ηστ Λόντον 2/6 έξτρα, 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. ἑκφ.) σιν, Σεπτ. 5).

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Ντόρμπαν 13.500 τ. ἀράβοσιτου τρεις λιμένας 'Ιαπωνίας Μόζι - Τόκιο ρέιντς 58/6 δάσια, 1.000 τ. ἡ. ἑκφ., Σεπτ. 23 — 'Οκτ. 12.

«ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ» (λιβ.) Πόρτ 'Ελισμπερτ 19.500 τ. μεταλλευμάτων Ρότερντομ ή Βλαστρίγκες 3/4/6 φίο, 4.000 τ. φόρτ., 6.000 τ. ἑκφ., Σεπτ. 20 — 30.

«ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ» Πόρτ 'Αρθουρ 11.500 τ. κώκ 'Αμβέρσαν - Ρότερντομ ή 'Αμστερντομ δολ. 5 φίο, 3.000 τ. φόρτ., 3.000 τ. ἑκφ.) σιν, Αύγουστου 9 — 19.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΕΡΕΤΡΙΑ» 10.800 τόνων δ.ω. (499.000 κ. π., 10 - 10½ μίλ., 26 - 27 τ. φιούελ)

τάιμ-τάρτερ 16/9, παρδόσις Καζμπέλκαν 10 Αύγ., έπαναπαράδσισ Ταΐδεν.

«ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΑΝΑ» (λιβ.) 9720 τόνων δ.ω. (537.000 κ. π., 13 μίλ., 18 τ. φιούελ και ένα τόνων ντηζέλ) τάιμ-τάρτερ δολ. 1240 ήμερπίων, παρδόσις "Αγιον Φρούκιον 6 - 12 Αύγ., έπαναπαράδσισ 'Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρέιντς.

«ΒΑΣΙΛΗΣ» (εχ 'Γαπίν') 8.785 τ. δ.ω. (489.515 κ. π., 12½ μίλ., 15 τ. ντηζέλ) τάιμ - τάρτερ κυκλικών ταξίδιον Δυτ. 'Αφρικής 20/6, παρδόσις Στέπτιν 27 - 29 Αύγ., έπαναπαράδσισ 'Αγγλίαν - Χόρπη - 'Αμδούργον ρέιντς.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΚΕΡΑΥΝΟΣ» Σουμάτων 40.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίαν 76% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Σεπτεμβρίου 5.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 72½% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Σεπτ. 5.

«ΑΝΤΩ» Περσικόν Κόλπων 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 75% έλαστον θερικανικούς, Αύγ. 6.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 72½% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγ. 6.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 61% έλαστον 'Ιντασκέλη, Αύγουστου 3.

«ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ» Καραϊβικήν 16.500 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 35%, ένα δώριον ἡ Νόρδερν ρέιντς 27½% έλαστον 'Ιντασκέλη, Αύγ. 27.

«ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. καθαρού πετρελαίου Μόντρεαλ (δύο συνεχή ταξίδια) 70% τὸ πρώτον και 67½% τὸ δεύτερον, έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Εναρξίς 8 Αύγουστου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ» (λιβ.) Λά Πλάτον 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 67½ έλαστον 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 67½ έλαστον ήμερικανού, Αύγουστου 20.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» Περσικόν Κόλπων 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 'Ιταλίου 61½% έλαστον 'Ιντασκέλη, Αύγουστου 22 - Σεπτεμβρίου 5.

«ΚΙΓΚ ΠΗΛΑΣ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπων 31.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Γαλλίας 70% έλαστον 'Ιντασκέλη, Αύγουστου 20.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (β' ταξίδιον) Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου Σαΐν Τζόν 60% έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 22.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκοθάρτου πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 67½ έλαστον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 7.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΕΡΙΝΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ,"

Έκστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 9

ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.

Έκστην ΠΕΜΠΤΗΝ δραν 14

ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ.., "ΚΑΝΑΡΗΣ..,

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ.., "ΚΑΝΑΡΗΣ..,

'Εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

'Εκστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ

διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ

'Εκστην ΤΡΙΤΗΝ

διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκστην ΠΕΜΠΤΗΝ

διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ —

ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18.30 διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

'Εκστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληρεφερία: Ακτή Ποσειδώνος, Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 και είς διαντα τα γραφεία ταξιδίων.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Γραμμή Ν. Αμερικής	29	1948	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Βόλον
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	έφθ. Σάντος 30 Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσανίκα»	57	11630	έφθ. Τοκουγιάμα 7 Αύγ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεχ. Πύλον 30 Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΛΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιστρίκτ»	43	7228	άνεχ. Σαθάννα 7 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Ραβέννα
ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώς»	55	8450	άνεχ. Γκριλόγκ 30 Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΓΓΛΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. Ροζάριο 20 Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	37	1272	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον από 14 Οκτ. 1960
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Yiol Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7228	άνεχ. Κόμπε 27 Ιουλ. διά Νακότκα
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Καρένα»	43	7161	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρονίδης & Yiol	35	1217	έφθ. Βιρτζιτόν 5 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	Λαιώνις και Πατέρας	46	5617	άνεχ. Μπάχαμας 7 Αύγ. διά Ανατολ. Γερμανίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Κάρτζιαν»	43	7238	εις Γιοκοσούκα από 19 Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Παρούσας	19	2285	άνεχ. Αντεν 6 Αύγ. διά Ερυθρόν Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διπλής Σουέζ 4 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	N. Βαλμάς	29	3963	άνεχ. Χάρτελεπουλ 18 Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II	έτ. «Γιουνάιτεντ»	43	8434	διπλής Αγ. Βικέντιον 4 Αύγ. διά Σπέτζια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Λάιονι»	44	7150	άργει Αμπελάκι από 11 Νοεμ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	'Ιω. Σημανάς	55	5967	εις Ινδίαν, υπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Φραντάλ 20 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης - N. Νοταράς	21	2725	άνεχ. 'Αλ) δρειαν 3 Αύγ. διά Ποπέρ
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεχ. 'Αλ) δρειαν 5 Αύγ. διά Μεσοπίννην
ΑΓΓΛΑ ΓΑ	έλληνικά συμφέροντα	38	1333	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Αλγέριον
ΑΓΡΥΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Αργώ - Έλλας»	46	5383	έφθ. Βενετίαν 3 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Αύλιξ»	35	3724	έφθ. Αμπέραν 6 Αύγ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7255	άνεχ. Πύλον 2 Αύγ. διά Γδυνίαν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγδάς Πλατής	31	3035	διπλής Γιβραλτάρ 27 Ιουλ. διά Θεο(ν)ικήν
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Κ.	παναμακή έταιρια	43	7216	έφθ. 'Αλ) δρειαν 3 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλωμαρ»	59	8132	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2863	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Αύγ. διά Κίναν
ΑΘΛΟΝ	έτ. 'Ελλα. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	έφθ. Σάντος 6 Αύγ.
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Άθλος»	45	14572	άνεχ. Γκλόγκ 16 Ιουλ. διά Κίναν
ΑΙΑΚΟΣ	έτ. «Λαϊμπιριαν»	44	7271	άργει Λακκίδα από 6 Οκτ.
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Μαργκουάρντια»	46	7329	εις Ρουέν, υπό παραλαβήν
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Σαφήρ»	44	7239	άνεχ. Πούλο Μπουκού 7 Αύγ. διά Κίναν
ΑΙΓΑΙΟΠΤΟΣ	έτ. «Αιτζιαν»	44	8481	έφθ. Βανκούμερ 4 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	διπλής Κων(υ) πολιν 6 Αύγ. διά Κίναν
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άργει Κυνόδουρων από 10 Αύγ. 1962
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Ακουιλά»	57	8427	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Αύγ. διά Κίναν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Ν. Ορλεάνην 1 Αύγ. διά Λιβερπουλ
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Πασιφίκ»	56	9090	έφθ. Σεμανίους 8 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σάρονικ»	61	14431	έφθ. Γκουαντάναμο Μπαίν 2 Δύν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Απόλλο»	46	7331	διπλής Παναμά 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Φιντέλιτου»	56	10482	άργει Βαλτιμόρων από 8 Νοεμ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. Μαρδιόζα»	44	1413	άνεχ. Γκλόγκ 9 Αύγ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	άργει Αμπελάκι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	όδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει Πέραμα από 5 Αύγ. 1962
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανθρεάδης	44	7207	άνεχ. 'Αλ) δρειαν 30 Ιουλ. διά Θεο(ν)ικήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κλπ.	46	2103	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Αύγ. διά Ινδίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	έφθ. Χάιφαν 25 Ιουλ.
ΑΛΕΞΙΑ	E. Νομικός κ.λ.π.	51	994	άνεχ. Τζιμπούτι από 24 Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΛΑΖΑΝΩΝ	έτ. «Μονρόβια»	53	7563	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΑΛΙΣ	έτ. Στάμλε	44	7189	έφθ. Γρόπορτ (Μπαχ.) 2 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκίμος»	43	7037	προσπραγμένον εις Ηεσίν 31.38 Ν. - 115.41 Α. από 31 Μαΐου
ΑΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμπόνου»	60	9959	διπλής Παναμά 2 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΑΛΛΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαδίτα»	42	7272	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	έφθ. Αμπέραν 5 Αύγ.
ΑΛΜΑΡ	παναμακή έταιρια	47	5441	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	άνεχ. Σαντιάγκο 29 Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσατλ. Φρέ τερ»	53	12897	έφθ. Σάντος 24 Ιουλ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Βέσομαρ»	42	7286	άνεχ. Καβάλαν 19 Ιουλ. διά Αλεξανδρούπολιν
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σπή Γκάρντιαν»	43	8426	άνεχ. Λός Αντζέλες 14 Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΛΦΕΙΟΣ	παναμακή έταιρια	45	7281	άνεχ. Βαρκελώνην 5 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΜΑΛΙΑ	Κουτσάς και Ρηγορίου	46	2062	διπλής Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Αιαζών»	44	7281	άνεχ. Αντελές 14 Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7104	άνεχ. Τάμπαν 1 Αύγ. διά Κρήτην
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	14509	έφθ. Μπατόν Ρούζ 26 Ιουλ.
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΕΡ	έτ. «Μαλβιέντον»	39	8600	έφθ. Μπιλανό 7 Αύγ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεσνίαν»	38	8408	έφθ. Μητρόπολην 27 Ιουλ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόμουρ»	44	7359	έφθ. Μητρόπολην 2 Αύγ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8519	έφθ. Αύρες 27 Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Μαριμπένες»	42	7177	έφθ. Σάντος από 6 Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	διπλής Μπρόναμποττελ 26 Ιουλ. διά Στεττίνον
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμπδα»	43	7187	άνεχ. Μπούλο Μπουκού 22 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΑΔΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	άργει Κυνόδουρων από 28 Ιουλ. 1962
ΑΝΑΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Τοιμέντων	19	1320	άνεχ. Πειραιάδ 5 Αύγ. διά Κρήτην
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άργει Αμπελάκι από 14 Ιουλ. 1962
ΑΝΑΡΕΑΣ X.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	Ίδε: «ΑΝΑΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ», ώς μετωνόμασθε
ΑΝΕΜΟΣ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΝΑ Μ.	Μαρκάκης - Σάρδης	37	1541	έποι. Πειραιά
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βολέκας»	45	7149	διπλής Γιβραλτάρ από 17 Ιουν. διά Γένοβαν (προσπρ.)
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Καλλάρ 8 Αύγ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάντα Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Ραβέννα 4 Αύγ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	έφθ. Ντάρεν 29 Ιουλ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Χόγκ Κόργκ 20 Ιουλ. διά Πέρλ Ρίθερ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	63	13800	έφθ. Γκάλθεστων 2 Αύγ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	εις Ηεσίν 48.51 Β. - 4.34 Δ. Αύγ. 7 διά Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΝΤΩΝΙΑ	έτ. «Λάιμθαδη»	39	5171	έφθ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. (διά Ινδονησίαν)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	έτ. «Αιθαλάνη»	43	12950	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδη 23 Ιουλ. διά Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ.	όδ. Διαπούλη	31	2795	εις Ν. Υόρκην, υπό παραλαβήν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑΓΟΥΘΕΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10592	άνεχ. Ναγκόγια 24 Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Νηαρντόρο»	43	2937	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. διά Σεμπένικο
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	57	11041	έφθ. Μανίλα 1 Αύγ.
ΑΟΥΡΟΡΑ	έτ. «Ηγκλα»	44	7249	έφθ. Κούρε 5 Αύγ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνιαν»	57	9744	διπλής Παναμά 1 Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	11127	έφθ. Όδόπον 31 Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Παπαθωμάς	37	5404	άνεχ. Παρανάγκουα 4 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ»	58	10392	διπλής Μπρόναμποττελ 28 Ιουλ. διό ποταμὸν Ελβα
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ»	57	10376	άνεχ. Φράρποτ (Μπαχ.) 24 Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπιμεντ»	58	10391	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδη 27 Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	«Δη. Θεσσανφάριγκ»	61	13553	έφθ. Σάντος 2 Ιουλ.
ΑΡΗΣ	όδ. Πατέρα	47	6906	άνεχ. Τάμπαν 13 Ιουλ. διά Σάντος.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11897	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Άγκρα»	43	8462	διπλής Καλούς Λιμένας (Κρήτης) όποθηκη
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ	K. Χαλκία	45	3861	έφθ. Καρδίφ 27 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	Ναυτιλ. Επικερίσεις	45	8422	έφθ. Καρδίφ 27 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	εις Καλούς Λιμένας (Κρήτης) όποθηκη
ΑΡΙΣΤΟΝ (δεξ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	έφθ. Σάντος 1 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	όρ. Θεσδωρίδης κλπ.	44	4901	έφθ. Καρδίφ 27 Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Mix. Καραγεώργυς	37	6704	έφθ. Καρδίφ 27 Ιουλ.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Άρμαντόρα»	43	7254	άνεκ. Μουρόραν 31 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΑΡΙΣΤΟΣ	έτ. «Άργω»	39	5196	άνεκ. Πύλον 31 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Μαριάτιμ»	40	10224	εις Καλούδη Λιμένας (Κρήτης) αποθήκη
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρίκ Λάνιν»	31	20648	έφθ. Μόντρεαλ 8 Αύγ.
ΑΡΜΑΣΙΑ	έτ. «Άλαμεντα»	43	7091	έφθ. Ριο Γκράντε 30 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άστρα»	43	8666	έφθ. 'Ετεν 10 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	6951	έφθ. Άμδουργον 4 Αύγ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Έμπρος»	43	2905	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	έφθ. Καλκούτταν 3 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7083	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διά Βενετίαν
ΑΡΤΕΜΩΝ	'Ιω Αύγερινος κλπ.	44	7176	έφθ. Τοιτταγκούκ 27 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	«Γ. Κάροκο Λάιν»	63	15000	άνεκ. Γιοκαχάμαν 8 Αύγ. διά Σιδηνεύ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Άσωματοι»	60	10142	έφθ. Βανκούβερ 3 Αύγ.
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρώτευς»	45	7260	άργει Χαλκίδο από 24 Αύγ. 1962
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πλανομίτης»	50	5324	ε.ε. Θέσιν 7.45 Ν. - 115 Α. Αύγ. 6 διά Χιλίν
ΑΣΗΜΙΝΑ	Άσημ. Γκούμα	39	1007	έφθ. Κατάνην 25 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνος & Υιοι	47	2465	έφθ. Πειραιᾶ 31 'Ιουλ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Άλκηποτις»	41	7013	εις Πειραιᾶ 28 'Ιουλ. (διά Τουάφ)
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άργει Γένοβαν από 4 'Οκτ.
ΑΣΤΡΑΠΗ	έτ. «Νέπτουν»	63	32200	άνεκ. Λός 'Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Περού
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόξι»	58	12624	διπλήθε Μπρόνομποτελ 2 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ Όσεαν»	60	20854	άνεκ. Πειραιᾶ 8 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	21039	άνεκ. Σαλαβάρο 30 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΙΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10146	άνεκ. Κόμπη 7 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10149	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 29 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (ε.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	25156	άνεκ. Όταρον 5 Αύγ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	Στ. Λιβανός	62	16500	διπλήθε Παναμά 5 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10149	άνεκ. Κόμπη 31 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΐΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10150	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜΗ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10139	άνεκ. Τόκιο 5 Αύγ. διά Β. Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Βανκούβερ 9 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10043	άνεκ. Τεργεότην 27 'Ιουλ. διά Πούλα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΖΤΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	άνεκ. Μόζι 5 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Αναξ»	58	9724	άνεκ. Βανκούβερ 30 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Ρηπλάμπλικ»	53	13675	άνεκ. Τζάκαρταν 6 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Λάιψ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Αντεν 27 'Ιουλ. (δι 'Αγγλιαν)
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Μπήπερ»	56	10312	διπλήθε Παναμά 10 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΑΥΓΗ	έτ. «Τρόπις»	44	7176	άνεκ. Όζάκαν 26 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	έφθ. Μη. 'Αύρες 31 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	Ζαχάρης - Βασιλιάς	43	988	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΑΦΑΙΑ (δ.)	έτ. «Πτερωτή»	53	12283	έφθ. Τρίνινταν 5 Αύγ.
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	έφθ. Χούλλ 9 Αύγ.
ΒΑΡΗ	έτ. «Βάρη»	43	8394	άνεκ. Βιζαντινάν 8 Αύγ. διά Μαντράς
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνη	62	10741	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	55	10507	άνεκ. Αύγουστον 16 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αιερ.	27	21329	άνεκ. Νασάρον 7 Αύγ. διά Ν. 'Υρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	21215	άνεκ. Μπαχρέν 6 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκ Τράνσοπορτ»	61	14218	έφθ. Ιανείρο 26 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Τερόντο 6 Αύγ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Ούζαν 5 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεκ. Ιμιγκαν 6 Αύγ. διά Μουρόραν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μέρταμάντε»	52	11547	Ιδε: «ΠΟΥΚΟΥ» ομηρία Λιθερίας
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	άνεκ. Αντ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Σάντος 1 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Λονδίνον 8 Αύγ. δι 'Αλ) δρειαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρες»	42	7080	άνεκ. Μη. 'Αύρες 1 Αύγ. δι 'Αυθέραν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ν. Βερνίκος»	29	1022	άργει Πειραιᾶ 31 'Ιουλ. 1961
ΒΡΟΝΤΗ	έτ. «Ζέφυρος»	63	32600	εις Ιαπωνίαν, υπό ουμπλήρωσιν
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Επος»	43	7276	ε.ε. Σάντος 31 'Ιουν.
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασποσία»	44	7266	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	34517	εις Ιαπωνίαν, υπό ουμπλήρωσιν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Κων) πολ:ν 2 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβιο»	51	7564	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 29 'Ιουλ. δι 'Ινδιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Χρ. Σαρλής	46	1529	άνεκ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ. διά Τζίότζια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτους	44	7176	διπλήθε Παναμά από 29 Μαΐου δι 'Οζάκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Γ. 'Εμπειρίκος»	56	8818	έφθ. Μη. 'Αύρες 3 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτου	39	10066	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκέοτας»	43	7273	έφθ. Βανκούβερ 1 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διπλήθε Μπρόνομποτελ 1 Αύγ. δι 'Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Α'Νδρεάδην	43	7176	άργει Πέραμα από 17 'Ιουν. 1962
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατούσικο»	42	7142	άργει Κυνόδουραν από 24 Μαΐου 1962
ΓΙΑΝΝΗΣ	παναγική έταιρια	43	1772	έφθ. Μάταν 13 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμράνιτας»	63	10950	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 7 Αύγ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τακιδάπορ»	43	8513	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 27 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7190	έφθ. Ταλάνα 2 Αύγ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Χαϊφούκ 23 'Ιουλ.
ΓΚΙΩΝΑ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30800	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7312	άνεκ. Πειραιᾶ από 2 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντστάλτικ»	43	7229	έφθ. Βομβάν 1 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	9173	διπλήθε Παναμά 2 Αύγ. διά Φίλαδέλφειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	έτ. «Ολινάρες»	57	9761	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λάιττ Μπαρ»	62	15389	άνεκ. Γκριλόντης 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤ'ΙΜ	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15692	έφθ. Νάπολ 26 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	Π. Πετρόπουλος	45	3826	άνεκ. Βιρττούν 4 Αύγ. διά Λαττάκια
ΓΟΥΕΣΤ ΠΟΡΤ	έτ. Λάπτον	52	11580	άνεκ. Πειραιᾶ από 2 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστ Πόρτ»	45	2933	άνεκ. Τάιν 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπορτ»	59	9268	άνεκ. Χακοδάπτην 24 'Ιουλ. διά Νασάτκα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέρλιντ Γιούνιτ»	52	20667	άνεκ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΐΝΤ	έτ. Στ. Νιάρχου	55	20432	διπλήθε Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Νοθρωσίσκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΐΝΤ	έτ. Γ. Γκλέΐντ	52	15762	άνεκ. Ρόττερνταμ ρόδης 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΐΝΤ	έτ. «Γουέρλιντ Γκλέν»	53	13256	άργει Πειραιᾶ από 26 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (δ.)	έτ. «Γουέρλιντ Εντερπράϊζ»	53	21064	διπλήθε Σουεζ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέωμοντ»	57	24883	άνεκ. Τοκογιάμα 8 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.)	έτ. «Κίκι Γουΐλλ Μπαίν»	57	26031	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεκ. Τζιμπούτη 25 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (δ.)	έτ. «Γκόνκορντ»	52	21102	διπλήθε Κων) πολιν 3 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουέρλιντ Μηντ»	53	13459	έφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΐΑ	έτ. «Γουέρλιντ Ντεΐλ»	52	17900	διπλήθε Παναμά 30 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουέρλιντ Τέμπεστ»	45	10470	άργει Μέγαρα από 15 'Απρ. 1961
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεανικ»	44	10172	άργει Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	έτ. «Μέμφις»	43	10448	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. Νιάρχος	43	12846	έφθ. Βανκούβερ 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΦΡ	έτ. «Ηρων»	43	15979	διπλήθε Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά Νοθρωσίσκην
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Ν. 'Υρκην 1 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	διπλήθε Σουεζ 30 'Ιουλ. διά Μπάσαρν
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	6032	άνεκ. Κέπη Πάλμας 29 'Ιουλ. διά Κοτονού
ΔΕΛΩΙΝ	έτ. «Χιαν»	45	7259	διπλήθε Παναμά από 27 'Ιουν. διά Κόμπη

ΞΕΛΦΟΙ			
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μάθιεν»	45	7252
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδιλας»	59	9350
ΔΕΣΠΟΙ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006
ΔΗΔΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πονταλέων»	44	7265
ΔΗΔΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Ντεβελόπουμεντ»	62	16417
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	«Σίπιπινκ Ντεβελόπουμεντ»	61	16417
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Αιολος»	61	9327
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10500
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589
ΔΗΜΟΣ	Έλευθεριον & Σία	29	4524
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Δημάδης - Γκιούλης	44	7243
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Βεργατή»	44	7207
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	I. & B. Πανταλέων	43	7260
ΔΙΟΝΥΣΟΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	Π. Πανταζάτος κ.λ.π.	45	2302
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Κάνονουσι»	60	13335
ΔΟΞΑ	έτ. «Δίρφυς»	43	7280
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176
ΔΥΡΟΘΕΑ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249
	έτ. «Πάν - Οσεαν»	25	3297
ΕΒΕΡΕΣΤ			
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Πουορληντουάντ»	43	7013
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	57	13711
ΕΘΝΟΣ	Οίκος Στ. Λιδανού	63	15000
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντρέικ»	56	10328
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	M. A. Χαμπούρης	23	1369
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Ελετραναρόποτ»	56	10530
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΪΜΟΥ	Σ. Μπιλίνης	48	1958
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14500
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Νουέβο Μόντο»	41	7289
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μερκαντόρια»	43	7239
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Μάρυκο»	44	7210
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ελδά»	43	8371
ΕΔΕΝΗ Β.	έτ. «Ανδριά»	48	8430
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμανία»	43	7213
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7245
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ανίτα»	33	5432
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σία	43	7176
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	Κουμαριάνου - Πρίντεζη	21	1549
ΕΛΛΑΣ	άδ. Μαραράκη	22	3553
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2863
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Γ. Χρ. Λαιμόδης	43	7176
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	6666
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	61	7297
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	60	7293
ΕΛΛΗΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	62	8927
ΕΛΛΗΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293
ΕΛΛΗΗΝ ΗΡΩΣ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219
ΕΛΛΗΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	Σ.Τ. Μελέτης κ.λ.π.	27	1364
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Σάγκα»	56	10312
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176
ΕΛΛΗΝΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176
(λάινερ)	«Ε.Ν.Ε.»	57	10279
ΕΛΠΙΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7302
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	Οίκος Χανδρών	32	18056
ΕΜΠΟΡΟΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ (δ.)	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265
ΕΝΤΟΠΑΝ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	42	7058
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Ριά Καριππι»	44	14878
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντερπράΐζ»	45	8404
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Λόγγυος»	41	7122
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529
ΕΡΑΤΟ ΣΑΡΔΗ	«Επιδαυρος» Ά.Ε.	43	7176
ΕΡΕΤΡΙΑ	Νεγρές - Σταθάτος	44	7198
ΕΡΜΗΣ	άδ. Σάρδην	41	857
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	Εύάγγ. Π. Νομικός	43	7199
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σάμουοκ»	58	9585
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	'Ιω. Λάτοπος	45	8548
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Σάμουοκ»	59	9584
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σφηφέρερος»	44	7276
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	έτ. «Ατλαντις»	57	10689
ΕΥΗ	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716
ΕΥΞΙΝΟΣ	«Ωκεανούρος» Α.Ε.	43	7194
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	Παπά - Ελευθερίδην	17	3976
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Μαντόβαρο»	43	8393
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	έτ. «Καλόζα»	56	10053
ΕΥΡΥΛΑΜΑΣ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061
ΕΥΡΥΧΟΙΧΟΣ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Στάκο»	43	7244
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Αθφονία»	43	7176
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8903
ΕΥΤΥΧΙΑ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659
ΕΥΧΑΡΙΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9659
	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985
ZAKYNTHOS	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9582
ZAPATOΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9573
ZΩΗ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631
HΛΙΑΣ Κ.	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965
HΠΕΙΡΟΣ	Δημ. Μαργαρώνης	43	7223
HΡΩΝ II	έτ. Μαργαρώνης	43	7249
	'Ιω Θεοδωρακόπουλος	56	9975
	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965
	έτ. «Ιθακαμάρη»	43	7214
	Γ. Κουρεμένος	45	2125
	έτ. «Κηφισιά»	43	8578
	Δ. Ν. Κουφός	44	1815
	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518
	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252
	έτ. «Ορίζων»	57	10316
	έτ. «Ιόνιον»	44	7198
	έτ. «Μαρβίνα»	43	7236
	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172
	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7167
	Σ. Λιβανός	62	15000
	έτ. «Εξπορτ Κέρριερ»	43	8465
	έτ. «Γκρήκ Τάνκερ»	49	8311
	K. Διαμαντής	29	2231
	όνεχ. Γάνδον 1 Αύγ. δι' Ήν. Πολιτείας άνεχ. Μόζι, 31 Ιουλ. διά Τογιάμα		
	έφθ. Βαρκελώνης 29 Ιουλ. διά Τογιάμα		
	όνεχ. Σάντος 31 Ιουλ. διά Βενετίαν		
	έφθ. Τζιμπούτι 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν		
	διπλής Πόρτ. Σαιδ 4 Αύγ. δι' Αμέρικαν		
	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.		
	διπλής Σουεζ 6 Αύγ. διά Κίναν		
	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 27 Ιουλ.		
	εις Βαλτικήν, υπό παραλαβήν		
	έφθ. Ε' Εθνομάσουθ 7 Αύγ.		
	διπλής Χιλιόδεκαίς από 13 Νοεμ.		
	διπλής Κων/κιν/λιν 1 Αύγ. διά Κωνσταντίναν		
	διπλής Κων/κιν/λιν 22 Ιουλ. διά Νοεμποριού		
	όνεχ. Χαδάνα 11 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ		
	όνεχ. Μπόννη 4 Αύγ. διά Λονδίνον		
	εις Ριγιέκαν, υπό συμπληρωμαν.		
	έφθ. Βανκούμερ 3 Αύγ.		
	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Πειραιᾶ		
	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.		
	εις Κόντινεντ, υπό παραλαβήν		
	όνεχ. Μόζι 5 Αύγ. δι' Αγ. Θραγκίσκον		
	έφθ. Κάρδιφ 5 Αύγ.		
	άργει Ζευμπρούγκε από 6 Ιουλ. 1962		
	άργει Καλκίδα από 25 Νοεμ.		
	έφθ. Καλλάδα 5 Αύγ.		
	διπλής Μπρονμποτέλ 29 Ιουλ. διά Στεττίνον		
	άργει Κυνδουραν από 3 Αύγ. 1962		
	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Αύγ.		
	διπλής Φρέντρικσταν 6 Αύγ. διά Κάρλοχαμν		
	έφθ. Χούστον 7 Αύγ.		
	όνεχ. Ήράκλειον 1 Αύγ. διά Κόρπους Κριστί		
	έφθ. θιαδέλεριαν 8 Αύγ.		
	όνεχ. Κυνδουραν 3 Αύγ. διά Μπάραν		
	όνεχ. Φρέντρικσταν 6 Αύγ. διά Κάρλοχαμν		
	έφθ. Α' Λά) δρειαν 5 Αύγ.		
	έφθ. Ήοτ λόντον 7 Αύγ.		
	διπλής Σουεζ 4 Αύγ. διά Καλκούτταν		
	έφθ. Καλκούτταν 30 Ιουλ. διά Βατιμόρην		
	όνεχ. Βατιμόρην 6 Αύγ. διά Χούστον		
	όνεχ. Ν. Όρλεάνην 6 Αύγ. διά Καλκούτταν		
	έφθ. Σάντος 14 Ιουλ. διά Λαριόδηκ		
	έφθ. Ιτέαν 4 Αύγ.		
	έφθ. Φαγιάλ 4 Αύγ.		
	όνεχ. Ζευμπρούγκε από 2 Αύγ. 1962		
	όνεχ. Χαϊφόγκ 30 Ιουλ. διά Τεργέστην		
	όνεχ. Πιεραϊα 29 Ιουλ. διά Ριμνίνι		
	έφθ. Χούέλανδον 6 Αύγ.		
	όνεχ. Γραγκίσκον 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν		
	όνεχ. Μάλιο 19 Ιουλ. διά Στεττίνον		
	έφθ. Α' Λά) δρειαν 5 Αύγ.		
	έφθ. Ναγκόγια 3 Αύγ.		
	άργει Α' μπελάκι από 17 Αύγ. 1958		
	έφθ. Ρέτζιο 7 Αύγ.		
	όνεχ. Πιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Όρ.)		
	όνεχ. Πιεραϊα 6 Αύγ. διά Θεονίκην		
	όνεχ. Γιοκοχάμαν από 25 Ιουν. διά Χαϊφόγκ		
	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.		
	όνεχ. Πούλο Μπούκον 22 Ιουλ. διά Τόκιο		
	έφθ. Μάλιο 2 Αύγ.		
	όνεχ. Τσάρλεστον 8 Αύγ. διά Σαιγκόν		
	όνεχ. Παλέρμο 5 Αύγ. διά Κεελόγκ		
	όνεχ. Σιμίζου 5 Αύγ. διά Κεελόγκ		
	έφθ. Κόμπις 7 Αύγ.		
	έφθ. Καράτοι 29 Ιουλ.		
	έφθ. Ματαντή 2 Αύγ.		
	διπλής Σουεζ 13 Ιουλ. διά Κίναν		
	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Κούβαν		
	έφθ. Κόμπε 6 Αύγ.		
	έφθ. Σίδηνε 27 Ιουλ.		
	όνεχ. Ν. Όρλεάνην 23 Ιουλ. διά Χούστον		
	διπλής Θεόυταν 6 Αύγ. διά Δάντοιχ		
	όνεχ. Τόμπαν 27 Ιουλ. διά Κεμπέκ		
	όνεχ. Μακασσάρ από 19 Μαΐου διά Ντογκάλα		
	έφθ. Λάς Παλλίς 24 Ιουλ.		
	έφθ. Λιβερπούλ 24 Ιουλ. (σημ. Λιθάνου)		
	έφθ. Σάντος 29 Ιουλ.		
	όνεχ. Δές Αντζελες 27 Ιουλ. διά Σίδνευ		
	όνεχ. Τζιμπούτι από 4 Ιουλ. διά Γκ:ζάν		
	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.		
	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Ιουλ.		
	έφθ. Ναγκόγια 2 Αύγ.		
	έφθ. Γένοβαν 6 Αύγ.		
	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.		
	εις μεταφοράς Τουάφ. Μπουργκάς		

ΘΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	62	13785	έφθ. 'Αιδί 16 'Ιουλ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταιμέρικα»	46	1988	άνεχ. Σούνταθαλλ 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΘΥΡΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	άργει Χαλκίδα από 14 'Ιουλ. 1962
ΙΖΩΜΠΕΑ				
ΙΘΑΚΗ (δεξ.)	έτ. Χανδρή	57	9746	άνεχ. Ναγκόγια 31 'Ιουλ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Αντίνα»	52	11289	έφθ. Βαντι Φεύραν 6 Αύγ.
ΙΩΝΙΑΝ	έτ. «Λινάρες»	44	7154	έφθ. Βέρα Κρούζ 4 Αύγ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Τρανσόφρουτ»	46	7172	άνεχ. Γλασκώθην 5 Αύγ. διά Μη. "Αὔρες
ΙΣΤΡΟΣ II	Α. Θραγκιότας	43	7232	εις Πειραιά από 7 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Βέριτας»	43	7275	άνεχ. Νουέθιτας 4 Αύγ. διά Ροστόκ
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Ιμιγκαμ 6 Αύγ. διά Τερνέουζεν
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Μαρπίτα»	30	6650	έφθ. Νιού Ούεστμποντερ 3 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΕΛΗΣ	έτ. «Ναυτιλ. Έκμετ(εσίς)»	45	9918	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΙΩ. ΙΤΤΑΕΣΗΣ	έτ. «Γκρέτας»	45	7204	άνεχ. "Άγ. Θραγκίκον 18 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	Υιών Δ. 'Ιγγλέση	42	7035	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Σαντι Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Τόκιο 7 Αύγ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	όδ. Γουλανδρή	44	7277	έφθ. Κωνοτάντζαν 28 'Ιουλ.
ΙΩΛΚΟΣ	έτ. «Αθηνών» κλπ.	44	10441	άνεχ. Θρή Ρίβερς 3 Αύγ. (διαταγάς)
	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	έφθ. Βαμβάνη 27 'Ιουλ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ				
ΚΑΒΑΛΛΑ	Ι. Χατζηπατέρας	43	7244	άνεχ. Τζιμπούτι από 30 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΒΟΥΡΙ	Ιω. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	άνεχ. Ταϊταγκόγκ 7 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	έφθ. Βαλενθία 7 Αύγ.
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Κιουρασάο 5 Αύγ. διά Σάντος
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	άνεχ. Κιέλον από 4 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μαρφιάντζα»	37	4765	άνεχ. Θλωσιγκ 3 Αύγ. δι' 'Ελλάδα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Καλλιόπη»	41	6901	διπλής Μπρόμποπτελ 2 Αύγ. διά Στεττίνον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ζεπάκας»	57	9092	άνεχ. Νάπιερ από 4 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Μικαλινός»	44	7198	άνεχ. Κάλλιαρη 11 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΚΑΝΑΡΗΣ	Τάσος Νομικός	50	1517	έφθ. Λεμεσόν 8 Αύγ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφελ»	44	7240	άνεχ. Λόδς "Αντζελες 100 'Ιουν. διά νησον "Άγ. Μάρκον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	άνεχ. Γιοκοχάμον 30 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Απηγανός»	44	7279	άργει Σούρκερο από 9 'Ιουλ. 1962
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	άνεχ. "Αντεν 5 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπ Τσάρτεριγκ»	54	8003	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. διά Μπιλμπάο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	Α.Ε. «Πόλαμα»	40	5032	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Ελπίς»	44	8453	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΚΑΠΤΑΙΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Λιμπανο»	43	7281	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 27 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	Α. Παλαιοκρασσάς	46	4561	εις θεσιν 49.37 β. - 2.47 δ. Αύγ. 2 διά Πόρτ Χάρκουρ
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Άγια Καικιλία»	60	8717	διπλής "Άγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν»	43	7275	διπλής Παναμά 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Μη. "Αὔρες
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	έφθ. Νεάπολιν 30 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Εθέρμα»	58	8961	διπλής Κλεμβελαντ 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Μπράιτ Σάρρ»	47	9956	έφθ. Μακόρις 6 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Ελνάβαλ»	61	13408	έφθ. Ν. "Υόρκην 12 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Κρίνα»	57	9460	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 7 Αύγ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΑΣΚΑΛΟΥ	έτ. «Στροβίλη»	43	7163	άνεχ. Κολόμπο 27 'Ιουλ. διά Δουδίνον
ΚΑΡΔΑΜΥΑΓΙΤΗΣ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	διπλής Παναμά από 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Βενετίαν 22 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Παλιμύρα»	43	7312	έφθ. Θουζίκι 7 Αύγ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9956	άνεχ. Σασέμπο 26 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	όδ. Γράτουσ	44	7198	διπλής Παναμά 21 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	έφθ. Σουντζίν 26 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Μαροεγκούρο»	44	7155	έφθ. Σάντος 14 'Ιουλ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Πατοιφίκο»	45	7349	διπλής Μπρόμποπτελ 29 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Κούκακα»	44	7242	διπλής "Αν. Βικέντιον 3 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13752	εφθ. Ν. "Ορλέανην 4 Αύγ.
ΚΕΑ	έτ. «Βαλντέρα»	58	12193	άνεχ. Τρινιταντ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλής Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. δι' 'Ατλαντικόν
ΚΕΙΠΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Κάλλαρο»	44	7244	άνεχ. Φράιπορτ (Μπαχ.) 4 Αύγ. διά Τόκιο
ΚΕΙΠΠ ΒΕΝΕΤΙΚΟ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει 'Αμπελάκι από 19 Δεκ.
ΚΕΙΠΠ ΡΙΟΝ	Μικ. Καραγγώρην	62	10494	άνεχ. Κόμπε 28 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Άλγυκομπεντάς»	57	25183	εις θεσιν 30.44 β. - 172.44 δ. Αύγ. 5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Στροβίλη»	43	7159	άνεχ. Λόδς "Αντζελες από 23 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	Θ. Επιφανείας	44	7176	άνεχ. Σιμίζου από 7 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΚΕΡΤΗΣ	Μ. Νομικός	56	8429	διπλής Σουέζ 3 Αύγ. δι' 'Ερυθράν
ΚΕΙΡΕΑ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	έφθ. Καλκούταν 7 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	63	17000	άνεχ. Γκλόγκ 26 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Κίνι»	58	8432	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	έφθ. Στρόμποτελ 29 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Μπελιάρδη»	44	7190	διπλής Βιγραλτάρ 4 Αύγ. διά Τόκιο
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Yiol	35	946	άργει Κολόπελάκι από 19 Δεκ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Κόμπε 28 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΚΛΑΣΣΙΚ	Κ. Ευθυμιάδης	49	2146	εις θεσιν 30.44 β. - 172.44 δ. Αύγ. 5 δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έτ. «Καρφιάντες»	50	9704	άνεχ. Λόδς "Αντζελες από 23 'Ιουν. διά Χουάσκο
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	άνεχ. Κολόνια πίσθερ 7 Αύγ. διά Λενινγκράντ
ΚΝΩΣΣΟΣ	όδ. Γ. Δουεστίνη	28	1595	έφθ. Σιμίζου από 11 'Οκτ.
ΚΟΜΟΙΤΕΝΣ (δ.)	έτ. «Γκόδαμη	43	7242	άνεχ. Μπάντιμπρα 3 Αύγ. διά Θεο(ν)ικήν
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Οσεάν Τρέιντερ»	43	8685	έφθ. Ενόβαν 31 'Ιουλ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	έφθ. Ν. "Ορλέανην 23 'Ιουλ.
ΚΟΡΟΙ	έτ. «Χόδη»	57	17827	άνεχ. Κολούνπια πίσθερ 7 Αύγ. διά Κορέαν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Αστρολούδη»	44	7250	έφθ. Βίλμακτον (N.K.) 6 Αύγ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	Ν. Κονδύλης	44	7207	έφθ. Μπάντιμπρα 2 Αύγ. διά Λενινγκράντ
ΚΟΣΜΙΚ (Μετα-δεξ.)	έτ. «Πρωτεύες»	43	7207	άργει Χαλκίδα από 11 'Οκτ.
ΚΟΥΜΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Διαμα Πατέρας»	59	9360	άνεχ. Μπάντιμπρα 3 Αύγ. διά Λενινγκράντ
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Σάν Σεοίλιον»	57	13755	έφθ. Κένοβαν 31 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Τάνκερ Φάινανς»	44	2902	έφθ. Επιφανείαν 23 'Ιουλ.
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	54	10860	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλ. διά Ν. "Ορλέανην
ΚΥΚΛΑΔΙΚΗ ΔΩΣΑ	έτ. «Μαροσεάντε»	42	7248	έφθ. Μη. Αύρες 26 'Ιουλ.
ΚΥΜΑ	έτ. «Εσκόριαλη»	44	7292	άργει Χαλκίδα από 1 Αύγ. 1962
ΚΥΜΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεχ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Θεο(ν)ικήν
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Καλημάνα»	41	3146	έφθ. Μένα έλ. Ακμάντι 7 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΛΗ	έτ. «Αύρα»	56	9086	άνεχ. Γιασάτα 19 'Ιουλ. διά Πασσού
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΓΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7310	διπλής Μπρόνομποτελ 1 Αύγ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	έτ. «Ολισφάν»	43	6888	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 7 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΜΠΟΥΣΣΕΣ	έτ. «Κονκίασταντόρ»	45	7157	έφθ. Βενετίαν 7 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Ιω. Θεοδωρακόπουλος	57	10044	έφθ. Μη. Αύρες 15 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Κωνπάτη»	44	7263	διπλής Τρινιταντ 4 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λώς»	56	8474	άνεχ. Λάς Πόλας 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΚΩΣΤΗΣ	Α. Μελισσάκης	39	395	άνεχ. Τάουνοβαθ 21 'Ιουλ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΚΩΣΤΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7297	διπλής Παναμά 1 Αύγ. διά Λονδίνον
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διπλής Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΚΩΝΙΑ (μετάλ.)	έτ. «Αττικοί»	60	14431	άνεχ. Γλάδστον 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΚΩΝΙΑ (άδινερ)	«Γκρήκ Λάιν»	30	20314	έφθ. Μαδέρας 7 Αύγ. (κρουζέρα)
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Πινάτορειλ Μαρίν»	43	8466	διπλής Παναμά 17 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΛΑΜΥΣΙΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Λονδίνον 8 Αύγ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πρωτεύης»	43	7229	άργει Χαλκίδα από 20 'Ιουλ. 1962
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Μη. Αύρες 7 Αύγ.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαδέντουρα»	56	10048	άργει Κυνόδουρα από 10 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	διπλής "Άγ. Βικέντιον 7 Αύγ. διά Ν. "Υόρκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άργει Αμβούργον από 25 'Οκτ.
ΛΗΤΩ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	έφθ. Περο. Κόλπον 7 Αύγ.

ΔΙΑΚΟΣΤ	έτ. «Γκλύσκα»	44	1723	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Καναρίους νήσους
ΛΙΑΗ	έτ. «Αργύριο»	11	1459	άργει «Αμπελάκι από 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΑΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιάη Κ. Μιχάλου	43	7291	Μπελαδάν 26 'Ιουλ. διά Σουομάνγια
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπι»	44	7286	άργει «Αμπελάκι από 15 'Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις μεταφοράς Μεσογείου
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	άνεχ. Γκπλόγκ 6 Αύγ. διά Κίναν
ΛΟΓΙΝΤΑ	έτ. «Ριο 'Αζούλ»	44	8536	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Ρουέν
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2588	άνεχ. Κεράται 23 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσι.»	43	8395	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΛΟΥΚΙΑ	Στ. «Ελευθερίαδης»	28	2288	διπλήθε Κων) πολιν 9 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7583	έφθ. N. 'Ορλεάνην 4 Αύγ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μοροσέάνο»	58	27526	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. δι' 'Αιλόφ Γκραίν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μοροσέάνο»	58	27462	άνεχ. Λός 'Αντζελες 11 'Ιουλ. δι' Ούμη Σαιδ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	άνεχ. Φάσ 25 'Ιουλ. διά Ταμπάγκα
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7201	άνεχ. Μη. Αύρες 27 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ II (δ.)	έτ. «Ολμέντο»	53	11276	έφθ. Κάρδιρ 2 Αύγ.
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	διπλήθε Κων) πολιν 26 'Ιουλ. διά M. Θάλασσαν
ΜΑΡΓΑΝΑ	'Ιαρτρού	48	1305	διπλήθε Κων) πολιν 31 'Ιουλ. διά Μεσόγειου
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Μομπάσα
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μάντα»	30	1041	έφθ. Βιρτσάτον 8 Αύγ.
ΜΑΡΑΘΩΝ	έτ. «Πιουρόπα»	43	15030	έφθ. Ντύρμπαν 7 Αύγ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μέρθα»	34	4162	διπλήθε Φλώσιγκ από 23 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Τρανσοπορτέοιον»	43	7238	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 3 Αύγ. διά Ντακάρ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6156	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Πλατανάνι»	41	5294	έφθ. Χάμπτον ρόδι 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Η.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Χάμπτον ρόδι 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ Ι.	έτ. «Νάσοναλα»	44	7133	άνεχ. Φρεπόρτ (Μπαχ.) 4 Αύγ. διά Βαλτικήν
ΜΑΡΙΑ ΛΑΪΜΟΥ	Π. Μπούρμπουλης	40	886	έφθ. Παρανάγκουα 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Μιχαλή»	43	7219	έφθ. Παρούσαν 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΓΡΑΣΗ	έτ. «Πλάροπατα»	44	7176	διπλήθε Παναμά από 1 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Μιχαλή»	43	7217	έφθ. Χάμπτον ρόδι 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΑΝΤΑ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Πέραμα από 26 Νοεμ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Βέγασα»	43	7134	άνεχ. Φρεπόρτ (Μπαχ.) 4 Αύγ. διά Βαλτικήν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	έφθ. Τάιρι 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	άδ. Βαλιδ	39	4998	διπλήθε Φλώσιγκ από 22 'Ιουν. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	'Ιω. Λάτοπης	29	14216	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (υπερωχ.)	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	έφθ. Παρανάγκουα 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	άνεχ. Τζιμπούτι από 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΓΩ	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Τάροντα 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Άροντένα»	46	9172	έφθ. Σαδόνα 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έλληνικά συμφέροντα	56	8716	έφθ. Γιοκοχάμα 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΠΙΤΑ	Mix. Καραγεωργῆς	29	4537	άνεχ. Ούλον 2P 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερδ»	43	7033	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Γ. Φ.	έτ. «Λουτσά»	39	5047	διπλήθε Κων) πολιν 6 Αύγ. διά Νοθορωσικον
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουμαζ	44	2817	έφθ. Τάιρι 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Άλαντνιν»	46	7369	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 6 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	άνεχ. Μόζι 4 Αύγ. διά Μπρισμπαΐν
ΜΑΡΤΖΥ (δεξ.)	'Ιω. Λάτοπης	52	11197	έφθ. Αίρεσ 2 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Αίρεσ 5 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ	όδελφ. Κούλουκουντή	38	5500	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Σαγκάπον
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκα»	55	7471	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΡΟΥ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμια»	43	7282	έφθ. Τενερίφε 4 Αύγ.
ΜΑΤΣΕΩΛΙΔΑ	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6397	άνεχ. Πόλον 29 'Ιουλ. δι' 'Ειδεν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονάν»	57	9168	άργει Πέραμα από 7 'Οκτ. 1959
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης-Παπάζογλου	16	2081	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 5 Αύγ. διά Λερ. Μαρκές
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Γιουνίβερσαλ Τράμπ	42	7262	διπλήθε Κων) πολιν 20 'Ιουλ. διά M. Θάλασσαν
ΜΕΣΩΟΠΟΓΙ	έτ. «Βιοταμάρες»	43	8433	άνεχ. Βοστώνη 7 Αύγ. διά N. 'Ορκην
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράϊτ»	60	14431	άνεχ. Πούλον 29 'Ιουλ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Κόμπη 1 Αύγ. διά Βανκούμπερ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΣ	παναμακή έταιρια	43	7203	διπλήθε Φιλαδέλφειαν 9 Αύγ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτόρνάδες»	57	9200	έφθ. Λιδόρο 2 Αύγ.
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πινθανόρας»	59	9855	έφθ. Βενετίαν 1 Αύγ.
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	'Ιω. Λάτοπης	39	1552	άνεχ. Αντεν 3 Αύγ. διά Κίναν
ΜΙΧΑΗΑ Μ.	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Παθέρα»	56	8046	άνεχ. Κων) πολιν 2 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Οσεάνιν Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 1 Αύγ. διά Κίναν
ΜΟΝΤΜΑΖΟΥΡ (δ.)	έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	διπλήθε Σουέζ 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ	Μιχ. Π. Αγγελός	41	7084	άργει Σεμπρούγκε από 20 Σεπτ.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κ. Διαμαντής	45	3766	έφθ. Κολόμπο από 3 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑΛΙΝΟ	έλληνικά έταιρια	45	974	εις Πειραιά από 8 'Ιουλ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	εις Πέραμα από 6 'Ιουλ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ	έτ. «Σταλίλε»	43	7084	άνεχ. Σαγκάπον 20 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Ελκέρριερδ»	44	7190	διπλήθε Μπρούμπατ 20 'Ιουλ. δι' 'Αρχάγγελον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Βετακρούζ»	44	7289	άνεχ. Ιντόν 31 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΜΠΡΟΥΚΟΥΙΑΝΤ	έτ. «Παν- οσεάν»	36	5275	άνεχ. Πούλο 10 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10191	άνεχ. Τολέδο 26 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	έτ. «Γιούνιον Έντερπραϊζ»	39	2829	έφθ. Χούλλ 3 Αύγ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Ελλην. Γραμ. Ν. Αμερ.	34	2709	έφθ. Μασσαλίαν 8 Αύγ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. Παπαδόπτηρου	47	9957	άνεχ. Σεβιλήν 5 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΝΑΝΤΙΝ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Αύγ. δι' 'Ειδονυμάουθ
ΝΑΤΑ	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. Δράκος	44	2854	έφθ. N. 'Ορλεάνην 7 Αύγ.
ΝΕΑΙΔΑΙΟΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	έφθ. Μάντζεστερ 27 'Ιουλ.
ΝΕΒΑΔΑ II	έτ. «Καρδιβιαλά»	44	7247	έφθ. Γένοβαν από 6 'Ιουλ.
ΝΕΔΩΝ	Μιλτ. Σουλανδρής	21	2492	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Δήμπτρα»	40	2209	άνεχ. Γκράντον 22 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	διπλήθε Παναμά. από 4 'Ιουλ. διά Τόκιο (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΗΣΙ Ε	έτ. «Εσόπεριο»	54	7068	έφθ. Σάντος 15 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	ήλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	έφθ. Σάντος 25 'Ιουλ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Ντέλ Μάο»	44	7158	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Πατέρας & Σία»	43	7216	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ.	έτ. «Φοίνις»	37	12500	άνεχ. Γκρητ Πάρμουθ 2 Αύγ. διά Πορτίτοι
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς 'Επιφανειάδης	43	7176	διπλήθε Κων) πολιν 2 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΝΙΚ. Κ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σπινά	43	7244	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Ταιφάδες κλπ.»	53	2174	άργει 'Ασσούμινα από 30 Νοεμ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λασπιώ»	44	7255	έφθ. Σιενφουέγκος 15 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φρανκίστα»	44	7479	άργει 'Αμπελάκι από 17 Μαΐου 1962
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ζ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	εις Πειραιά από 20 'Ιουλ. 1962 (έπισκευαι)
ΝΙΝΗ	Μαΐρην & Γεώργ. Αντωνάτος	20	1283	άργει 'Οδησσόν από 29 'Ιουλ. 1962
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Κόνβαλ»	44	7190	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΑ	Oίκος Κ. Μ. Λαζιού	62	28651	έφθ. Ασσάμη 4 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	άνεχ. Κιουρασόδ 29 'Ιουλ. διά Σέταν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Οσεάνιον Τρέιντερ»	44	7290	έφθ. Ριγκέαν 17 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	έτ. Αντ. Παπαδάκης	60	10235	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Κουβεΐτ
	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άργει Πέραμα από 14 'Απρ.
	έτ. «Παλμύρα»	56	12723	έφθ. Ν. 'Ορκην 31 'Ιουλ.
				άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Αύγ. διά Λιθερπουλ
				άνεχ. Βανκούμπερ 30 'Ιουλ. διά Πρόβιτνενς
				έφθ. Σάντος από 6 'Ιουλ.
				άνεχ

ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίστα»	58	10662	άνεχ. Βενετίαν 27 'Ιουλ. διά αγριόρατάρ
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. Παπαδάκης	60	9341	διπλήθες Μπρόνομποτέλ 1 Αύγ. διά Λένιννγκραντ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πράια»	59	12395	έφθ. Χογκ Κογκ 13 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	έφθ. Βενετίαν 26 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. Παπαδάκης	58	8639	έφθ. Σάντος 30 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΠΕ'ΙΤΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3964	άργει 'Αμπελάκι από 23 'Ιουν. 1962
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	έφθ. Σπετζία 24 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΧΑΐΤΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Σαδόνα 5 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετι»	42	7251	έφθ. Σπετζία 7 Αύγ.
ΝΤΑΝΑΧΟΛΗΜ	έτ. «Δαναός»	39	3643	άνεχ. N. Υόρκην 2 Αύγ. διά Γκέφλε
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	έτ. «Πράντο»	63	15297	έφθ. Βενετίαν 2 Αύγ.
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούεστερν»	43	2865	άνεχ. Φαμαγουστάτο 7 Αύγ. διά 'Ερυθράν
ΝΤΙΝΑ I. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άρχοντόνος»	62	14150	άνεχ. Μόζι 24 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναρι. - Εουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. 'Αντεν 7 Αύγ. διά Κίναν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Κατσουλάκος	45	3849	άνεχ. Φρομαντλ 29 'Ιουλ. διά 'Αλβανίαν
ΝΤΟΝΑΑΝΤ	«Πλανμένα - Γιουρόπα»	57	9953	έφθ. Πλότος 26 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ντόρικ»	44	7128	άργει Χαλκίδα από 20 Φεβρ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Σπή Τράνσπορτ»	43	7276	άνεχ. Κεππ Τάουν 9 Αύγ. διά Ντακάρ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	8251	άνεχ. Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Κέππ Τάουν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	έφθ. Λίβερπουλ 6 Αύγ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεχ. Α'δελαΐδα 30 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΟΙΝΟΗ	έτ. «Μαρβίκτωρ»	41	2036	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Χαμπέρικο 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΙΓΑ	Ραφ. Μελαχρίνδς & Υιοί	25	996	έφθ. Λαττάκια από 19 'Ιουν.
ΟΙΓΑ	Έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7284	άνεχ. Βοστώνη 2 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σηγουαΐν»	49	4663	έφθ. Σάντος 30 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Ελληνική»	56	2863	έφθ. Λιδόρο 6 Αύγ. (διά Βαλτιμόρην)
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργει Πέραμα από 29 'Ιουν.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντα»	43	8593	άνεχ. Μορμουγάσ 28 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΟΝΤΙΝ (ψυχείον)	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Κάνταλ 2 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Καριμπούν 'Ατλάντικ»	60	5960	άνεχ. N. Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Πόρτ Λιμόν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΐΝΕΡ	Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Σαν Τουάν (Π.Π.) 4 Αύγ. διά Πόρτ Λιμόν
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΐΚΣ	έτ. «Μήντ - Ήτ»	45	7787	άνεχ. Καλιππάττα 7 Αύγ. διά Τορόντο
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Κόδομος»	43	7211	έφθ. Βομβάνη 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ - Ήτ»	44	9894	διπλήθες Παναμά 6 Αύγ. διά Σαιγκόν
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Ορ. Μήντ - Ήτ»	45	7681	άργει Χαλκίδα από 24 'Οκτ.
ΟΡΣΑ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Κυνόδουρων από 14 'Ιουλ. 1962
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Εστέλλα»	43	7152	έφθ. Βενετίαν 15 'Ιουλ.
ΟΣΣΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	έτ. «Ορφέως»	56	9942	άνεχ. N. Υόρκην 6 Αύγούστου διά Πόρτ Λιμόν
ΟΣΣΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Ούλτραρο»	61	5972	άνεχ. Σίδεν 8 Αύγ. διά Κίναν
ΟΣΣΑΝΙΚ	έτ. «Μπλού Μπάιν»	43	10120	Ιδε: «ΟΣΣΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ» σημαία Λιθερίας
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Λα Παλλίς 1 Αύγ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην H.P.A.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλουσες»	42	8570	έφθ. Μαρσιλιπατάν 27 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούρανία Σ.»	49	1987	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	29	2728	έφθ. Φόδευ 1 Αύγ.
	έτ. «Ούρανός»	42	7150	έφθ. Χαύστον 5 Αύγ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Μπ. «Άυρες 29 'Ιουλ. διά Ραθέννα
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 6 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΠΑΙΜΙΤ	έτ. «Αχ. Χαλκούπος»	45	3929	άνεχ. Λισαδώνα 7 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ	έτ. «Ελληνική Σιππίγκη»	43	8474	διπλήθες Παναμά από 5 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	Τουρινάκης	39	2456	διπλήθες Κων/πολίν 22 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Νοβορωσίκον 5 Αύγ. διά Μπάρι
ΠΑΝΑΓΙΑ Α.	παναμαϊκή έταιρια	24	1352	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	Γ. Φουντουλάκης	22	2759	άνεχ. Βρέστον 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	έφθ. Τόκιο 23 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γκουιαντόρο»	44	7251	έφθ. Σάντος 12 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμε»	57	10720	άνεχ. Μόμπιλ 2 Αύγ. διά Πασκαγκούλα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ	έτ. «Βεντούρη»	36	1211	άνεχ. Κάσος 22 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Τρίνινταντ 3 Αύγ. διά Χούστον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος Χ' Πατέρας	43	7176	διπλήθες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Βραζιλίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Βοστώνη 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαιζίον»	57	10747	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Κόμπε
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ	έτ. «Αντριάτικα»	63	30400	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο ναυπηγίουν
ΠΑΝΑΧΑΤΙΚΟΝ	έτ. «Ζέφυρος»	63	30200	ες ες 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΔΑΡΩΡΑ	έτ. «Στέλλα» Πολάριση	38	2368	άνεχ. Βρέστον 4 Αύγ. διά Θρή Ρίβερς
ΠΑΝΩΗΡ (δ.)	έτ. «Λέμπα»	54	15841	διπλήθες Σουε 8 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ.	έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	44	7254	έφθ. Ν. Υόρκην 9 Αύγ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκιότα»	43	7149	διπλήθες Μπρόνομποτέλ από 3 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	3 χρ. Μπρέκεν 6 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΠΑΞΟΙ	έτ. «Παναμαϊκή έταιρια	43	7144	έφθ. Κορρόύνα 1 Αύγ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Πειραική» Ν.Ε.	43	1589	άνεχ. Ντιώρημαν 3 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πλανκόρυπο»	59	23607	έφθ. Μένα 'Αμπντουλά 1 Αύγ.
ΠΑΡΗΝΟΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διπλήθες Νίτον 2 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Αλδρά»	61	15156	έφθ. Μαΐαμι 7 Αύγ.
ΠΑΣΙΩΙΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	57	12775	διπλήθες Παναμά 28 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιασθεντούρα»	57	10048	έφθ. Ρότερνταμ 8 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	άνεχ. Ντιώρημαν 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΠΑΤΡΙΟΣ (λάινερ)	έτ. «Χανδρή	50	18400	έφθ. Ρομπάντλ 5 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλιος»	56	9972	διπλήθες Εσκουμάνης 4 Αύγ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Οθερού θρά τερ»	61	11767	έφθ. Μαΐαμι 7 Αύγ.
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	διπλήθες Μπρόνομποτέλ 3 Αύγ. διά Ροστόκ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Βεργάτη»	43	7176	3 χρ. Μπρέκεν 6 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΠΕΝΤΕΑΝ (δ.)	έτ. «Γιανκόρυπο»	59	23601	έφθ. Ρότερνταμ 8 Αύγ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	άνεχ. Θράστρατον από 22 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Παλιάντα»	44	7050	έφθ. Μένα 'Αμπντουλά 1 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	60	8962	διπλήθες Σουε 6 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	έτ. «Μονρόδια»	58	8962	έφθ. Μαύρικιον 31 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Μονρόδιο»	63	10935	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόδια»	58	8692	ανεχ. Μόζι 29 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΠΕΡΑ ΣΗ	έτ. «Μονρόδια»	57	8119	διπλήθες Θράστρατον από 22 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΠΕΡΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μονρόδια»	62	10025	έφθ. Μπέλφαστ 31 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόδια»	60	8693	άνεχ. Λίθερπούλ 30 'Ιουλ. διά Ν. Ορλεάνην
ΠΕΡΕΣΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδιο»	63	32000	έφθ. Μπαντάρ 28 'Ιουλ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Ιτέαν
ΠΕΡΣΙΑΝ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	διπλήθες Κων/πολίν 1 Αύγ. διά Νοβορωσίκον
ΠΕΡΣΙΑΝ ΘΕΡΝΟΥΖΙ	έτ. «Ιάκ. Σπανός	45	7698	διπλήθες Σουε 27 'Ιουλ. διά Νταμάρι
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Γουλανδρή	44	6422	διπλήθες Παναμά 29 'Ιουλ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	άνεχ. Βικτωρίαν (Β. Κολ.) 7 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Γουλανδρή	43	7282	διπλήθες Σουε 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΓΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	διπλήθες Σουε 3 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	έφθ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Πινελόδη»	45	6712	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Βάρναν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	άνεχ. Μανίλα 5 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Βερνίκος - Εύγενίδης	41	3307	διπλήθες Σουε 4 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΗΤΕΡ Λ.	έτ. «Π. Γ. Λιθανός	61	13379	έφθ. Ντάρμπον 29 'Ιουλ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέρσια» κλπ.	54	6154	έφθ. Ρότερνταμ 21 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΔΑΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Κίναν
ΠΛΕΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδες»	53	12513	εις Σάντερλαντ 6 Αύγ. διά Κίναν
ΠΛΕ'ΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Β. Παντελής, Ατδ.»	44	7185	έφθ. Ρότερνταμ 6 Αύγ. διά Καναδᾶ
ΠΛΕ'ΙΤ ΚΑΙΠΠΕΡ	έτ. «Β. Παντελής, Ατδ.»	54	6320	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ.
ΠΛΕ'ΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Β. Παντελής, Ατδ.»	44	7203	άνεχ. Α'μερέρσον 3 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΠΟΛΑ ΙΙ	έτ. Μ. Πιλιαρός	31	967	έφθ. Κων/πολίν 7 Αύγ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. διά Κίναν
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναράς»	54	8825	εις θεών 46.38 B. - 19.12 Δ. Αύγ. 8 διά 'Ειδονμάουθ
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρρων»	43	7258	άνεχ. Λονδίνον 24 'Ιουλ. διά 'Αρχαγγελον

</div

ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9956	άνεκ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διά Τσιγκτάο
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσόπητυ»	43	7122	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Τακοράντι
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλζ»	45	7159	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Άτλαντα»	57	9797	άνεκ. Όστρου 6 Αύγ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Άνδρεάδης»	43	14425	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	7213	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Ρεσίφ
ΠΟΡΤΟΡΑΦΩΤΗ	έτ. «Μορέλος»	43	7284	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΠΡΕΣΒΕΙΑ	έτ. «Πορτοράφτη»	43	8394	έφθ. Πιμεντελ 16 'Ιουλ.
ΠΡΟΒΙΩΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Μπελδιέντο»	30	10820	έφθ. Πόρτ. Σαιδ 4 Αύγ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Πρόδιντενς»	48	11173	άνεκ. Βιλελμούσαφέν 30 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρο
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΦΜΑΝ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεκ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν (ΕΠΙΩΛΗΘ)
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Σάουθερν»	43	7277	άνεκ. Αλμπανυ (Δ.Α.) 1 Αύγ. διά Τόκιο
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ	έτ. «Τρανσοσεανίκα»	58	10996	έφθ. Κάρδιφ 24 'Ιουλ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Προποντίς»	43	7127	άνεκ. Τάουνσιθιλ 9 Αύγ. διά Παναμάν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	εις Αγούντοσταν από 13 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Άλλαρίζ»	55	16718	άνεκ. Βικτωρίαν 23 'Ιουλ. διά Χάρην
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	'Ιω. Θεοδωράκοβουλος	60	18889	έφθ. Σάντος 27 'Ιουλ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	έφθ. Πιεραιά 31 'Ιουλ.
ΠΥΘΕΑΣ	Ραφ. Μελαχρονίδη & Υιοι	21	1515	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 8 Αύγ. διά Μη. Αύρες
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Αρμονία»	43	7176	άργει. Χαλκίδα από 11 Σεπτ.
ΠΥΩΛ (δ.)	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	έφθ. Πορτ Σαιδ 3 Αύγ.
	'Ιω. Λάτοπος	52	10224	
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	38	5910	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Κούβαν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιο»	43	7138	διπλήθε Πόρτ. Σαιδ 30 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΡΕΑ	έτ. «Τριτών»	44	7153	άργει. Χαλκίδη από 28 'Οκτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	διπλήθε Λίζαρτον 17 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύαμος»	44	7229	διπλήθε Μπρόνομποττελ 26 'Ιουλ. διά Βόρ. Θάλασσαν
ΡΙΤΑ	Υιοι Σιγάλα	25	1412	άργει. Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΓΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει. Αμπελάκι από 4 'Ιουλ. 1962
ΡΟΓΟ	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεκ. Άγ. Φραγκιόκον 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Βρεμπν 7 Αύγ.
ΡΟΥΘΗ	έτ. «Ρουθη»	37	2348	άνεκ. Λαρέντζο Μαρκές 19 'Ιουλ. δι' Ειλάτ
ΡΟΥΛΑ	Μιχ. Καραγεώργης	33	6850	έφθ. Κάρδιφ 5 Αύγ.
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Βενετίαν 2 Αύγ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεκ. Φιλαδέλφειαν από 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. «Άγγελάκη και Σία»	47	2257	έφθ. Πόρτ. Σαιδ 4 Αύγ.
ΣΑΜΑΡΕΙΤΙΣ	έτ. «Μαρπίρια»	40	6992	άνεκ. Βαλαράσος 30 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΣΑΜΟΣ	Υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7268	έφθ. Οζάκαν 25 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 31 'Ιουλ. (διά Κίναν
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλες»	50	11131	άνεκ. Λάγος 2 Αύγ. διά Δυτ. Ινδίαν εις Ισπανιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΑΙΙΑΣ	παναμαϊκή έταιροια	63	14500	έφθ. Τακοράντι 3 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΤΑΝΕΣ	έτ. «Σάντα Καικλία»	60	8772	άνεκ. Τέλ. Αθίδι 2 Αύγ. διά Χάιφαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	«Μαριτάιη Τράνονπορτ»	36	1151	διπλήθε Κων(πολιν από 18 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176	διπλήθε Κων(πολιν από 18 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293	διπλήθε Βικέντιον 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΣ	Σταυρολόπατς & Σία	40	5271	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεπς	28	1660	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Δίδω»	43	7239	έφθ. Σαντιάγκο 4 Αύγ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	διπλήθε Κων(πολιν 2 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13753	έφθ. Οζάκαν 4 Αύγ.
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένερολ»	63	3500	έφθ. Γκόττεμπουργκ 2 Αύγ.
ΣΕΙΡΡΑΙ	έτ. «Βισταμόρες»	43	8501	έφθ. Ναγκόγια 2 Αύγ. (ΕΠΙΩΛΗΘ)
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαρίδης	43	7275	άνεκ. Βικέντιος 25 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΣΙΣΙΟΥΛΑ	φρ. Θεοδωρίδης	40	4499	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΣΙΩΝΟΣ	Ν. Βερνίκος = Εύγενιονς	62	3097	έφθ. Χάιμαντα 1 Αύγ.
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13752	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 26 'Ιουλ. (διαταγάς εις Αίδι (προς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλάρο»	44	6725	άνεκ. Λός Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν παρελθόμεν εις Πειραιά
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βοτεμίσιον»	44	7252	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3814	έφθ. Χάιμαντα 1 Αύγ.
ΣΚΥΡΟΣ	«Ελλ. Γραμ. Ν. Αμερικήν»	47	4019	άνεκ. Σύρον από 3 Αύγ. 1962
ΣΟΝΙΚΗ	έτ. «Τάγκερε»	62	28390	έφθ. Λός Αντζελες 5 Αύγ.
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II	έτ. «Αλάβαστρος»	44	7176	έφθ. Γκάροτων 7 Αύγ.
ΣΟΥΝΙΩΤΗΣ	έτ. «Σεύνιον»	56	10692	έφθ. Μαρίνα 26 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ	έτ. «Μάριντρολ»	50	1517	διπλήθε Κέπη Σαίντ Βίνσεντ (N.Y.) 4 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Λέστομη»	29	7030	διπλήθε Παναμά 30 'Ιουλ. διά Κόπη
ΣΟΟΙΑ III	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	άνεκ. Βατόσιν 7 Αύγ.
ΣΟΟΙΑ K	έτ. «Νταΐδας»	30	739	έφθ. Χαύστον 5 Αύγ.
ΣΠΕΤΕΑΙ	έτ. «Εξέλιορ»	57	10739	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 28 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σπέτσαι»	44	7276	άνεκ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σεύνιον»	56	10692	διπλήθε Κέπη Σαίντ Βίνσεντ (N.Y.) 4 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Τσαρούτρολ»	26	5648	διπλήθε Παναμά 30 'Ιουλ. διά Κόπη
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Λέστομη»	50	1517	άνεκ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Βατόσιν
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	8789	έφθ. Χούστον 5 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεκ. Σάντος 16 'Ιουλ. διά Κόμπη
ΣΤΕΙΛΙΟΣ Μ.	έτ. «Κάσσος»	44	7223	έφθ. Βετ. Κολομβίαν 8 Αύγ.
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	Σ. Ελευθεριάδης	49	8630	άργει. Σύρον από 10 Απρ. 1962
ΣΤΡΟΒΙΔΙΑ	έτ. Μάτσας	45	4014	έφθ. Κονταντζαν 10 Αύγ.
ΣΤΥΛΙΔΙΑΝΟΣ	έτ. «Τρανσόπασιφικα»	43	7255	έφθ. Σαφάγκα 31 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	διπλήθε Λίζαρτον 7 Αύγ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Πλεύσι»	44	1876	έφθ. Ριθέρσον 2 Αύγ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεκ. Μπουργκάν 24 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	«Γιουν. Μαρ. Έντερπράϊ»	52	2073	έφθ. Βνρυττόν 8 Αύγ.
ΣΥΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Σύρα»	43	8634	έφθ. Σάντος 29 'Ιουλ. δι' Αντζελες
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	έφθ. Σεντιαν 5 Αύγ.
ΤΑΝΑΓΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2847	διπλήθε Σουέζ 8 Αύγ. διά Κολόμπο
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	διπλήθε Κων(πολιν 31 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοκοντεντάλ»	56	20332	άνεκ. Ωιλαδέλφειαν 7 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΤΑΥΡΟΣ	παναμαϊκή έταιροια	39	1429	προσήσατε εις Λευκάδα 7 Αύγ.
ΤΕΕΑΣ	έτ. «Τσόταμ»	39	2352	έφθ. Χάιφαν 31 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΔΑ ΤΣΑΚΑΛΟΤΟΣ	έτ. «Ιράνιαν Λούδη»	44	7184	έφθ. Ριθέρσον 2 Αύγ.
ΤΖΩΝ Λ. ΜΑΝΤΑ	έτ. «Βάγκικη»	45	7640	άνεκ. Μπουργκάρι 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εύγενίας»	42	7513	έφθ. Αρχάγγελον 24 'Ιουλ. δονει. Ελευσίνα από 30 Απρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Μυρινέλλαι»	43	6959	έφθ. Βομβάν 30 'Ιουλ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	παναμαϊκή έταιροια	43	8479	έφθ. Σόντος 23 'Ιουλ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	έτ. «Ντέρνα»	39	5270	άνεκ. Καζαμπλάγκαν από 30 'Ιουν. διά Κούβαν
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Ολιστημ»	42	7362	άνεκ. Χαδάνα 11 'Ιουλ. διά Μανζανίλλο (Κούβα)
ΤΙΝΑ	έτ. «Τρανσοπασιφικ»	56	2863	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243	άργει. Αυλεάλκη από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Ελληνική ουμφέροντα	49	1366	εις δρμού Άγ. Γεωργίου από 6 Μαρτ.
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεκ. Λιθόρο 24 'Ιουλ. διά Κρόσεκ
ΤΡΙΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τρόπικα»	54	12131	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝ	όδ. Γράτσοι	44	7207	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Αύγ. δι' Αγγλιαν
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	Γ. και Χ. Καλαφάτης	62	6202	έφθ. Ν. Όρλεάνην 6 Αύγ.
ΥΔΑΡΙΟΣ III	Βερίτας Α.Ν.Ε.	38	5239	έφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραδών»	43	8587	έφθ. Ρινιέκαν 21 'Ιουλ.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	έτ. «Ανατολή»	41	7195	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Βικιγκ Τρέιντερ»	59	23678	εις Πειραιά από 24 'Ιουν.
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	Δή. Κόμετ	43	15005	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 3 Αύγ.
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λιάνερ»	45	15574	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	Σ. Εύθυμιάδης	51	8864	έφθ. Πέραμα 29 'Ιουλ. διά Μανζανίλλο

ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	γιών Π. Γουλανδρή	60	13997	έφθ. Χάμπτον ρόδης 26 'Ιουλ.
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέξ»	44	15579	διπλής Παναμά 21 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΦΛΩΡΑ Μ.	Λ. και Χ. Μάτσας	41	7244	όνεκ. Καζαμπλάγκα από 9 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Παντούνα»	44	7282	άργει Κυνόδουρον από 11 Αύγ. 1962
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφιμνη»	57	9950	διπλής Αγ. Βικέντιον 7 Αύγ. διά Μπάρι
ΦΟΙΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλδρα»	60	13993	ανεκ. Φρππορτ (Μπαχ.) 14 'Ιουλ. διά Γ' δύνιαν
ΦΡΙΕΣΟΣ (δ.)	ΔΠ. Σελένη	44	15020	διπλής Παναμά 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Ελ. Μές»	38	1230	άργει Πειραιά από 7 Μαΐου
ΦΡΥΓΙΩΤΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλίας	47	1106	έφθ. Βικτωρίαν 26 'Ιουλ.
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμήπτριαν»	43	7152	άνεκ. Γιοκοχάμα 17 'Ιουλ. διά Κρήτην
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελίτιν»	57	10493	έφθ. Β. Οδησσόν 3 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΣΥΑΑ	έτ. «Σιρικόρι»	43	7265	έφθ. Όδησσόν 3 Αύγ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	άδ. Ζαχάρης, Βασιλίας κλπ.	13	1282	διπλής Κων) πολιν 5 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1962
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκρες»	60	9319	άνεκ. Μόζι 3 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΧΑΡΡΙΕΡ	«Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Θεο(νίκιν 15 'Ιουλ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	έτ. «Οσαν Κάρυκο»	56	10735	άνεκ. Σεμρού 21 'Ιουλ. δι' Αγ. Θραγκίσκον
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	έτ. «Άλτζεο»	44	1876	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 19 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	«Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Ροζάριο 7 Αύγ.
ΧΙΟΣ	Κ. Μιχαήλ και Σία	44	1752	άνεκ. Αλ(α) δρειαν 7 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Παιονιέρες Σίπηνης»	53	8458	άνεκ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΧΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεκ. Χόκι Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Πέρλ Ρίθερ
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός Έρμανος»	42	2865	άνεκ. Πύλον 3 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. «Αγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Ρότερνταν 30 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	Π. Ποντικός - Ζ. Λαζαρός	49	7526	άνεκ. Πουέρι Καμπέλλο 30 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΨΑΡΑ	έλληνική έταιρια	25	958	έφθ. Νέμουρς 3 Αύγ.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	διπλής Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Βεντίαν
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλ»	42	7175	άργει Κυνόδουραν από 26 Μαΐου 1962

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΠΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	42	7259	άνεκ. Βενετίαν 6 Αύγ. δι' Αύγουσταν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αθίσιον.)		έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	εις Πειραιά από 10 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (παν.)		έτ. «Γκρινθίλλα»	44	7261	διπλής Κων) πολιν 2 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΑ ΕΛΠΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάγκα»	45	7132	εις Λός Αντζελες 5 Αύγ. (διά Γιοκοχάμον)
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάγκα»	56	20153	άνεκ. Ράς Τανόύρα 2 Αύγ. διά Τεργέστην
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	(λ.)	έτ. «Άθλια»	43	7238	άνεκ. Ν. Ύρκην 6 Αύγ. διά Σάντος
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπισαγά»	43	3106	άνεκ. Μαντζεστερ 21 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλέλο»	24	1988	άνεκ. Ήλ(α) δρειαν από 4 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπλάγκα»	56	20140	έφθ. Λιδανον 7 Αύγ.
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεκ. Καματερ 27 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. Βιλελμοχάφεν 5 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άνεκ. Ροζάριο 7 Αύγ. διά Μη. Αύρες
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	3484	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)		έλληνική ουμφέροντα	42	6997	άνεκ. Πύλον 2 Αύγ. διά Βαρκελώνην
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθαμας»	41	4729	διπλής Χέλσιονμποργκ 13 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	18784	άργει Κυνόδουραν από 19 'Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.)		έλληνική ουμφέροντα	45	9991	έφθ. Λονδίνον 29 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	άνεκ. Αγ. Θραγκίσκον 5 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	άργει Κυνόδουραν από 8 'Οκτ.
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμήπτριαν»	58	10018	άνεκ. Βανκούβερ 1 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμήπτριαν»	58	10018	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμήπτριαν»	58	10020	άνεκ. Αστρόπια 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άργει Τζάκοσονθιλ από 1 Νοεμ.
ΑΙΟΛΟΣ ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	43	7256	έφθ. Μάλμο 31 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινδουλάρη»	44	7058	άνεκ. Πούλο Μπουκερ 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ζοζέ»	45	7285	έφθ. Κουελάτ 2 Αύγ.
ΑΚΤΗ (λ.)		έτ. «Μελέτιον»	43	7281	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Σάν Ντιέγκο
ΑΚΤΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτινα»	44	7254	έφθ. Ρότερνταν 29 'Ιουλ.
ΑΛΑ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	άρ. «Ωνάσης	54	29440	έφθ. Μπιλμπάρ 29 'Ιουλ.
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	άνεκ. Αλ(α) δρειαν από 9 'Ιουλ. διά Ρεθέννα
ΑΛΕΞ (παν.)		έτ. «Ριταλέδη»	25	2323	διπλής Σανεύ 29 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμήπτριαν»	56	20926	έφθ. Νεάπολιν 7 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Κ.		έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	διπλής Σανεύ 3 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάρισον»	44	7215	άργει Χάρρουιτς από 11 Αύγ. 1962
ΑΛΚΗΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιθιάδης»	42	7066	άργει Κυνόδουραν από 24 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Γένοβαν από 26 Μαΐου 1961
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	έφθ. Σ. Μ. Αύρες 27 'Ιουλ.
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Μη. Αύρες 5 Αύγ.
ΑΛΜΙΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7167	έφθ. Σάντος 10 'Ιουλ.
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άνεκ. Αντεν 7 Αύγ. διά Ραγγούν
ΑΛΧΕΙΔΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντώνιο»	43	7171	έφθ. Μπιλμπάρ 7 Αύγ.
ΑΛΧΕΙΓ' (Λιθάνου)		έτ. «Άμαρουλλις»	44	7183	έφθ. Χάμπτον ρόδης 28 'Ιουλ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδούσκον» Α.Ε.	45	7201	άργει Κυνόδουραν από 20 Αύγ. 1962
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεκ. Γένοβαν 4 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075	έφθ. Ν. Ύρκην 9 Αύγ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΠΑΝΟΥ (π.)		έλληνική ουμφέροντα	42	3182	άνεκ. Χούλα 8 Αύγ. διά Δουγκερκον
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άνεκ. Τζάκοσονθιλ 30 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	διπλής Εσκούμπαν 29 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΓΟΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αδωνίς»	42	7044	έφθ. Χούλα 8 Αύγ.
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 6 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνική ουμφέροντα	43	10526	εις Μόμπιλ από 19 Μαΐου (ΕΠΩΔΗΘΟ)
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστ Αφρικαν»	54	6112	άνεκ. Αγ. Θραγκίσκον 23 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ ΔΟΥΓ'ΖΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίσιον»	44	10505	άνεκ. Χάμπτον 4 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (Ουδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	άνεκ. Λορ. Μαρκές 8 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαθόν»	44	7259	διπλής Αγ. Βικέντιον 2 Αύγ. διά Βενετίαν
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	έφθ. Εισονμάου 2 Αύγ.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C°, LTD.

SHIP SUPPLY

ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΝ ΥΠΟ ΤΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ

A. A. ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ - B. M. KAWAI

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΤΗΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΝ :

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΕΙΔΩΝ ΚΑΜΠΙΝΑΣ, ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ - ΜΗΧΑΝΗΣ, ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΑ ΕΣΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ, ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΠΟΙΟΤΗΣ, ΧΑΜΗΛΑ ΤΙΜΑΙ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ.

Tel. (20) 2574, 4493 No. 1, 1-chome, Kaigan-dori, Naka-ku, «KAKIS»—Yokohama
Mails: P. O. Box 231 Yokohama, Japan Cable Address

ΓΕΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.
A. ΚΟΤΤΕΑ - Δ. ΜΙΛΑΤΟΥ

ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 69

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Φέρομεν εις γνώστιν τῶν Μηχανικῶν Ε.Ν., ὅτι τὰ Φροντιστήρια μας ἔθριψμευσαν καὶ πάλιν κατὰ τὰς ἐξετάσεις τῶν Γ' Μηχανικῶν τῆς περιόδου Μαΐου 1963.

ΑΠΑΝΤΕΣ ΟΙ ΜΑΘΗΤΑΙ ΜΑΣ ΠΡΟΗΧΩΗΣΑΝ

Ἐγγραφαὶ καὶ πληροφορίαι καθημερινῶς
8—1 π. μ. καὶ 5—9 μ. μ.

ΑΝΤΟΝΕΙΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Κόνακρι 2 Αύγ. διά Βενετίου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	15845	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 30 'Ιουλ. διά Πολωνίου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	Ν. Βολμάς	48	6259	συνέχ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Χαβάναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ III (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλα»	43	7244	αργεί. Καλαμάτα από 15 'Ιουλ. 1962
ΑΥΓΟΡΑ (Λιβάνου)		έτ. «Νταφάι»	44	1589	εφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	24	4436	εις Βούβανταν από 3 Δεκ. 1962
ΑΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. 'Αλ' δρειαν 3 Αύγ. διά Τύνιδα
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	εφθ. Γενόβειαν 9 Αύγ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	Α. Κατωγεώργης	40	1280	σηιλθες Λιζαρντ 6 Αύγ. διά Βρέμην
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	συνέχ. Καραστάσι 25 'Ιουλ. διά Δουγκέρκην
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιτάς»	35	4965	διπλήθες Πιραλάτρα από 9 'Ιουλ. διά Κουδαν
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	42	7176	άνεχ. Πούλο Σαμούποι από 20 'Ιουν. διά Βασιπόδα
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντικ Όιλ»	58	23626	άνεχ. Γενόβαν 31 'Ιουλ. διά Καρράρα
ΑΡΙΣΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλε»	19	2395	εφθ. Πουσάν 2 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαντίνα»	45	7210	εφθ. Βιρτούτον 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	διπλήθες Γιθραλάτρα 3 Αύγ. διά 'Αμερέσαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	σηιλθες Θεούταν από 28 'Ιουν. διά Χαβάναν
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα»	44	6995	εφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	εφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	28	1707	άνεχ. Νεάπολιν 2 Αύγ. διά Μονρόδια
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	άνεχ. Νιού Χάφεν 7 Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εύθυμιος & Σία	58	18743	διπλήθες Ιροκέα 19 'Ιουλ. διά 'Αλεξανδρούπολιν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράνια»	37	24.9	εφθ. Μογκαντίσιο από 5 'Ιουλ.
ΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανάτο»	48	11319	διπλήθες Ιροκέα 19 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμισιον»	44	7176	εφθ. Σιμονόςεκι 8 Αύγ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράνια»	26	2903	εις θέσιν 50.34 B. - 0.20 Δ. Αύγ. 8 διά Γκάροτων
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	εφθ. Βρέμην 29 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρινθος»	22	1754	άργει. Πέραμα από 14 'Ιουν. 1962
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιψη Στράντη»	43	7137	εφθ. Νιού Ουεστμινστερ 2 Αύγ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σασσουθαλάντικ»	44	7283	άνεχ. Ωλωνίας 27 'Ιουλ. διά Ήν. Πολιτείας
ΑΡΧΩΝ ΡΑΘΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκαμπριέλλη»	44	7176	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 25 'Ιουλ. διά Χαϊφόγκ
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασημίο»	43	7129	άργει. Ελευσίνα από 1 Νοεμ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	ε.σ. Πειραιά από 10 'Ιουλ.
ΑΣΠΡΟΝΗΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουστέριο»	44	14243	άνεχ. 'Αλ' δρειαν 7 Αύγ. διά Κρήτην
ΑΣΤΗΡ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άστορη»	50	5234	διπλήθες Σουεζ 2 Αύγ. διά Σαγκάπην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8370	εφθ. Γκάροτων 1 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	άνεχ. Περο. Κόλπων 2 Αύγ. διά Αύγούσταν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17094	εφθ. Χάμπτον ρόδες 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διπλήθες Παναμά 24 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΟΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	διπλήθες Παναμά 24 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	άνεχ. Αλεπρουν 8 Αύγ. διά Περο. Κόλπων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	διπλήθες Σουεζ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	εφθ. Γενόβαν 18 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	έφθ. Μιδδλεξμπρο από 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Χέζουμ 31 'Ιουλ. διά Λίβανον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	διπλήθες Σουεζ 6 Αύγ. διά Άμπαντάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11524	έφθ. Μιδδλεξμπρο από 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	άνεχ. Σορταλέζα 30 'Ιουλ. διά Σαλβαδόρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΤΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Ν. Υόρκην 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Ταμπικό 6 Αύγ. διά Μπράουνονιθιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Ν. Όρλεανην 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7125	εις Γενοβαν από 1 'Ιουλ.
ΑΤΟΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηντυγούελλα»	43	7257	άνεχ. Ντακάρ 9 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρδια»	41	5281	εφθ. Γοκοχάμαν 28 'Ιουλ.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	άνεχ. Τζιμπουτι 6 Αύγ. διά Κόμπε
ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σουμπρέμ»	43	6872	προοπραγμένον εις θέσιν 38.9 B. - 128.36 A. από 27 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	διπλήθες Μπρόσμποτελ 31 'Ιουλ. διά Χαβάναν
ΒΑΣΙΛΗΣ (λ.)		άδ. Μαύρου	47	5340	εφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΒΑΣΤΕΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίλια»	42	6453	εφθ. Μπάρρου 14 'Ιουλ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στιρκόβι»	41	6339	διπλήθες Κωνιάπολιν 24 'Ιουλ. διά Βάρωναν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	άνεχ. Περο. Κόλπων 7 Αύγ. διά Μίζουσιμα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	εφθ. Κωνσταντάντζαν 8 Αύγ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	11623	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	αρένα. Λορέντζο Μαρκές 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	διπλήθες Σουεζ 31 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7286	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 Αύγ. διά Κασσιούγκ
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ. διά Λισσαδώνα
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	εφθ. Γενόβαν 1 Αύγ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριασ»	44	7113	άργει. Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1962
ΓΕΩΡΓΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νιμπάρ»	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΕΩΡΓΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	εφθ. Λός Αντζελες 6 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	άνεχ. Ριό Γκραντες 7 Αύγ. διά Βικέντιον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άργει. Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	εφθ. Σάντος 25 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18790	εφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	διπλήθες Μπρόνιμποτελ 13 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αΐτσιαν»	43	7166	εφθ. Μάλταν 13 'Ιουλ.
ΓΙΟΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πόντρε»	41	5270	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Παραμαρίμπο
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιόλαντα»	40	5550	εφθ. Βάλλαρον 2 Αύγ.
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	διπλήθες Θεούταν 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	άνεχ. Λαττάκια 21 'Ιουλ. διά 'Αλγερίου
ΓΚΟΛΝΤ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Βικέντιον
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτέλη Νόρτε»	56	20668	διπλήθες Σουεζ 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ»	44	10702	εφθ. Κιουρασάδα 20 'Ιουλ.
ΓΑΥΦΑΔΑ	(N.A.T.)	άδ. Γουλανδρή	57	8884	εφθ. Λορέντζο Μαρκές 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΓΛΑΝΤΑΡΤΥ (γ. πλ.ρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυπάδα»	44	7244	διπλήθες Κιντράταρ 30 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΝΤΑΝΤΣ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχου	57	26032	διπλήθες Σουεζ 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντ»	54	28323	άνεχ. Βρέμην 28 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ'Σ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	άνεχ. Χάμπτον πόδες 31 'Ιουλ. διά Ντουμάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Όιλ»	57	11971	άνεχ. Σιγκαπούρων πόδες 25 'Ιουλ. διά Ντουμάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομισάι»	57	25489	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΝΕΡΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τεόστος Μπάιν»	57	25490	άνεχ. Σιγκαπούρων πόδες 30 'Ιουλ. διά Ντουμάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	26031	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κίκι Ούλλ Μπάιν»	57	26031	άνεχ. Κολούμπια 31 'Ιουλ. διά Ντουμάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	διπλήθες Λίζαρντ 3 Αύγ. διά Χάμπτον πόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	14025	άνεχ. Χάμπτον πόδες 31 'Ιουλ. διά 'Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζον»	44	12853	εφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	43	14309	εις θέσιν 36.32 B. - 53.8 Δ. Αύγ. 6 διά Χάμπτον πόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λίτζιον»	43	7244	άνεχ. Κολούμπια 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκ»	42	7257	διπλήθες Λίζαρντ 3 Αύγ. διά Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	7230	εφθ. Σιμονόςεκι 26 'Ιουλ. διά ΕΠΟΛΗΗΘ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	εφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων»	43	14500	εφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.

**HELLENIC & INTERNATIONAL SHIP-SUPPLIERS
GEORGE E. AMANATIDES**

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	58	20546	άνεκ. Σιδώνα 4 Αύγ. διά Σαιν Τζέν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	27902	άνεκ. Φάουλ 28 'Ιουλ. διά 'Αμμουδαίη Μποϊ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	20533	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Λιβερπούλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Πιτς»	49	13956	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 7 Αύγ. διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	53	12877	έφθ. Σκαραμαγκάν 12 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΦΑΡΕΡ (γερμ. πληρ.)		έτ. Νιάρχος	58	11201	άνεκ. Ρότερνταμ 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κάρος»	43	12793	άνεκ. Νταρμπιαν 2 Αύγ. διά Ντακάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20165	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά 'Αμμουδρογον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερς»	44	12805	έφθ. Εικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πληρωμα)		έτ. Νιάρχος	58	11200	εις θέσιν 14.24 B. - 67.58 Δ. Αύγ. 6 διά Φάσουλη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ ..	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Γενοβάν 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ ..	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	58	10499	εις θέσιν 15.38 B. - 0.22 Δ. Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. Ιντερμάριν	54	20585	έφθ. Βικτωρίαν 6 διά Βιλελμοχάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΔ (N.A.T.)		έτ. Ντόρεστ	58	10499	άνεκ. Τόκιο 7 Αύγ. διά Βόρ. Είρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. Νιάρχος	44	13005	άνεκ. Καρδάτι 8 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΡ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Αφροδίτη	43	12846	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Λιβόρνο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΛΙΤΣΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	59	9171	άνεκ. Βικτωρίαν 21 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ορίενταλι	52	12705	έφθ. Σαβάνα 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ελληνικά συμφέροντα	53	12705	άνεκ. Τόκιο 7 Αύγ. διά Βόρ. Είρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΙΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ορίενταλι	43	14000	άνεκ. Καρδάτι 7 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΡΙ		έτ. Ατλας	41	6911	άνεκ. Αντίελες 6 Αύγ. διά Περού
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Γρανικός	44	7282	διπλής Σουεζ 1 Αύγ. διά Ραγγούν 20 'Ιουλ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Σεγκόδια	56	10180	έφθ. Βικτωρίαν 2 Αύγ.
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθάν.) ..	(N.A.T.)	έτ. Πάλμα	44	7154	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΔΕΣΣΠΟ		έτ. Εσεράντζα	44	7207	άνεκ. Χιροχάτα 26 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Γ. Θ. Σιγαλας	29	2935	άνεκ. Σπετζά 27 'Ιουλ. διά Μπάρρου
ΔΗΛΟΣ ΠΑΤΩΝΙΡ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Δηλός	44	7259	διπλής Κιουρασά 4 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μινέρβα	44	13488	άνεκ. Ντώρμπον 6 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Αρτεμίσιον	45	10385	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 31 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	7187	διπλής Κων) πολιν 3 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΓΑΦΟΣ		έλληνικά συμφέροντα	44	7257	έφθ. Τσάλιναν από 6 'Ιουλ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μπάχια Σαλίνα	43	7260	έφθ. Ν. Ορλέανην 4 Αύγ.
ΔΙΩΝΗ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Γιουνάιτεντ Κρός	52	12523	έφθ. Βομβάνην 6 Αύγ.
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Γκόλφο	44	7264	εις Καλκούταν 8 Αύγ. (διά Δάντσικ)
ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. Ατάτα	45	12813	εις Σάντος από 17 'Ιουν.
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. Γρηγορούσσα	42	2757	άνεκ. Ούλου 6 Αύγ. διά Γδυνιαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Δωρίες	58	6331	έφθ. Καστελλαμάρε 5 Αύγ.
ΔΩΡΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. Δωρίς	54	6042	άνεκ. Μόντρεαλ 3 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΕΒΜΑΡ (λιθ.) ..	(N.A.T.)	Φαουντέσιον Άρμαντόρες	43	8184	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουλ.
ΕΖΕ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ελεσποντ	39	6797	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. Πούντα Άρενας	29	6941	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΕΙΡΗΝΗ Σ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Μπλέσιον	42	7210	έφθ. Ναυάκαι 4 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου	43	7261	διπλής Παναμά από 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Φραγκίστας	44	7189	εις Ρότερνταμ ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝ Κ. ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7254	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ.
ΕΛΕΝΑ		«Καρυκόεντ Ιντερνάρος»	22	1953	άνεκ. Οστονίαν 4 Αύγ. διά Γδυνιαν
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Αράγκουα	38	5500	διπλής Ήρόδη Κέπη 17 'Ιουλ. διά Γρεναδίνην
ΕΛΕΥΘΕΡΕΥΟΠΟΛΙΣ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Παπαχροπούδη	58	13066	έφθ. Αρόμπιν 31 'Ιουλ.
ΕΛΛΗ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Φαράλον	52	11680	διπλής Ελαΐνορ 6 Αύγ. (διαταγάς)
ΕΛΛΗ (Λιθάνου)		έτ. Μαδέρας	43	2878	άνεκ. Χούλι 4 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με) 7 Αύγ. διά 'Αρούμπαν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μαρποέζα	44	7051	έφθ. Πόρτλαντ 2 Αύγ. διά Τόκιο
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Πάλμαρ	35	4963	έφθ. Ρότερνταμ 5 Αύγ.
ΕΝΕΑ		παναμακή εταιρία	36	11147	διπλής Κων) πολιν 3 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΕΝΩΣΙΕΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ενωσις	43	7162	έφθ. Κολόμπο 1 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΕΠΙΚ (μετ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ερκουλές	58	17749	έφθ. Ν. Υόρκην 1 Αύγ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Σάν Ζοζέ	43	7272	όργει Κυνόσουραν από 8 Αύγ. 1962
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου)		έτ. Μάστερ	42	7140	άνεκ. Αμετέρνταμ 8 Αύγ. διά Στεττίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Παναγία	42	2720	έφθ. Χουέλθαν 6 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. Λέανδρος	19	3858	άνεκ. Χούλι 4 Αύγ. διά Αρχάγγελον
ΕΥΑΝΔΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. Μαρφουέντε	29	4248	διπλής Κων) πολιν 15 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)		έτ. Οσεαν	42	6975	άνεκ. Κολόμπο 2 Αύγ. διά Τσιτταγκόκ
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.) ..		έτ. Προμπέθεν	54	11208	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 4 Αύγ. διά 'Αρούμπαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ατλάντικ Οίλι	54	18730	διπλής Ούζαν 8 Αύγ. διά Χάρον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	άνεκ. Ριο Γκράντε 27 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. Εύκρισιο	59	9003	άνεκ. Μοντεβίδεο 4 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) ..		έτ. Σάν Μπραζίλιο	58	14606	άνεκ. Ν. Υόρκην 4 Αύγ. διά Αρένας
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ρέυμαρ	49	17613	έφθ. Φρέντον 2 Αύγ.
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου)		έτ. Μαρκονάντο	42	2881	άνεκ. Κολόμπο 11 'Ιουλ. διά Μπάθναγκαρ
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ούλαραμάρ	44	4296	εις Ν. Ορλέανην από 16 Δεκ. 1962
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. Βίητα	43	7273	άνεκ. Μορουσιγκάρ 2 Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΖΩΔΙΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. Οίνοθσαι	37	1917	έφθ. Λουέα 2 Αύγ.
ΗΓΚΛ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ρέγιες	30	1569	εις Λός Αντίελες από 22 Μαρτ.
ΗΛΕΚΤΡΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Ριο Παλμέα	45	14418	άνεκ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 27 'Ιουλ. διά Αμοτερνταμ
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Μαρβέλλα	57	10173	έφθ. Βρέμπιν 5 Αύγ.
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιθάνου)		έτ. Αλμπέρτα	43	7180	έφθ. Τσάλιναν 4 Αύγ.
ΗΣΤΠΟΡΤ (παν.) ..		έτ. Τάκης	37	1166	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Σήμιορντ	44	7260	διπλής Παναμά από 21 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. Μαρλίαρ	44	7194	άνεκ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Βαμπόα
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Λουάρκα	45	7252	4 μ. Δυτ. Φρέπορτ (Μπαχ.) Αύγ. 4 διά Ινδίαν
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. Αταλάντα	38	6529	άνεκ. Πύλων 27 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ ..		έτ. Φιαντόρα	45	7255	έφθ. Ν. Υόρκην 4 Αύγ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. Τρανσοταλαντίκα	43	7188	έφθ. Λονδίνον 1 Αύγ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ ΤΗΝΟΥ (λιθ.)		έτ. Πρέδεζα	42	7205	διπλής Παναμά 31 'Ιουλ. διά Πούντα Αρένας
ΟΟΥΛΑ (π.) ..		έτ. Ιντερμάρ	43	2015	άνεκ. Αύγουσταν 4 Αύγ. διά Λιθόρνο
ΟΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. Ορίεντ Μαρίν	42	7162	έφθ. Εμπεν 20 'Ιουλ.
ΩΩΜΑΣ Α. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Αρτεμίσιον	42	9853	άνεκ. Ν. Υόρκην 29 'Ιουλ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΙΑΝΘΗ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	53	12102	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 18 'Ιουλ. διά Βαμπόα
ΙΛΕΝΑ (Λιθάνου)		έτ. Ολιστηρι	37	5925	διπλής Θέσουταν 12 'Ιουλ. διά Χαδάνα
ΙΜΜΥ (Λιθάνου)		έτ. Ασούνοιον	20	2253	άνεκ. Ρουέν 19 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Βεσπούκιο	44	12646	άνεκ. Βανκούμπερ 3 Αύγ. διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Τράφαλγκαρ	56	10414	άνεκ. Μπ. Αύρες 26 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. Κριστομπαλ	44	7176	έφθ. Σιδώνα 4 Αύγ. διά Αρένας

“ΠΗΓΑΣΟΣ”
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. : “ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ”, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΟ ΒΙΒΑΙΟΝ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Έξεδόθι παρά του ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ότι έπιστος Κατάλογος πλοίων, εις τὴν ἐλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν, περιλαμβάνων ὅπαντα τὰ καταστεταγμένα παρ' αὐτῷ πλοῖα μετὰ τῶν στοιχείων αὐτῶν, ὡς καὶ τὰ ὄνοματα τῶν ἔφοπλιστῶν μετὰ τῶν διευθύνσεων τῶν γραφείων των καὶ διατίθεται εἰς τὰ ἐν 'Αθήναις, διό δὲ Σταδίου 7, γραφεία αὐτοῦ.

ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. Βούρδαν 23 'Ιουλ. διά Σουμάτραν
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαιφαίαρ»	56	10422	έφθ. Φουζίκι 27 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΝΙΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάντφορντ»	63	13517	έφθ. Ν. Όρλεάνην 4 Αύγ.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανζόσεαν»	53	15826	διπλής Σουέζ 6 Αύγ. διά Πεερα. Κόλπον
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Κριστούπαλ»	44	7198	έφθ. Πόρτ Πιρι 24 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΤΖΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πετρόλεουμ»	53	13485	εἰς Ναγκασάκι όπο 18 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μιλανούσεδ»	17	1295	άργε: Κυνόθεσπραν όπο 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λάμπδα»	43	7297	άνεχ. Άλλοι δρειαν 7 Αύγ. διά Κούβαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντορίνη»	42	7020	άνεχ. Βαρκελώνην 24 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Εντίνα»	43	7237	
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Βλαστόπουλοι»	46	3821	
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάσουθ Ατλαντικ»	57	10122	
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου)		έτ.	«Σάντα Βιέρνες»	11	1881	
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)		έτ.	«Οθερον Τιμπερ»	30	2377	
ΚΑΛΙΟΡΝΙΑ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Αι κάμποι»	43	7176	
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάριν Τράνσοπορτ»	57	8774	
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«ΕΛ Τρέιντερς»	44	7255	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΪΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Βαλδιόζα»	35	5103	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ		έτ.	«Σικόνεν»	29	2666	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Τράνσοπορτ»	40	7121	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΑΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Νικόλας»	21	1498	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπόλτια»	43	1790	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βίργκο»	63	18000	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φόντζια»	56	10015	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	N. I. Νομικός	07	1075	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ.	«Άγιοι Ανάργυροι»	41	2866	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (Λιβάνου)		έτ.	«Υπαντόπτη»	43	2874	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μιτροφάνης»	24	2060	
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Κοπετάνισσα»	44	7281	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άντόρ»	43	7993	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Βαλμέντε»	46	8147	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κορτές»	43	6988	
ΚΑΡΑΟΣΤΑΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρεμπρέσσα»	44	7139	
ΚΑΡΝΕΙΣ ΣΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Λατρούμπελλο»	29	4884	
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Φελίτσια»	43	7033	
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσσαν Κάργκο»	57	20564	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)		έτ.	«Φράνκοι»	29	9357	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΣΑΜΩΝΑ (Λνβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Προσπερίτυ»	43	7144	
ΚΑΤΣΕΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Εντίνα»	43	7238	
ΚΕΙ'Π ΠΑΛΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Χάρτλαντ»	42	7244	
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πριμέρα»	59	24333	
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βόλκαν»	56	21131	
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μυρμιδών»	58	20487	
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλλ Τασδίλης»	27	5411	
ΚΛΕΑΝΟΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκουντούντα Γουΐντη»	59	10400	
ΚΛΕΙΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρεντούλας»	42	7176	
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Τράμπη»	43	7248	
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Ορόνια»	44	7159	
ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονάρκα»	43	7250	
ΚΟΝΔΩΡ		έτ.	«Αγκουιλλά»	19	2949	
ΚΟΝΤΟΝΕΙΝΣ (λ.δ.)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα»	53	12438	
ΚΟΝΣΤΡΑΚΤΟΡ (λ.)		έτ.	«Τρανσοτλάντικ Κέρριερ»	44	7299	
ΚΟΡΗ		έτ.	«ΟΞΙλιαρ»	41	5173	
ΚΟΡΜΟΡΑΛΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Πέντρο»	45	7176	
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φιγκουέρας»	56	10567	
ΚΟΡΕΑ ΙΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ηοτερν Ση Τράνσοπορτ»	62	14963	
ΚΟΡΩΥ ΑΓΓΛΑΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σίτα»	43	7075	
ΚΟΣΜΙΚ (Δ.Μ.)		έτ.	«Πιουνάντεν Κρόφ»	57	17827	
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ.	«Κοσμοπόλιταν»	43	7261	
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αίλα Γκράντε»	43	7135	
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μέρφα»	57	24304	
ΚΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κρίς»	38	6032	
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λαιμπίριαν»	56	4031	
ΚΥΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκλάρα»	56	24305	
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άντρια»	43	6992	
ΚΥΠΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Τροδίτις»	43	7230	
ΚΥΡΙΑΚΑΤΣΙ (Λιβάνου)		έτ.	«Ναϊάς»	44	2896	
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ.	«Σάντα Βαρθάρα»	21	2294	
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τκαναντέρος»	45	6172	
ΚΥΡΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Κοστίκος»	39	2993	
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Εργκάπα»	53	11262	εἰς Πειραιά όπο 7 'Ιουλ.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 1 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ.	«Δευτέρια»	43	7176	έφθ. Ρότερντεν 26 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μιραμόντε»	53	13406	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Βίθτα»	43	7109	διπλής Κωνού πολιν 2 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τάρλαντικα»	43	7176	άργει Κάρισταντ 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΝΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τόρρες»	62	11246	έφθ. Σιδηνεύ 25 'Ιουλ.
ΛΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρθενίντα»	43	7118	διπλής Σουέζ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελδίρια»	44	7244	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Σύρον
ΛΥΑΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλας»	43	7257	έφθ. Πουέρτο Μπάριος 4 Αύγ.
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ.	«Θιβάτρο»	43	10521	διπλής Σάντος όπο 28 'Ιουν. 1962
ΛΥΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Λύρπης»	43	2847	ε.ς Σάντος όπο 28 'Ιουν. 1962
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Γάνδην 7 Αύγ. διά Τάιν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διπλής Παναμά όπο 3 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Δήμπτρα»	37	4838	έφθ. Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάστουλ»	18	920	έφθ. Κακινάντα 1 Αύγ.
ΜΑΙΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μακζύμε»	43	7145	άργει Περάμαντα 25 Αύγ. 1962
ΜΑΝΤΡΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ζαννής»	45	3549	άργει Σαίδι 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άργει Σιρίλιον (Λιβάνου) 4 Αύγ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάσια Σαλίνα»	44	7072	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΡ ΝΤΕΑ ΠΛΑΤΑ (Λιβ.)		έτ.	«Παρανάλτο»	43	7189	διπλής Θεσσαλαν 31 'Ιουλ. διά Βιζαγκαπατάνα
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)		έτ.	μανιούκικη εταιρία	50	10053	εθ. Οζάκαν 3 Αύγ.
ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)		έτ.	«Οσαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Φλώρινγκ 5 Αύγ. διά Μπουένος Αύρες
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)		έτ.	«Λάς Πέρλαρ»	32	1595	άνεχ. Γκριλόγκ 25 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Μαυριτσίο»	25	1473	άνεχ. Καζαπλάγκαν 2 Αύγ. διά Μάλταν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρούσσου»	27	1554	άνεχ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Δερινετζέ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάουθερ Κρός»	44	7289	έφθ. Σεμπένικο 7 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΚΑ (λ.)		έτ.	Σιγάλας και Πλατῆς	30	4620	άνεχ. Πύλον 30 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Φωσιον»	62	8951	άνεχ. Φορταλέζα 29 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπροφάνης»	29	2569	άνεχ. Πειραιά 29 'Ιουλ. διά Γαλάται
ΜΑΡΙΑ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μάννα»	43	8426	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 13 'Ιουλ. (διαταγάς)

ROTTERDAM STEAMSHIP COMPANY LTD.
ROTTERDAM OFFICE
GROOTHANDELSGEBOUW A 4
STATIONSPLEIN 45
TELE.: 113994 - 113984 - 124510
TELEGRAMS: DIOSKUROI

N. MAVROLEON AMSTERDAM
DAM RAK 89

SHIPBROKERS & AGENTS

TEL.: 4 0 1 1 5

ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	5490	έφθ. Βενετίαν 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίκιλές»	44	7254	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 17 'Ιουλ. δι' 'Ανατ. Γερμανίαν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	έφθ. Πενσακόλα 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκαλίθερας»	45	8965	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 31 'Ιουλ. διά Μόζι,
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αργοκούλη	38	5548	διπλήθες Μπρόνιμποττελ 26 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΜΑΡΙΑΣΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7202	διπλήθες Παναμά 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Οίκος Χανδρῆ	51	11022	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριθικη»	52	11169	διπλήθες Σουέζ 29 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεκ. Σάντος 3 Αύγ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.		έτ. «Πανούάτρα»	61	8951	άργει Χάρρουιας άπο 8 Νοεμ.
ΜΑΡΙΒΙΚΗ (λιβ.)		έτ. «Μάρικη»	40	5110	άργει Καλαμάτα άπο 28 'Ιουν. 1962
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7212	διπλήθες Μπρόνιμποττελ 4 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΜΑΡΙΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φραγκίστα»	43	7253	άνεκ. λός 'Αντζελες 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	έφθ. Καζαμπλάγκαν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλέλλα»	21	1897	έφθ. Βαρκελώνην 30 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15700	άνεκ. Ναγκόγια 1 Αύγ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άργει Ελεύσινα άπο 8 Οκτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. - Εουρόπα»	44	10445	άνεκ. Τέμα 28 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	άργει Καλαμάτα άπο 10 Σεπτ. 1962
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)		έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7232	άργει Χαλκίδα άπο 21 Σεπτ. 1962
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιβ.)		έτ. «Μάρικη»	40	5147	200 μ. Νοτ. Κούλερκοτς 7 Αύγ. διά Σάντερλαντ
ΜΑΡΙΛΙΝΤΟ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροθίτιο»	46	2270	διπλήθες Παναμά 29 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΑΡΜΑΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Συμιωνία»	44	7250	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	άνεκ. Μάρσα έλλ. Μπρέγκα
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)		έτ. «Τράνονπορτ»	44	7251	έφθ. Νεάπολιν 3 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόομικ»	56	23871	άνεκ. Περιαί 3 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλιμπάσα»	54	18763	έφθ. Ν. Όρλεαν 6 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΩΝΗΣ Κ.		έτ. «Λέβαντ Σίππιγκ»	48	2346	διπλήθες Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)		έτ. «Ντέρμα»	20	1512	διπλήθες Κων.) πολιν 8 Αύγ. διά Ισμαήλ
ΜΑΤΟΑΙΟΣ (δινδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πάσιφικ»	43	7176	διπλήθες Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Χαμπτον ρόδις
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνιβέρσαλ»	57	8855	έφθ. Κέππ Τάουν 5 Αύγ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινικάκα»	45	7264	άργει Κυνόσουραν άπο 26 Αύγ. 1962
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	εις Πειραιά άπο 3 'Ιουλ.
ΜΕΣΙΚΑΝ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουετ Ιντιεζ»	46	4140	έφθ. Ν. Όρλεαν 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Αστορίας»	58	20894	διπλήθες Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Μαντζανίλλο
ΜΕΡΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθες Θόροντατιν 8 Αύγ. διά Ισμαήλ
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑI (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6782	άνεκ. Μαντρά Μασούρ 31 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΜΙΛΑΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	έφθ. Αρούρυν 5 Αύγ.
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεκ. Τάμπα 19 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	διπλήθες Παναμά 23 'Ιουλ. διά Μαντζανίλλο
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεκ. Λός 'Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Αντιοχίαν
ΜΙΧΑΛΙΟΣ Ξ.		έτ. «Μαίρη»	44	7176	διπλήθες Θόροντατιν Αίλαντ άπο 9 'Ιουλ. διά Ν. Εβρίδας
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άνεκ. Μαντρά Μασούρ 31 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΜΟΥΣΙΑΣ (Λιβάνου)		έτ. «Φραγκίστας	29	6984	έφθ. Αρούρυν 19 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑΙ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκοι»	45	7176	άνεκ. Τάμπα 26 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρμπαπέτρος»	44	7070	προσραγιμένον πλασίον Πόρτο ντε Πέντρας άπο 26 Μαΐου
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	57	10661	έφθ. Πουσάν 19 'Ιουλ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άργει Αμπελάκι άπο 5 Αύγ. 1962
ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	40	5134	έφθ. Τζιμπούτι 2 Αύγ.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγουαίν»	42	7303	άργει Καλαμάτα άπο 6 Αύγ. 1962
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Αμπελάκι άπο 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλήκο»	57	9990	άνεκ. Τάμπα 24 'Ιουλ. διά Καρταγένεα (Κολ.)
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (λιβ.)		έτ. «Μαρίτιμα Γιουνιντάντ»	53	3094	άνεκ. Ν. Ύρκεν 1 Αύγ. διά Νιούκαστλ
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	διπλήθες Γιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΝΑΓΚΟΥΣΙΑΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμοί»	45	3486	έφθ. Αμοτεντάντ 7 Αύγ.
ΝΑΓΡΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7092	άνεκ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 Αύγ. διά Χονολουλού
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλέας»	58	12624	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεκ. Ντακάρ 5 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΑΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	42	7227	διπλήθες Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Μοντέριδες 16 'Ιουλ.
ΝΕΜΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	42	9730	διπλήθες Σουέζ 5 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΕΟΣΕΑΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έπικ. Νεάπολιν 3 'Ιουλ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	διπλήθες Θόροντατιν 3 Αύγ. διά Μασσάθαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιερλεούμη»	53	12395	έφθ. Μπούνενος Αύρες 24 'Ιουλ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεκ. Τζιμπούτι 31 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειδάδια»	43	7121	έφθ. Σπέτζια 5 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	έφθ. Σπέτζια 27 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	46	2991	άνεκ. Ντακάρ 1 Αύγ. διά Λίβανον
ΝΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεκ. Τζιμπούτι 7 Αύγ. διά Βομβάν
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος»	42	2856	διπλήθες Σουέζ 5 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7294	έπικ. Νεάπολιν 31 'Ιουλ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ. «Εύγενία Σ. Σαρίδην	22	2201	άνεκ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. διά Βομβάν
ΝΙΝΑ (παν.)		έτ. «Πλουέρο λά Πάλμα»	53	9188	έφθ. Μπούνενος Αύρες 24 'Ιουλ.
ΝΙΟΒΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεκ. Χογκ Κογκ άπο 6 Νοεμ.
ΝΟΕΛ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ Αζία»	28	1463	άργει Χαλκίδα άπο 1 Αύγ. 1962
ΝΟΕΜΗ (Λιβάνου)		έτ. «Μάρη»	44	7063	διπλήθες Καρλαμάν 31 'Ιουλ. διά Κουβάν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα»	42	7251	έφθ. Χαρβάντα 2 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόβεαν Φράύτερ»	44	14800	άνεκ. Χιέρρο
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλερα»	52	12191	έφθ. Τάιν 20 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΠΟΟΥΛ (λ.)		έτ. «Πλετρόλερα»	56	18210	διπλήθες Θόροντατιν Αίλαντ 29 'Ιουλ. διά Χόρ άλ Αμάγιο
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεφορτζερόπειτορ»	63	6110	άνεκ. Τρινιτάντ 3 Αύγ. διά Λά Σέιμπτα
ΝΟΣΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλερέρ Αρμ.»	52	12029	άνεκ. Φρόνπορτ (Μποχ.) 25 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	52	12557	διπλήθες Γιβραλτάρ 7 Αύγ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιπτέρο, Φράύτερ»	44	7061	έφθ. Γένοβαν 6 Αύγ.
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόβεαν Φράύτερ»	58	17743	διπλήθες Παναμά 29 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΜΙΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Έντερπράϊζ»	58	13545	άνεκ. Πόρτ Ελλιζαμπεθ 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΝΤΕΛΦΙΚ ΖΚΑΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Έντερπράϊζ»	59	13545	διπλήθες Παναμά 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΙΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Έντερπράϊζ»	63	13500	άνεκ. Μπλέφαστ 28 'Ιουλ. διά Παραμαρίμπο
ΝΤΕΡΜΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπουγούαιν»	58	10396	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 1 Αύγ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοβιγκέιτορς»	60	13847	άνεκ. Βανκούβερ 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμούρανια»	58	10483	άνεκ. Ρεσιφ 1 Αύγ. διά Μπελέμ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΤΡΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανομεν-Εουρόπα»	55	11209	άνεκ. Μελβούρνη 28 'Ιουλ. διά Μέσον Ανατολήν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανομεν-Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Ν. Όρλεαν 29 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάνγια»	43	7237	άνεκ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζουλουτ»	56	10486	έφθ. Σαίν Τζών 4 Αύγ.
ΝΤΟΡΣΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Σαίν Τζών 4 Αύγ.

ΤΟ "ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ"

Ο ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,, NOTARA 77.

ΟΙ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΟΜΟΙ ΔΡΑΧ. 600.—

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΟΛΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ
ΠΕΡΙ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ ΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΝ

ΟΛΓΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσμαν»	43	7199	άνεχ. Σαντιάγκο 5 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΟΛΓΑ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	21	1410	έφθ. Άλεξανδρειαν 6 Αύγ.
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρη»	43	6704	έφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασι»	54	13665	άνεχ. Μπανάρι Μασούρ 3 Αύγ. διά Κουνιάνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13652	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Ιουλ. διά Λά Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασι»	54	20453	έφθ. Πειραιᾶ 25 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	14047	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θνάσος»	58	27602	εις Ρόττερνταμ από 27 Απρ. 1962
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	50	17791	διπλήθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	53	14221	έφθ. Γένοβαν 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	έφθ. Πειραιᾶ 16 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΕΩΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	17792	άνεχ. Χάρκιν «Αίλαντ 16 Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΤΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13678	άνεχ. Πειραιᾶ 6 Αύγ. διά Πόρτ Σαιδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	53	13660	διπλήθε Πλανάρι 31 Ιουλ. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13934	διπλήθε Έσκουμπαν 6 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13709	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 Αύγ. διά Κρίστομπαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13713	άνεχ. Βοστώνη 8 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13934	έφθ. Γένοβαν 10 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούξερο»	59	23280	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Θύν. διά Μπαχαγκούνερο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13665	έφθ. Αμερικανον 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατάντικ»	55	18790	διπλήθε Ραδενάνα 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ' (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	55	13934	άνεχ. Αμερικανον 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	20595	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Κάλουντμποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13665	έφθ. Ραδενάνα 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	17792	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμασι»	54	14047	διπλήθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	49	17792	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Σιδώνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Περο. Κόλπον 11 Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	60	37744	εις Κιέλον, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θνάσος	63	35000	έφθ. Περο. Κόλπον 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	58	27602	άνεχ. Πορτ Αρθουρ 30 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	50	17791	έφθ. Ζεεμπρούγκε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ»	54	13580	έφθ. Αμερικανον 5 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανσασάντο»	54	2061:	έφθ. Ραδενάνα 5 Αύγ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	άνεχ. Μαντράς 29 Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνόνια»	44	7297	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 Ιουλ. διά Ντώμπον
ΟΠΠΡΟΣΤΙΟΝΙΤΥΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλη Εμπρέσσα»	56	21092	άνεχ. Σάν Νικόλας 20 Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολ»	58	12667	άνεχ. Ν. Υόρκην 28 Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΟΡΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	50	10009	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ Στάρ»	44	7254	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Ν. Υόρκην 19 Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	43	8615	άνεχ. Μπούμπουρι 1 Αύγ. διά Κέπη Τάουν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουλφ Θράτερ»	44	7176	διπλήθε Πλανάρι 1 Αύγ. διά Ατλαντικόν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ξπριννιθλάλη»	43	7210	έφθ. Λός Αντζελες 3 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΡΦΟΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	άρνει Κυνόσουραν από 26 Ιουλ. 1962
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	παναιτακή έταιρια	43	7189	έφθ. Οζάκαν 14 Ιουλ.
ΟΥΑΐΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	42	7192	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Ιουλ. διά Χιμπότε
ΟΥΑΐΤ ΚΛΙΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τιουν. Ούάΐτ»	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 16 Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΥΑΐΤ ΚΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάΐτ Κρός»	43	7170	έφθ. Βανκούμπερ 6 Αύγ.
ΟΥΑΐΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάΐτ Σπή»	43	7167	άνεχ. Ρόττερντας 7 Αύγ. διά Σάντος
ΟΥΑΐΤ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπητάντη»	43	7261	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΟΥΑΐΤ ΧΟΡΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άνεχ. Κιέλον, ύπο συμπλήρωσιν

ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	έφθ. Βενετίαν 27 Ιουλ.	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ (Λιβ.) (N.A.T.)	έτ. «Πρίο Πάρντο»	43	2742	έφθ. Καλκούταν 3 Αύγ.	
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ»	45	7133	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Έπος»	30	2861	έφθ. Ρίο Ιανέριο 22 Ιουλ.
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρέστοβιου»	44	14250	εις Αμερικανον από 3 Σεπτ. 1962
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)	έτ. «Στεύλαμα»	36	1974	έφθ. Πειραιά 11 Ιουλ.	
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	43	7258	άνεχ. Αντεν 4 Αύγ. διά Αγγλίαν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Τζέδδαν
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιασίφικ Γιούνιον»	44	14238	έφθ. Οζάκαν 13 Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ ΜΑΡΟΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραερικάνα»	35	3506	έφθ. Μπούνενος Αύρες 24 Ιουλ.
ΠΑΥΑΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Καλκούταν 4 Αύγ.
ΠΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Μαρίν»	43	7082	άνεχ. Μορμουγκάο 31 Ιουλ. διά Τοιμπά
ΠΕΙΩΠΙΔΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδα»	43	5221	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Ραδενναν
ΠΕΡΔΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7228	έφθ. Ροζάριο 2 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτη»	43	7139	έφθ. Βικτωριαν (Βρ. Κολ.) 7 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβι»	58	13581	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 Αύγ. διά Μίδδλεσον προ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Ν. Όρλεάνην από 27 Ιουν. (διαταγάς)
ΠΕΤΑΛΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτο»	43	7134	άνεχ. Χαλκίδα από 24 Μαΐου 1962
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άρνει Χαλκίδα από 21 Δεκ.
ΠΛΑΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενάς»	43	7204	έφθ. Γκάροτων 6 Αύγ.
ΠΛΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχις Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Κοιν 7 Αύγ. διά Μαντράς
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στροθίλι»	62	11500	έφθ. Βιρυττόν 7 Αύγ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντ Κομάρε»	57	8549	έφθ. Ν. Ύρκην 5 Αύγ.
ΠΟΠΗ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεαν Γουαίπας»	38	256:	άνεχ. Υασαντ 7 Αύγ. διά Αχους
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζανλούκι»	42	2808	έφθ. Ταόλνα 30 Ιουλ.
ΠΟΥΚΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζι Μπλάνκα»	43	7273	όργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ. 1962
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενάκοντο»	59	13116	έφθ. Αυδεύργον 15 Ιουλ. (έπισκεψι)
ΠΡΟΟΔΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7106	άνεχ. Κοράτα 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	42	7192	διπλήθε Παναμά 31 Ιουλ. διά Τόκιο
ΡΑΖΑΝΖΙ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Παρπάντα»	44	7253	άνεχ. Τζιμπούτι από 26 Ιουν. διά Κίναν
ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλίκουεν»	57	23693	έφθ. Λός Αντζελες 5 Αύγ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραερικάνα»	59	13918	έφθ. Σαδόνια 5 Αύγ.
ΡΙΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	άργει Τρίπολην (Λιβάνου) από 16 Ιουλ. 1962
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7194	άνεχ. Κολόμπο 21 Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρι»	43	6993	διπλήθε Ιράκουν 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Γκούλφορτ
ΡΟΝΤΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρσιολ Εξπρέσσο»	11	1538	έφθ. Λιβέρον 26 Ιουλ.
ΡΟΚΟΣ Β. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σπή»	56	21028	έφθ. Πόρτλαντ (Me) 5 Αύγ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1962
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάσιο»	40	5349	έφθ. Βαλέντια 1 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7198	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Αύγ. διά Αγγλίαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάδα»	42	7165	έφθ. Πόρτ Οκα 31 Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ'ΙΜΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζέιμς»	42	7243	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθίδσα»	36	5129	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 29 Ιουλ. διά Κίναν
ΣΑΙΝΑΝΤΟΝΙΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2780	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Δούναβιν
ΣΑΙΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βλάναστο»	50	2736	άνεχ. Πριγκούλη 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΣΑΙΝ ΛΟΡΕΝΤ					

ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριτίμα»	44	7210	όνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 15 'Ιουλ. δι' "Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπα»	44	7250	διήλητες Παναμά από 9 'Ιουλ. δι' "Οζάκαν
ΣΑΝΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	2802	όνεχ. Κολόροπο 30 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	όνεχ. Τρίνινταν 23 'Ιουλ. διά Σαουδά
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Θανάθηνα»	43	7179	έποχ. Τσούμπα 28 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΙΠΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	12723	όνεχ. Λορέντζο Μαρκές 2 Αύγ. δι' "Αγ. Βικέντιον
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	όνεχ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Σουσα
ΣΑΟΥΘ ΠΟΟΥΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πηφεσού»	63	6200	εις Ισπανίαν, υπό συμπληρώσαν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανςζόρεαν Τρά τερ»	44	10743	όνεχ. Χάμπτον ρόδος 28 'Ιουλ. δι' "Ιταλίαν
ΣΑΠΦΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρο»	44	7200	έφθ. Ν. "Υόρκην 31 'Ιουλ. δι' "Αμπιτζάν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Σούρ»	31	4704	διήλητες Γιβραλτάρ 14 'Ιουλ. δι' "Αμπιτζάν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαισικά Μαρίνα»	45	10567	έφθ. Μπ. "Άρες 19 'Ιουλ.
ΣΙΛΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7257	όνεχ. Αίδερπουλ 30 'Ιουλ. διά Χάλιφαξ
ΣΙΔΩΝ ΣΤΑΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέλιντο»	43	7131	όνεχ. Μπ. "Άρες 3 Αύγ. δι' "Ιταλίαν
ΣΙΛΕΒΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμαϊκή έταιρια»	46	1059	έφθ. Αρδούργον από 30 Μαΐου
ΣΚΟΠΙΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάντιον»	45	15100	διήλητες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Τσάλναν
ΣΟΚΟΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδαι»	50	5507	έφθ. Τσιτταγόγκη 6 Αύγ.
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10027	άργει. Τσιτταγόγκη 6 Αύγ.
ΣΟΜΙΑ		έτ. «Σόμια»	53	805	όνεχ. Αύγουστον 26 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΣΠΕΤΕΙΑΙ ΆΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλο Σπετεοί»	27	4966	εις Πόρτα Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΗΝΗΤΤΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόθικο»	57	20683	διήλητες Παναμά 31 'Ιουλ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30150	διήλητες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ		έτ. «Ντιάνο»	43	7290	έφθ. Μουρόραν 18 'Ιουλ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει. Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΙΑΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινούλαρη»	55	8799	διήλητες Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Κορώ Μπαίη
ΣΤΕΒΟ		έτ. «Ανταμι»	44	7066	έφθ. Ριγιέκαν 16 'Ιουλ.
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκασούρο»	56	10360	όνεχ. Μπαχάμας 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	όνεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. δι' "Αρεούμπαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	5244	έφθ. Πόρτα Σουδάν 28 'Ιουλ.
ΤΑΡΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπουριδών»	42	7203	όνεχ. Γένοβα 30 'Ιουλ. διά Βεστώνη
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	30	5316	όνεχ. Αρδούργον 3 Αύγ. δι' "Ιγκόρκα
ΤΕΤΗ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήριαν»	49	2496	διήλητες Ελσίνορ από 4 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	διήλητες Σουζέ 6 Αύγ. δι' "Ερυθράν
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	παναιτική έταιρια	38	1465	όνεχ. Πειραιά 11 'Ιουλ. δι' "Ιταλίαν
ΤΖΕΤΙΜΣ ΜΟΝΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπεκέριερα»	43	7231	άργει. Τσουνείσι από 27 'Ιουλ. 1962
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	όνεχ. Βακαμασού 27 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	όνεχ. Μουρόραν 28 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΤΖΕΝΝΗ ΙII (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδη Γιουρόπολη»	44	7176	άργει. Ν. Ορλέανην από 11 'Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΖΩΝ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπθα»	43	7251	όνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 'Ιουλ. διά Χαιφάγκ
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ (λ.)		έτ. «Μέντοπο»	53	5479	διήλητες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Κοράτσι
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπόλη»	54	18717	διήλητες Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Βιλεμπραχάφεν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτρις»	53	27853	όνεχ. Μιζουσίμια 4 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντραι»	44	7256	διήλητες Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδος
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμη»	37	4542	διήλητες Πούλο Μπούκορ από 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	εις Αρδούργον από 22 'Ιουν.
ΤΡΑΜΠΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	43	7238	έφθ. Οζάκαν 3 Αύγ.
ΤΡΑΝΕΓΚΟΥΛ (λ.δ.)		έτ. «Τρανόδιλη»	57	24027	διήλητες Σειτάδ 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΑΝΕΠΟΡΤΕΡ (λ.)		έτ. «Τρέκασσον»	44	8597	όνεχ. Χουστον 1 Αύγ. διά Σάντος
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	άργει. Αμπελάκι από 21 'Οκτ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινούσανα»	27	2457	έφθ. Πόρτα Σειτάδ 29 'Ιουλ. (διά Γένοβαν)
ΤΡΙΚΚΕΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτεμίπον»	44	7247	όνεχ. Σεμπού 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΤΡΙΤΩΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	όνεχ. Πούλο Σαμπού 14 'Ιουλ. διά Βαμπόσα
ΤΡΟΓΓΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαριγώ»	42	7230	έφθ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	
ΦΑΙΔΩΝ (δεξ. λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεγκουΐν»	47	15543	έφθ. Βαλτιμόρην 29 'Ιουλ.
ΦΑΝΝΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάσι»	44	7247	όνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ. διά Λάς "Αντζελες
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμασίνη»	57	21910	όνεχ. Μπαντάρ Μασόρ 3 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7181	οργει. Κυνόσουραν από 10 Δεκ. 1962
ΦΑΡΟ (λ.)		έτ. «Πλαναυ. Μαρίνη Έντερπραζί»	42	7231	διήλητες Κυνόπολιν 3 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Κομμέροιαλ»	29	3958	όνεχ. Ναγκασάκι 1 Αύγ. διά Σιγκαπούρη
ΦΙΛΙΠΠΟΣ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)		Σ. Νιάρχου	63	53000	διήλητες Πόρτα Σειτάδ 30 'Ιουλ. διά Ούντεβαλλα
ΦΙΟΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσο»	44	7208	εις Πειραιά από 13 'Ιουλ.
ΦΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	διήλητες Σειτάδ 6 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΦΩΝΙΣ Ι (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διφυλής»	45	10547	όνεχ. Τεργεστην 5 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νέντρο»	44	7022	έφθ. Κιελον 5 Αύγ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Χωστεόνιτντη»	63	10500	έφθ. Λάς "Αντζελες 5 Αύγ.
ΦΡΗ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαθλίρης»	44	7067	έφθ. Αγκάνα 24 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρας»	45	7224	όνεχ. Κοπεγχάγην 6 Αύγ. διά Γιουκαΐσι
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίν»	36	1965	όνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΧΑΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	όνεχ. "Αγ. Βικέντιον 18 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	όνεχ. Αρμέρσαν 6 Αύγ. διά Περσ. Κόλπον
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Χελμός»	41	5236	όνεχ. Σεμπού 16 'Ιουλ. διά Γιουκαΐσιαν
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Τζένεραλ»	19	2559	διήλητες Κυνόπολιν 5 Αύγ. διά Ζντανώφ
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άργει. Κυνόσουραν από 8 Αύγ. 1962
ΧΡΗΣΤΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμουρινάδη»	42	2873	έφθ. Κιελον 5 Αύγ.
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκραντούτη»	43	7258	έφθ. Λάς "Αντζελες 5 Αύγ.
χρυντανόθ (Λιθάνου)		έτ. «Τρέντο»	43	7281	έφθ. Αγκάνα 24 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Τζόρτζ»	41	2934	όνεχ. Κοπεγχάγην 6 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίππερες»	55	23930	όνεχ. Ράς Τανόρα 31 'Ιουλ. διά Γιουκαΐσι
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	όνεχ. Ν. "Υόρκη 3 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακοίου»	44	7256	όνεχ. Οζάκα 3 Αύγ. διά Μιντανάο

ΕΞΕΔΟΘΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΕΙ "Ο ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ"

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΔΑΝΑΛΗ

Πλοιάρχου και Δικηγόρου

O.TI ΧΡΗΣΙΜΟΝ. ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ ΔΙΑ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΑΛΟΜΕΝΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ.—

O.TI ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ.—

Περὶ πλοίου, ναυπηγήσεως καὶ ταξινομήσεως αὐτοῦ. Περὶ εύσταθείας καὶ μορφῆς τοῦ πλοίου καὶ καταμετρήσεως αὐτοῦ.

Περὶ γραμμῶν φορτώσεως. Περὶ πρωστικῶν μεθόδων κώπης, ιστίου καὶ ἀτμοῦ. Περὶ διαφόρων τύπων πλοίου, τὴν ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ναυλωσιν, ναυλούν, φορτωτικήν, φόρτωσιν, λιμένας κ.λ.π.

Περὶ ἀδιαρίων καὶ ναυτικῆς ὀστρολείσας.

Ναυσιπλοῖα, ναυτικὴ τέχνη καὶ ἀστρονομία.

Περὶ προσωπικού τοῦ πλοίου. Σκιαγραφία τοῦ Σύμπαντος.

"Ολα τὰ ζητήματα ἔξεταζονται μὲ τὴν ιστορικὴν αὐτῶν ἔξελιξιν λεπτομερῶς.

Τὰ διάφορα θέματα ἀναπτύσσονται καὶ εἰς τὴν 'Αγ γλικὴν γλώσσαν.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΛΑΕΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΑΘΗΝΩΝ (ΤΙΜΗ ΔΡΑΧ. 150)

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 69.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

15th AUGUST 1963

The Europe Australia Line

A bare four months after the tragic loss by fire of the liner "Britannia", the Europe Australia Line has acquired Matson Line's "Lurline" which is to be renamed "Hellenis" and placed in service between Europe and Australia in November.

The "Lurline" was bought by Messrs. Chandris for \$3.5 million. She is a 26,141-tonner with a service speed of 22 knots. She is luxuriously appointed and, together with the "Patris", will be able to handle a total load of 3,100 passengers to Australia instead of the 2,500 which was the total capacity of the "Patris" and the "Britannia".

The "Lurline" is expected in Rotterdam later this month where she will be fitted out for the Australian line. Messrs. Chandris intend to maintain the ship's luxury appointments which will be required for Caribbean cruises but a removable super-imposed bunk will be fitted in the single cabins to increase the ship's capacity for the Australian line to 1,600 passengers whereas only 750 will be carried on cruises.

Other improvements will be the streamlining of the vessel's bows and the replacement of the ship's two smokestacks by one streamlined funnel. The two masts will also be replaced by a low tripod mast.

The "Hellenis" is scheduled to perform four round voyages from Southampton to Australian ports and New Zealand via Piraeus and will spend four months of the year on Caribbean cruises.

Undoubtedly by the loss of the "Britannia", Mr. Anthony Chandris has succeeded in meeting his commitments on the Australian line, cancelling only the "Britannia's" cruise programme. By adding 300 berths to the "Patris", he was able to serve all emigrant requirements from Piraeus during the current season.

But the purchase of the "Hellenis" constitutes only one phase of Mr. Chandris' plans for expansion.

The Greek element in Australia is prospering and progressing by leaps and bounds — and Mr. Chandris intends to keep pace with developments.

Reefer ships

To amplify the item in our last issue concerning the company that is being set up to provide reefer transport for Greek perishables, we are now informed that this company is to order four reefer ships, two of which will have a 40,000 cu. ft. capacity and the other two with a 70,000 cu. ft. capacity each.

These ships will carry Greek fruit and vegetables to Western Europe and bring back the catches of our Atlantic trawler fleet from Las Palmas.

During the off-season, the ships will carry reefer cargoes from Cyprus and North Africa and wherever else they can secure employment.

We are coming late on the scene and trailing behind Mr. Nicos Vernicos-Eugenides, whose Scandinavian reefer ships have captured the international market, and the Israelis, who have ordered three reefer ships in Norway.

Nevertheless, if we are able to overcome the specialised crew problem, this new venture has every prospect of being ultimately successful.

The shipowners involved are the Gratsos brothers and Mr. John Latsis.

The crew shortage

The crew shortage has now reached a critical stage. The unemployed, including those on leave, registered with the Ministry's labour office, are barely more than 3,000, i.e. less than the normal unemployment percentage. The shortage is particularly acute with respect to engineers. Diesel engineers cannot be had for love or money and steam engineers and apprentices are equally in short supply. Firemen, also, are rare, with the exception of some aged and from robust specimens, nearing retirement.

The shortage has caught up with and surpassed the Ministry's recently granted permission for at least one engineer to occupy a position immediately superior to his relevant certificate. In many cases, a ship's engineering complement includes a chief engineer and a second

engineer with a second and third engineer's certificate, respectively, while apprentices are now generally signed on as third engineers.

To cope with the shortage, even greater elasticity will have to be shown in making up crew complements with unqualified personnel.

The conclusion to be drawn is that the Ministry and Greek shipping as a whole are paying the price of the short-sighted policy of clamping a ceiling on manpower as soon as the depression raised the spectre of large-scale unemployment.

The crew shortage has appeared earlier than expected and the problem of meeting it is now more difficult than ever.

The blackmail continues

The Secretary-General of the Panhellenic Seamen's Federation (P.N.O.) Mr. Manthos Petroulis, has seen fit to start his blackmail tactics in Greece. He ordered the boycotting of the Lebanese-flag ship "Armonia" in the port of Volos in spite of the fact that the crew of this ship was insured with N.A.T. Mr. Petroulis was after a collective agreement and the I.T.F. contribution. When he got the first instalment of Drs. 30,000, he duly called off the boycott.

We do not know how the shipowners intend to face the I.T.F. boycott threat. Whatever they do, they will have to act in unison. The blackmail will continue and become more intensified. The object will not be the insurance of crews with N.A.T. or the signature of collective agreements, which no shipowner can refuse, but the I.T.F. contribution which does not help our seamen in any way. Enough ransom has been paid into the I.T.F. coffers so far and it is high time a stop was put to this evil practice.

The Chairman of the Greek Shipowners' Association, Professor Stratis Andreadis, used strong language in condemning P.N.O. subservience to the I.T.F. and its dubious aims. He agreed to persuade Association members to insure their crews with N.A.T. and sign collective agreements, but he refused to accept the illegal I.T.F. poll tax which is not collected from American owners of foreign-flag vessels. Furthermore, U.S., Norwegian and Dutch superior courts have proclaimed the boycotts to be illegal and the I.T.F. is well aware of this fact.

It is possible, however, that they will attempt boycotts in the ports of countries where such rulings have not been handed down by the courts and the shipowners should make haste to establish test cases and precedents. If they persevere, they are bound to win, but they must act together.

Although Mr. Petroulis is anxious to secure the 10/- per head I.T.F. contribution from the shipowners and the 4/- contribution from the crews, (which amount to thousands of pounds every year and for which no account is ever given) he ignores the thousands of Greek seamen uninsured with N.A.T. who serve on foreign-owned foreign-flag ships, presumably because the poll tax cannot be extorted from the Israeli, Norwegian and other shipowners concerned.

Tourist traffic

There was a marked drop in the volume of foreign tourists carried by coastal liners this year just as there was in the number of foreign visitors to the islands of Mykonos and Hydra compared to the figures for 1962.

However, there was an increase in visitors to Corfu and Rhodes as well as a marked preference for cruise ships which carry a wealthier type of tourist.

The "Delos", the Typaldos cruise ships, the "Sun Line" ships were all packed to capacity during the peak season and in spite of the addition of two cruise ships this year, they all maintained an average of 70% capacity from the start of the season.

The high standards of comfort and service on these ships have paid off handsomely and the "Delos" and "Rodos" have already been chartered by special groups for fortnightly cruises.

Cruise ships now constitute an important factor in our tourist economy since they attract a higher class of tourist and are so designed as to give visitors the opportunity of visiting the better-known islands and archeological sites in the shortest possible time and in absolute comfort.

Expansion work at Hellenic Shipyards

The shipbuilding ways at Hellenic Shipyards are being lengthened from 92 to 112 feet to accommodate ships of 50 - 60,000 tons while the sea area before the Shipyard is being deepened to permit the approach of 100,000-ton vessels.

In addition, docks are being built to accommodate these giants and work is proceeding space on the 100,000-ton capacity permanent drydock.

A third floating dock is being built at the yards and should be ready in nine months' time while work has begun on the second pier which is to be 276 metres long (the first one being 300 metres in length).

The plate shop is being extended while a new and more powerful electrical plant is being installed.

Finally, a new, many-storied building is rising above the shipyard installations to house the administrative offices and technical departments. The machine shop is to be extended after the third floating dock has been completed.

The expansion plans call for a \$10 million investment and the work is personally supervised by Mr. Stavros Niarchos who flies over every day from Spetsopoula in a helicopter.

"World Gratitude" conversion

Hellenic Shipyards are embarking on the extremely delicate task of converting 32,500-ton tankers and increasing their deadweight capacity. Three such tankers are scheduled for conversion, the first of which is the "World Gratitude".

Details of the conversion are given herebelow:

The scope of the conversion is to increase the deadweight capacity of T/T "WORLD GRATITUDE" from 32,500 to 45,450 tons. This will be achieved by the insertion of a new section comprising two cargo tanks of 23.36 meters length to the parallel body and also raising the main deck to the level of the poop and Forecastle deck. The vessel will be cut at Frame 120 and the new middle section of 23.36 m. length is inserted. The three portions will be aligned and welded together in the floating dock. The raising of the main deck will be carried out by means of hydraulically operated jacks whilst the vessel is afloat. The main deck will be cut transversely in 4 sections 3 of which will have a weight of about 550 to 600 tons and the bridge section containing the midship house which will have a weight of about 650 tons. 6 hydraulic jacks will be used for lifting each section. The deck equipment including the deck pipes will be lifted intact with the

deck section. A new forecastle will also be constructed extending 17.5 m. from forward perpendicular having a height of 2.44 m. The poop will be suitably reinforced and be made integral with the main deck of the converted vessel.

All existing webs, ties and girders will be reinforced to give the required strength for the new dimensions of the vessel and the deck and bottom plating will be provided with doublers over a length of about 05 L to provide the necessary longitudinal strength to the Hull. An additional stringer 13.3 m. above base line will also be incorporated and all transverses, Longitudinal Bulkheads, Transverse bulkheads and side frames of the existing structure extended to suit the increased depth.

PRINCIPAL DIMENSIONS

1. AFTER CONVERSION

Length overall	obt. 230.98 m.
Length between p. p.	216.11 m.
Breadth moulded	26.40 m.
Depth	16.44 m.
Design draught	11.98 m.
Deadweight	44,450 ts.

2. BEFORE CONVERSION

Length overall	205.37 m.
Length between p. p.	192.00 m.
Breadth moulded	26.40 m.
Depth	14.00 m.
Design draught	10.36 m.
Deadweight	32,500 ts.

Engineering School at Hellenic Shipyards

A public training school for merchant navy engineers is being set up at Hellenic Shipyards by Mr. Stavros Niarchos.

Candidates for this school will be drawn exclusively from yard personnel, receiving theoretical instruction for certain hours in the morning, and practical training at the yard workshops in the afternoon.

The curriculum will be modelled on that of the Aspropyrgos engineering school and the entrance requirements will be similar. The course will be a three-year one, provided that five hours of instruction are received daily by the apprentices, and the entire training programme will be supervised by the staff of the Aspropyrgos school.

The necessary classrooms and a refectory will be built on the premises of Hellenic Shipyards and Mr. Niarchos is willing to provide summer training on board his ships for batches of three or four apprentices to each vessel for three months.

This school, together with the Aspropyrgos school, will provide the ultimate solution to the problem of well-trained engineers for our merchant ships. The night schools are no longer adequate to fill present-day requirements. In four years' time, these two schools, together with the other two at Syros and Chios, will be able to produce 130-150 apprentices per year, fully qualified to cope with the complexities of a modern engineer room.

Lebanese registry restrictions

The Lebanese Government is modifying its shipping legislation following the recommendations of a special committee set up for this purpose.

The Government's chief aim in this respect is to prevent Lebanese ships from trading with blockaded countries such as Cuba. Lebanese diplomatic representatives abroad will be empowered by law to supervise the sailings of Lebanese-flag vessels.

A slight increase has also been applied to the registration fees of foreign-owned vessels. At the same time, however, the restrictions placed on the transfer to the Lebanese flag of ships belonging to foreign nationals appear to have been made more elastic.

These modifications are entirely the result of American diplomatic pressure arising from the widespread use of Lebanese ships in the Cuban trade. They are, moreover, of immediate interest to many Greek

INFLATABLE LIFERAFTS FOR THE WORLD'S VESSELS



From the largest davit-launched liferaft systems for high freeboard passenger vessels — to small lightweight rafts for yachts and pleasure cruisers... R.F.D. have the best, economical answers. The right liferaft, the right stowage for every and any type of vessel, backed by an unparalleled servicing network covering all maritime countries. Ask for leaflets and details.

R·F·D COMPANY LTD
GODALMING · SURREY · ENGLAND
Tel: Godalming 1441. Telex: 8533

Also in: N. Ireland · Australia
Canada · Denmark · Germany
Holland · Italy · New Zealand · Norway
South Africa · Sweden · U.S.A.

R·F·D LTD
COMPANY

LIFERAFTS WITH A HISTORY OF SUCCESS



R·F·D 'TERN' RAFT FOR 3-4 PERSONS

DAWOOD & CO

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores. Provision

MERCHANTS, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

shipowners — particularly those with Liberty ships on their hands — who prefer the Lebanese flag for obvious reasons.

Liberian registries

Commissar Rudick of Liberia has denied the report that ships re-registered in Monrovia would be exempted from the \$1 per ton re-registration fee. The only facility accorded to buyers of Liberian-flag vessels wishing to maintain Liberian registry, Mr. Rudick explains, is the reduction of the re-registration fee to \$250.

Recognition at last

The Bank of Greece's statistical review for the year 1962, which has just appeared, notes a substantial increase in foreign exchange earnings from shipping.

These work out at \$8.3 per gross ton as against \$7.3 and \$5.6 during 1961 and 1960 respectively. Thus, since 1960, when the Currency Committee lifted restrictions on shipping exchange transactions, earnings increased by 50% in spite of the bad state of the freight market.

Bearing in mind that the gross earnings of Greek-owned shipping are estimated at \$500 million per year and that only one fifth of this amount comes into the country in the form of foreign exchange, it is obvious that there is a considerable margin for improvement in Greece's foreign exchange earnings from shipping.

Such an increase would be possible with the establishment of more shipping offices in Greece, provided, of course, local conditions were conducive to such transfers.

The Bank's review concludes by suggesting the development of a system of long-term credits for shipping enterprises as another and important means of attracting Greek shipowners established abroad. Such credits would be particularly useful to the smaller enterprises which are harder hit by freight market depressions and find it difficult to secure loans on the international finance market. As a result, they are obliged to contract loans at crippling rates of interest which reduce their competitive ability and their ultimate contribution to the Greek economy.

It is about time the Bank recognised the value of shipping to the national economy and did something about it.

The incorrigible tax collectors

Ships are not to be taxed from the time of delivery but from the date of launching, according to a Ministry of Finance edict based on a Council of State decision handed down on an entirely irrelevant case concerning the age of a specific coastal passenger ship.

Thus, the seven-year tax exemption of newbuildings does not commence from the date of delivery but from the date of launching.

We assume the Shipowners' Association will take the necessary steps to correct this erroneous interpretation of the Council of State's decision but nonetheless the impression that the tax collector lies constantly in wait for the unwary will be hard to obliterate.

Telex hook-up for N.A.T.

The Seamen's Pension Fund (N.A.T.) office in Piraeus has now been fitted with a Teletype (Telex No. 365) by means of which all Ministry of Mercantile Marine departments can be reached as well as the Central Piraeus Port Office, the Seamen's Home, the Maritime Transport Administration, the Inspectorate of Merchant Ships, etc.

Consular Port Offices abroad have also been fitted with Teletypes. Thus, the London office's telex number is 27802, the New York number is 420.419 (through Orion Shipping & Trading Co. Inc.), the Hamburg number is 02.130.31 (through Deutsche Hellenische), and the Antwerp number is 03.586.

This new development is certain to result in more rapid communication between shipping and consular port offices abroad and the central services in Piraeus resulting in closer cooperation and speedier solutions to the various problems that crop up.

Nevertheless, the Ministry will have to abandon its narrow-minded

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
Mr. S. MYLONAS
26-27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel: Mayfair 26 46

bureaucratic mentality and be prepared to enter into a spirit of closer cooperation and understanding of the extremely difficult conditions under which shipowners are operating at the present time. Otherwise, the N.A.T. Teletype will be nothing but a useless ornament.

Our technical articles

We don't like blowing our own trumpet but we feel we should give ourselves a pat on the back — and we hope our readers will forgive us for this indulgence — for the quality of our technical articles as contributed by Captain Christos Sideratos.

Exactly a year ago, in one of these articles, we had suggested that all Masters be provided with a set type of book containing all the necessary information on the stability of their vessel to enable them to determine righting moments, etc. at a glance.

This very suggestion has been adopted by the relative I.M.C.O. committee — not because they read about it in our journal but because they came to the same conclusion after studying the matter. The working groups of I.M.C.O. committees are composed of leading technical experts drawn from member-countries who are recognised authorities on the problems they are called upon to solve.

We are naturally pleased that they should have come to the same conclusion as our technical contributor who works alone and has to keep an eye on technical developments in shipping the world over in addition to his normal work.

Dangerous cargo regulations

It appears to us that when the Ministry of Mercantile Marine's Inspectorate of Merchant Ships issues voluminous regulations on the transport of dangerous cargoes, the least it can do is to give some attribution to the Permanent Advisory Council of the British Ministry of Transport and Civil Aviation whose regulations in this respect have been translated word for word.

The regulations appeared in the Government Gazette dated June 11, 1963, eleven whole months after the relative royal decree was signed. The Gazette reached subscribers on July 25, and the regulations are to come into force three months after publication, i.e. on September 11, 1963. In other words, those concerned have been given only 45 days in which to study the regulations and comply with them.

Furthermore, since no mention is made that the regulations are identical to those laid down by the British Ministry of Transport, how can foreign shipping firms be expected to take heed of them without the onerous task of re-translating them back into English?

Air pollution

When is the Central Piraeus Port Office waking up to the fact that air pollution by ships is a serious offence in most foreign ports and that severe restrictions are placed on funnel smoke from ships in harbour.

Only recently, fines were imposed on the two Cunarders in New York harbour for polluting the air with excessive smoke.

In the port of Piraeus, ships belch clouds of black smoke and noxious yellow diesel fumes which frequently cover the city in a pall of thick smog, constituting a hazard to the public health.

The Port Office should warn the Masters of ships lying in Piraeus and then fine them accordingly if they persist in polluting the atmosphere.

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE :	KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
	P.O.B. 116 TEL. 72.356	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40.175	P.O.B. 266
ALSO IN	DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA
	P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311
			UNDER THE STYLE:		
				ADEN (CAMP)	
				P.O.B. 55 TEL. 681	

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES : "PHRONTIS"

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΟΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΤΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



Μόνον τα ΓΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ
ΜΠΡΙΚ και ΒΟΙΚΑ είναι ήγγυημένης ποιοτητος
ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΚΑΘΕ ΑΠΟΜΙΜΗΣΗΝ



- * "Ένα ξακουστό ποτό
ΡΩΣΙΚΗ ΒΟΤΚΑ
- * Δύο έκλεκτοι μεζέδες
ΓΝΗΣΙΑ ΡΩΣΙΚΑ ΚΑΒΟΥΡΙΑ
Μοσχοβολούν δάλασσα
ΓΝΗΣΙΟ ΡΩΣΙΚΟ ΜΠΡΙΚ
Ίδεωδης τροφή για μικρούς και μεγάλους

- * Το Ρωσικό ΜΠΡΙΚ
προσφέρεται εις
ποτηράκια - δάζα τών
110gr - 205gr και δο-
χεία τών δύο κιλών

ΤΗΛ. ΔΗΝΗΩΝ: 484.111 ΤΗΛ. ΘΕΣΣΑΛΙΚΗΣ: 23.006

ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ, ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ, ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ, ΞΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ