

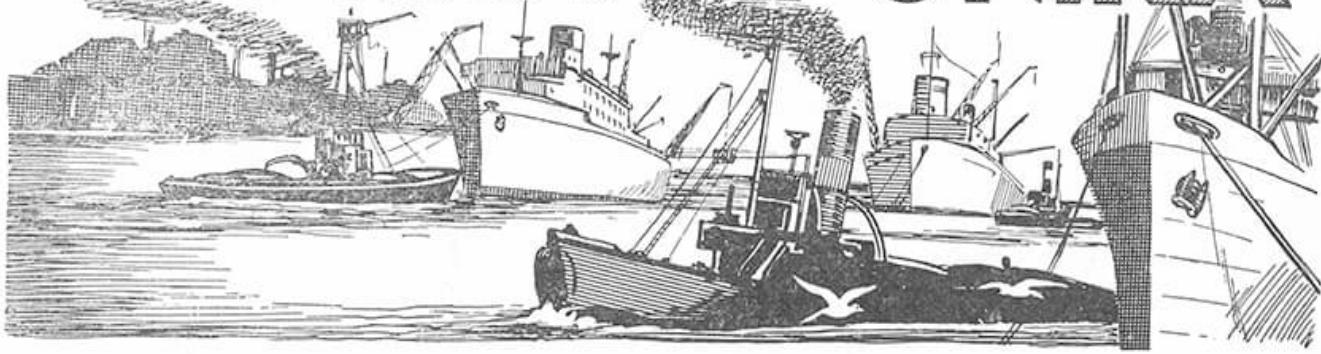
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1970

Αρ. Φύλλου 844/603

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΙ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 844/603

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1970

Η ΑΥΡΙΟΝ

“Η Κυανόλευκος μετ’ οὐ πολὺ θά κυατίζῃ ἐπὶ σκαφῶν συγοιλικῆς χωρητικότητος δέκα ἔξι ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, καταλυμάνουσα τὴν ἔκτην θέσιν — ὑπὲρ τὴν Ρωσικήν σημείαν — μετάξι τοῦ παγκοσμίου Ἑμιπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Δέν αποτελεῖ ἀπλὴν εὐχὴν ἡ πρόδεψις αὐτῇ. Είναι τὸ θετικὸν συμπέρασμα εἰδικῆς ἔρευνης, βάσει τῶν πληροφοριῶν μας, ἐπὶ τῶν παρ’ Ἑλλήνων παραγγελιῶν μὲν παραδόσεις μέχρι τέλους τοῦ 1972 καὶ τῶν διων σκαφῶν κατὰ μέσον δρον προβλέπεται νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἔξι ἀγρόδιαν κατὰ τὸ προσεχὲς διετές διάστημα.

Και μόνον ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς σταθερᾶς αὐξήσεως τῆς ἐγγραφομένης εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον χωρητικότητος δικαιούμεθα νὰ συνχάγωμεν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Ἑθνικῆς Κυβερνήσεως. Ἀποκατέστησε τὴν ἐμπιστοσύνη τῷ πολιτικῷ πρόσωπο τῆς Πατρίδος καὶ ἔφερε τὴν σφριγγλήν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρηματικότητα τοῦ Ἑλληνος ἐγγύτερον πρὸς τὴν Γενέτειραν καὶ τὴν Οἰκουμέναν τῆς.

Δέν ἀπέχει ἡ ἡμέρα, καθ’ ἥγη θὰ ιδωμεν ἀξιούσιον ὅχι μόνον διὰ τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὸ ἔδων ηγολόγιον τῶν περισσότερων πλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς ἱκανοποιητικῆς αὐξήσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, αὐξήσεως ὑποδηλούσης ἀκριβῶς τὴν πολύτιμον συμβολὴν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τόπου μας.

Δεδομένων τῶν ἔδων ναυπηγήσεων ποντούρων σκαφῶν, τῶν ἀθρόων ἐπισκευῶν καὶ μετακευῶν, τῶν διαπλανῶν τῶν ἔγκαθισταμένων γαυτιλιακῶν γραφείων,

τῶν καταθέσεων τῶν γαυτικῶν μας εἰς τὰς ἐλληνικὰς Τραπέζας καὶ τῆς συμμετοχῆς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου εἰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις, διὰ τῆς συναλλαγματικῆς προσδόσου τῶν ὑπερτριακοτάτων εἰκατομμυρίων δὲν ἀφίσταται, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς, τῶν προδιέψεων μας διὰ τὴν προσεχῆ τριετίαν.

Πράγματι τρία θὰ είναι τὰ γαυπηγεία μεγάλων σκαφῶν, τοῦ Σκαραμαγκά, τῆς Ἐλευσίνος καὶ τῆς Σύρου. Ἐπτακισχίλιοι οἱ ἐργαζόμενοι, διὰ μόχου τῶν διποίων εἰς συνάλλαγμα θὰ μετατρέπεται. Πέντε θὰ είναι τὰ ἐπισκευαστικά κέντρα καὶ δώδεκα αἱ ἔχυπηρετοῦσαι αὐτὰ διεξαγοναί. Ὅπεριδακόσια τὰ ἔδων ἐγκατασταθήντα καὶ τὰ προβλεπόμενα νὰ ἐγκατασταθοῦν, βάσει τῶν γνωστῶν νομοθετικῶν διευκολύνσεων, ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα καὶ αἱ καταθέσεις εἰς συνάλλαγμα τῶν γαυτικῶν, ἄν τὸν αὐτὸν ρυθμὸν αὐξήσεως ἀκολουθήσουν, θέλουν διπλασιασθῆναι τουλάχιστον, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἥδη ἐν ἔξελιξι τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ επωνται.

Δέν θὰ συνυπολογίσωμεν τὰς ἔδων διαπάνακες τῶν ἐφοπλιστῶν μας — ή διαιρούντων εἰς Ἐλλάδα συχνοτέρα ἥδη σημειούνται — οὕτε καὶ τὰ ἥδη ἐπενδύσμενα εἰς κατοικίας καὶ ἄλλα ἔξοδα ἐγκαταστάσεων. Ἐπιταχυνόμενος, πάντως, διὰ μόχου τῶν ἐπενδύσεων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου.

Και δέν ἀναφερόμεθα εἰς τὰς ἐκ τῆς ηρέμησης μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων

προσόδους. Διὰ τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως αἱ αὐξήσεις προσδέπονται σημαντικαὶ καὶ τὸ περισσότερον γνωτεργατικὸν συνάλλαγμα ἀσφαλῶς ἔδων θὰ εἰσερεύσῃ. Λόται αἱ πρόσοδοι τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου θὰ αὐξηθοῦν κατὰ δέκα περίου τοῖς ἑκατόν.

Δέν ἀποτελοῦν ἀπλᾶς εἰκασίας τὰ ἀνωτέρω. Ἡ Ναυτιλία, δημος τὰ πράγματα αὐτῆς ἐξελίσσονται, τείνει γὰρ καταστῆ διηγαντικώτερος παραγωγικὸς κλάδος τῆς Οἰκουμένας μας. Μόνη ἀνησυχία εἰς τὴν τάσον εὐοίων προσποτικὴν είναι ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ ἐμψύχου αὐτῆς ὄλικου. Ἡσοχόληθημεν ἐπὶ τοῦ σεδαρωτάτου αὐτοῦ προσδόληματος εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Ἀπὸ τοῦδε πρὸς τὴν ἡ φθάσωμεν εἰς τὸ πλήρες ἀδιέξοδον, μέτρα ἀποφασιστικὰ χρειάζονται. Ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων δέν ἀποκλείεται νὰ μᾶς ἀνταρέψῃ πολλὰς τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων καὶ προσδέψεων. Ἡ ἀνοδος τῶν ἔγων ἐπὶ τῶν πλοίων μας θὰ περιστρέψῃ ἀσφαλῶς καὶ τὸ γνωστῶν νομοθετικῶν διευκολύνσεων, ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα καὶ αἱ καταθέσεις εἰς συνάλλαγμα τῶν γαυτικῶν, ἄν τὸν αὐτὸν ρυθμὸν αὐξήσεως ἀκολουθήσουν, θέλουν διπλασιασθῆναι τουλάχιστον, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογισθείεν μέρος τῶν ἔγων ἐξελιξης τοιούτων τῶν κ.κ. Ὡνάση, Νιάρχου, Ἀνδρεάδη καὶ Ἀδελφῶν Ν. Γουλανδρῆ. Ἀλλαζει πολλαὶ, προϊόντος τοῦ χρόνου, θὰ φθάσουν τὰ πεντήκοντα καὶ πλέον ἑκατομμύρια δολλαρία. Εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δι’ ἐπιχειρήσεις ἔγραψε ἀρκεῖ μόνον νὰ ὑπολογι

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Διὰ πρώτην φοράν διετυπώθησαν δημοσίως πρὸς τὸν Ἀντιβασιλέα, ὑπὸ τοῦ ἀρμόδιου ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. "Υπουργῷ, μελαχολικοὶ σκέψεις ἐπὶ τοῦ ὁξυτάτου προβλήματος τῆς ἐλλείφεως ἐμφύκου ὄλικοῦ, διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων. Τοῦτο ἐγένετο κατὰ τὴν λαδούσαν πρὸ ἡμέρων χώραν τελετὴν εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν Σχολῶν Ἀστροπούργου, καθ' ἥν ὁ Ἀντιβασιλέὺς στρατηγὸς Γ. Ζωτάκης ἀπένειμε τὰ διπλόματα εἰς τοὺς ἀποφοιτήσαντας πλοιάρχους, μηχανικοὺς καὶ ἀσυρματιστάς, ἐξ ὄλων τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. τῆς χώρας.

Ἡ ἀνησυχία τοῦ ἐπισήμου κράτους ἐπιμαρτυρεῖ ὅχι μόνον τὰς διαστάσεις τοῦ προβλήματος, ἀλλὰ συνάμα καὶ τὴν στερράν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως ὃπως ἐξέπειταν κατὰ τὸ δυνατόν τὴν λύσιν.

Καὶ ὑπῆρχε, πράγματι, σφῆς ὁ κ. Χολέδας. Κατὰ τὴν προσφώνησίν του πρὸ τῆς ἀπονομῆς τῶν διπλωμάτων, ἐτόνισεν ὅτι μόνον διὰ τῆς ἀναλήφεως πραγματικῆς σταυροφορίας, Ἰά προσελκυθεῖσαν οἱ νέοι εἰς τὸ ναυτικὸν ἀπόγευμα. Διὰ νὰ καταστῇ δὲ τοῦτο ἀλκυστικόν, ὁ κ. "Υπουργὸς καθώρισε τὰ τέσσαρα βασικὰ κίνητρα διὰ τὴν καθέρωσιν τῶν ὅποιών συμβάλλουν τόσον τὸ Κράτος, ὅσον καὶ οἱ ἐφοπλισταί. Καὶ συνίστανται ταῦτα:

1) Εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν ναυτικῶν. Διὰ τῶν συναπτομένων συλλογικῶν συμβάσεων πρόκειται ν' αὐξηθοῦν οὐσιωδῶς οἱ ἀμοιβαί.

2) Εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν χορηγουμένων ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεων πρὸς τοὺς ἀπομάχους ναυτικούς, παρὰ τὰς δοθείσας, κατὰ τὸ παρελθόν, δύο κατὰ σειρὰν αὐξήσεις. Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὁ κ. "Υπουργὸς ὑπερχεῖ τὴν προσεχῆ βελτίωσιν τῆς συνταξιοδοτήσεως. "Θὰ προχωρήσωμεν καὶ εἰς νέας αὐξήσεις", ἔτονισε χαρακτηριστικῶς ὁ κ. Χολέδας.

3) Εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν συνηθῆτων ἐργασίας καὶ διαβιώσεως ἐπὶ τῶν πλοίων. "Ηδη οἱ ὑπερτεῦσαν ναυτικοὶ εὑρίσκονται πρὸ νέας καταστάσεως. Τὰ παρήλια πλοία βαθμηδὸν παρεχώρησαν τὸν θέσιν τῶν εἰς τὰ σύγχρονα σκάφη, ἐνῷ καὶ ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν καταβάλλεται ιδιαιτέρα μέριμνα διὰ τὴν φυσαγωγίαν, τὴν ἄνετον ἐνδιαίτησιν καὶ τὴν ὑποδειγματικὴν διατροφὴν τῶν πλοηρωμάτων τῶν.

4) Εἰς τὴν μείωσιν τέλος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Τοῦτο πρωτίστως θὰ ἐπιτευχθῇ, ἐὰν οἱ ναυτικοὶ καταβάλλουν μεγαλύτεραν προσοχὴν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας των, καταρτιζόμενοι πληρέστερον.

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΜΑΣ

Κινεζικὰ — τῆς Φορμόζας — κατώτερα πληρώματα μὲ πλήρῃ σύνθεσιν προσελήφθησαν τελευταίως ἐπὶ ὀκτὼ ἐλληνικῶν συμφέροντων φορτηγῶν πλοίων. "Ο «κάποιος» καὶ ὁ μάγειρος ἀπαράτητος. Ἀκολουθοῦν κάθε ἀποστολήν. Γραφεῖα εἰδικὰ ἀναλαμβάνουν τὴν ἑξέντερην. Εἰναι ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικοί. Ὁ ἀρχηγὸς τῶν ὅμιλει τὴν ἀγγλικὴν. Αὐτὸς καὶ λαμβάνει τὰς διαταγὰς ἀπὸ τοὺς "Ελλήνας ἀξιωματικούς.

Τὸ μισθολόγιον τῶν κατώτερον τοῦ ιδικοῦ μας, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας τῶν Κινέζων, φροντισμένη πάντως, κατωτέρω ὅμως τοῦ "Ελλήνος ναυτικοῦ. Ὁ μάγειρος προσαρμόζεται, σὺν τῷ χρόνῳ, εἰς τὰς γαστριμαργικάς ἀπατήσεις τῶν "Ελλήνων ἀξιωματικῶν. Τὸ παστίτσιο τῆς Κυριακῆς δὲν λείπει.

Αἱ ἐντυπώσεις τῶν Πλοιάρχων καλαί. Οἱ προσλαμβανόμενοι διέπονται ἀπὸ ἴδιον κα-

νονισμὸν ἐργασίας. Εἰς οἰανδῆποτε ἐργασίαν ἀπασχολοῦνται. Μετὰ τὸ ὀκτάρων — τὸ πλήρες ὄμως — καταβάλλεται ἡ ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ. Τὰ ἔκτακτα καὶ οἱ ιδιαιτεροὶ συμφωνίαι λείπουν. Οἱ πλοιάρχοι καὶ οἱ μηχανικοὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς εἰναι ἥσυχοι. "Ἐλεψαν αἱ συνήθεις διαφοραὶ μὲ τὸ πλήρωμα.

Δυσκολία μεγάλη ἡ γλωσσα, εἰς τὸ μηχανοστάσιον ίδιως. Πώς ὁ μηχανικὸς εἰς μίαν ἀνάγκην νὰ δώσῃ τὰς διαταγάς του; Μετακαλεῖται ὁ «κάποιος». "Ἐλπίζεται, σὺν τῷ χρόνῳ ἡ συνενόησις διὰ νοημάτων καὶ διόγων τινῶν λέξεων νὰ καταστῇ δυνατή.

Κατάστασις, βεβαίως, ἀνάγκης ἡ προσφυγὴ εἰς τοὺς ξένους. Διὰ τὰ πολλὰ "Ελληνικῶν συμφερόντων, τὰ ἀπασχολοῦμενα εἰς τὴν "Απωλ Ανατολήν, τὰ κενὰ τῶν πληρωμάτων μας πληρώνονται ἥδη κατὰ τὸν πλέον ἀνεκτὸν τρόπον μὲ τοὺς Κινέζους. Λείπουν αἱ παλινοστήσεις, αἱ δαπανηραί, καὶ αἱ μετακλήσεις δυσευρέτων "Ελλήνων ναυτικών.

"Ἐφθάσαμεν, ἄλλωστε, εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Τὰ ξένα πληρώματα θὰ βαίνουν πληθυνόμενα καὶ εἰς τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα. Ἡ ἐπὶ τὰ χείρων κατάστασις μόνον διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν ἀμέσου ἐφαρμογῆς θέλει προληφθῆ. "Ἄς χωρήσουν πρὸς αὐτὰ οἱ ἀρμόδιοι. "Αλλως...

ΕΛΛΕΙΨΕΙ ΕΡΓΑΤΩΝ

S.O.S. "Ἀκριβεῖν τὸ κόστος τῶν ἐδῶ ἐπισκευῶν. Καὶ ἐπικινδύνως. Θὰ χάσωμεν τὴν συναγωνιστικὴν μας ίκανότητα. Κυρία ἀφορμὴ ἡ ἐλλειψὶς ἐργατικῶν χειρῶν. "Ἐφθάσεν αἰσίων τὸ ἡμερομίσθιον τῶν 7 ὥρων τὰς 500 δραχμάς. Δυσεύρετοι οἱ ἐργάται μετάλλου.

Αἱ καθυτερήσεις εἰς ἐποχὴν τόσον καλῶν ναύλων, αἱ ὀφειλόμεναι εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν τεχνικῶν μέσων καὶ πρωσπικοῦ ἐμπειρίου προκαλοῦν ἥδη εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν τὸ ἐρώτημα: Νὰ φέρῃ ἐδῶ τὸ πρὸς ἐπισκευὴν πλοίον του ἢ νὰ καταφύγῃ εἰς τὴν Μάλταν ἢ τὴν Νεάπολιν;



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempel's

NAUTIKA XRONIKA

Τώρα δὲν μᾶς λείπουν αἱ δεξαμεναί. Αἱ ὑπάρχουσαι ἔχουν συνεχῆ τὴν ἀπασχόλησιν. Καὶ μετά τινα χρόνον μὲ τὴν προσθήκην τῶν δύο μεγάλων τῆς Ἐλευσίνος καὶ τῆς Σύρου θὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπάρκειαν. "Ισως καὶ ὁ Ο.Λ.Π. νὰ παραγγείλῃ τὴν πέμπτην ὑπὸ τὴν διαχείρισίν του.

Μᾶς λείπουν δύμως οἱ τεχνῖται. Πραγματικὸν ἀδιέξοδον. Ἀραιούνται αἱ τάξεις τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὰ ἐπισκευαστήρια: δὲν προσέρχονται αἱ νέοι.

Γενική, ἄλλωστε, διαπιστοῦται ἡ Ἑλλειψὶς ἐργατικῶν χειρῶν διὰ τὴν ραγδαίως ἀναπτυσσομένην βιομηχανίαν μας. Αἱ συχναὶ ἀγγελίαι εἰς τὰς ἐφημερίδας "ξητούνται ἐργάται, ἔστω καὶ ἀνειδίκευτοι" καταδεικνύουν τὴν ἀνάγκην, τὴν ἐπιτακτικήν. Μόνη ὑποδεικνυομένη παρ' ὅλων λύσις: Νὰ περιορισθῇ τὸ μεταναστευτικὸν ρεύμα. "Ἀπομαρτύρεται ὁ τόπος μας ἀπὸ τὸ παραγωγικόν του, τοὺς νέους καὶ τὰς νέας. Φεύγουν κατ' ἔτος διὰ τὴν Αὐστραλίαν — περὶ τὰς δέκα χιλιάδας — διὰ τὴν Ἀμερικήν — περὶ τὰς εἴκοσι χιλιάδας — καὶ τὴν Γερμανίαν — περὶ τὰς πεντήκοντα χιλιάδας. "Η μετανάστευσις ἀναπτύσσεται συνήθως εἰς χώρας, αἱ ὄποιαι δὲν ἡμποροῦν νὰ ἐκθέψουν τὰ τέκνα των. Δόξα τῷ Θεῷ διὰ τὴν Ἑλλάδα ταχύρρυθμος είναι ή παραγωγικὴ της ἀνάπτυξις, ἡ ἐκβιομηχανίσις της. "Εχει ἀνάγκην ἀπόλυτον τῶν τέκνων της. Θὰ ἐργασθούν, πολλαπλάσια θὰ ἀποδώσουν ἀπὸ τὰ τέστω καὶ πολλὰ μεταναστευτικά ἐμβάσματα.

"Η Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει ἡδη πρόβλημα ἐπιβιώσεως ἀπὸ τὴν Ἑλλειψὶν ἐργατικῶν χειρῶν. "Η ναυπηγικὴ μας βιομηχανία τείνει νὰ χάσῃ τὸ συναγωνιστικόν της κόστος, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ ἡμερομισθίου καὶ τῶν καθυτερήσεων. Δέν θὰ ἡδη ὑπερβολὴ νὰ λεχθῇ — εἰς ὑπερθυμούς ἀριθμούς ὄφειλομεν τὸν ὑπολογισμὸν — διὰ ὅλη ναυτικὴ μας βιομηχανίας — πλοῖσι, κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ — χρειάζονται τώρα διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν περὶ τὰς εἴκοσι χιλιάδας ναυτικῶν καὶ ἐργατῶν μετάλλου καὶ θὰ χρειασθούν ἐντὸς τῆς προσεχοῦν πεντατείας διπλάσιοι τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν.

Διερωτώμεθα: Πόθεν θὰ ἐξευρεθούν οἱ ἀνειδίκευτοι τέστω, διὰ τὸν ὑπερβολὴν κατατίζομενοι καὶ καταστοῦν δύριμοι, ὅπως ἐξυπηρετήσουν τὰς ἀνάγκας της ναυτικῆς μας βιομηχανίας; Αὐτὴ ιδιαιτέρως ἐνδιαφέρει τὰς στήλας αὐτῶν.

Καὶ τὸ ἐρώτημα ἀπευθύνεται πρὸς τοὺς ἐφορεύοντας τὰ τῆς Οἰκονομίας μας καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους. Πρὸς γνῶσιν ὅλων: Τὸ Κεφαλαίον ἥρχισε νὰ καθίσταται διστακτικὸν διὰ νέας ἐπενδύσεις. Τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλειψεως ἐργατικῶν χειρῶν ἀναστατικὴ ἔχει διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας μας ἐπίδρασιν.

"Ἐνθαρρυντικὴ ἡ διαπίστωσις: "Ολιγάτερα τὰ κατὰ τοὺς μῆνας Μάιον καὶ Ιούνιον δεξαμενισθέντα καὶ ἐπισκευασθέντα εἰς τὴν Μάλταν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, μεγάλα κατὰ τὸ πλεῖστον, σκάφη, περισσότερα τὰ ἐδῶ, εἰς τὸ Πέραμα, τὸν Σκαραμαγκάν, τὴν Ἐλευσίνον καὶ τὴν Σύρον. Εἰς ὄκτα ἀνήλιθον τὰ εἰς τὴν Μάλταν θεραπεύσαντα τὰς ἀνάγκας των, εἰς τεσσαράκοντα πέντε ποντοτόρω σκάφη — τὰ ἐκτελέσαντα τὰς ἐπισκευαὶς καὶ τοὺς δεξαμενισμούς των εἰς τὰ ἐπισκευαστικά μας κέντρα.

Στατιστική, ἀτυχῶς, ὅπως ἐπιβάλλεται, δὲν τηρεῖται παρ' ἥμιν. Οἱ ἀριθμοὶ θὰ μᾶς κατεδείκνυντον τὴν παραγωγικὴν σημασίαν τῆς ὅλης βιομηχανίας ἐπισκευῶν καὶ θὰ μᾶς ἀπεκάλυπτον τὰς ἀνάγκας καὶ τὰς ἀσθενῆ σημεῖα τῆς ἀναπτύξεως της.

Η ΜΑΣΤΙΞ

"Ἐκ τῶν περιερχομένων εἰς γνῶσιν μας δεκαπενθημέρων καταστάσεων τιμωρούμενων, βάσει τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ

TO NEOPRION TΗΣ ΣΥΡΟΥ ΜΕΓΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

ΥΠΕΓΡΑΦΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΙΤΑΤΣΙ

Τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτσι — καθ' ἄλλα γνωρίζεται εἰς τὸν Ἰαπωνικὸν τόπον — προῆλθον εἰς συμφωνίαν μὲ τὸν Οἰκον. N. I. Γουλανδρῆ διὰ τὴν παρ' αὐτῶν ἐπιτρέπει πλέον τὴν ἐπιλογὴν, μὲ τὰς δυσμενεῖς, κατὰ συνέπειαν, οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις εἰς βάρος τοῦ πλοίου.

Καὶ ἂν θὰ πρέπει πλέον νὰ δεχθῶμεν μοιρολατρικῶς ὡς ἀνάγκαιον κακὸν καὶ τὸ φαινόμενον τούτο, ἐφ' ὅσον τὰ διοικητικὰ μέτρα ἀποδεικνύονται ἀνίσχυρα πρὸς ἀνάσχεσιν τῆς πρὸς λιποταξίαν ροπῆς, θὰ ἡδύνατο νὰ διατυπωθῇ συνάσμα καὶ ἡ ἀνησυχία ἐκ τῆς ἐπιδεικνυόμενης ἀνοχῆς τῶν ἀρμόδιων Ἀρχῶν Η.Π.Α. καὶ Αὔστραλίας ἔναντι τῶν δραπετῶν. Εἰς μὲν τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, λόγῳ τῆς ἀνάγκης ἐργατικῶν χειρῶν, αἱ μεταναστευτικαὶ ὑπηρεσίαι ἐμφανίζονται ἀνεκτικαὶ εἰς τὰς ὑποθέσεις λιποταξίας, εἰς δὲ τὴν Αὔστραλιαν, ἀκόμη καὶ διευκολύνονται οἱ δραπεταίς ναυτικοὶ διὰ τὴν ἑκεὶ ἐγκατάστασιν τῶν. Διάθεμα τῶν προσθετῶν μας πρὸς τὰς κυβερνήσεις Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ Αὔστραλίας, ὅπως μετ' αὐστηρότητος ἐφαρμόσουν τὴν περὶ παρανόμου εἰσόδου εἰς τὰς χώρας τῶν νομοθεσίαν, νομίζομεν ὅτι ἐπιβάλλεται. Ἀναστολτικῶς θέλει ἐπιδρόση εἰς τὸ κῦμα τῶν δραπετεύσεων ἡ αὐστηρότης τῶν ξένων καταδιωκτικῶν Ἀρχῶν.

ΠΟΥ ΚΕΙΝΤΑΙ :

Δύο βασικὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν νομοθετικὰ μέτρα, ὁ Ποινικὸς καὶ Πειθαρχικὸς Κώδικας καὶ τὸ περὶ φευδασθενῶν διάταγμα, κάπου εἰς τὰ ἔρμαρια τῶν ὑπὸ διεκπεραίσσιν κάποιας ὑπηρεσίας θὰ κείνται. Ἐπὸ μηδὲν πολῶν — ἄν μὴ καὶ ἔτους — ἐξηγέλθηται κύρωσις τοῦ πρώτου καὶ ἡ ὑποδειχθεῖσα προσθήκη σχετικῆς διατάξεως διὰ τὸ δεύτερον εἰς τὸν Κώδικα Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Ἐκτοτε τὰ μέτρα αὐτὰ — κύρια ἀπὸ μακροῦ αἰτήματα τῆς Ναυτιλίας — δὲν εἰδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως».

Παρακαλεῖται ο κ. Χολέδας νὰ ἐπιληφθῇ καὶ τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς, τῆς σοβαρᾶς καθ' ἡμᾶς διὰ τὸν πληρέστερον καὶ πλέον ἀποτελεσματικὸν ἔλεγχον τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, τῶν ἐπηνδρωμένων μὲν Ἑλληνικοῦ πλήρωμα καὶ τῆς μάστιγος τῆς Ναυτιλίας μας, τῶν φευδασθενῶν.

ΤΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ

Ἐκατὸν χιλιάδες οἱ ναυτικοί μας. Καὶ ὅμως τὰ ναυτεργατικὰ σωματεῖα κατατρύχονται ἀπὸ τὴν ἔλλειψιν τῶν οἰκονομικῶν μέσων, ἵνα ἐπιτελέσουν τὴν κυρίαν τῶν ἀποστολῆν, ποὺ δὲν εἶναι ἄλλη, παρὰ ἡ συμπαράκτωσις τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὰ ἐπαγγελματικά τῶν δίκαια. Αἱ συνδρομοὶ δὲν εἰσπράττονται, δεδομένης τῆς ἐπὶ μακρὸν ἀπουσίας τῶν ναυτικῶν εἰς τὸ ἔξωτερον. Ἐπαφὴ καμμία μὲ τὸ Κέντρον, μὲ τὰ σωματεῖα τῶν.

Τὸ αὐτὸν πρόδολμα ἀνέκυψε καὶ εἰς ἄλλας μεγάλους ἀκτίνος δράσεως ναυτιλίας. Τὴν Ἀγγλικήν καὶ τὴν Νορβηγικήν. Ἐκεῖ ὅμως ἐλύθη κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον. Ο ναυτικὸς πληρώνει τὴν συνδρομὴν του εἰς τὸν κατὰ λιμένας ἀντίπροσώπους τοῦ σωματείου του ἥ καὶ κρατεῖται αὕτη ἀπὸ τὸν Πλοίαρχον κατὰ τὴν ἐξόφλησιν τῶν μισθῶν ἐνὸς ἔκαστου.

Ἐδῶ καὶ τὸ ζήτημα αὐτὸν ἡγονόθη, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν οἰκονομικὴν ἀδυναμίαν τῶν σωματείων νὰ ἔχουν ἀντίπροσώπους εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ νὰ διατηροῦν ἐδῶ ὑπηρεσίαν παροχῆς εἰς τὸν ναυτικούς πάσης ἐξυπηρέτησης διοικητικῆς καὶ νομικῆς.

Καὶ ἡ μὴ καταβολὴ τῶν συνδρομῶν ἔχει καὶ ἄλλον ἀντίκτυπον. Ἀποδείγνεται τὸν ναυτικὸν τῆς συνδικαλιστικῆς πόργανωσεως, εὐάλωτον τὸν καθιστᾶται εἰς τὰ γνωστὰ θερμὰ συνθήματα καὶ τὰς ὑπόπτους ἐπιδιώ-

σκευὴν μᾶς ναυπηγικῆς κλίνης, ἥτις θὰ ἐδέχεται πρὸς κατασκευὴν σκάφη μέχρις 25.000 τόννων.

β') Τὴν ἐγκατάστασιν δύο νέων δεξαμενῶν, τῆς μᾶς διὰ σκάφη μέχρις 100 χιλ. τόννων καὶ τῆς δευτέρας μέχρις 65 χιλ. τόννων.

Καὶ μετὰ τὴν ἐγκατάστασιν δύο νέων δεξαμενῶν τὸ σκέδιον ἐκπαγκρούματος τοῦ Νεωρίου Σύρου προβλέπεται:

α') Τὴν ἐπέκτασιν τοῦ χώρου τοῦ ἐπισκευαστικοῦ καὶ κατασκευαστικοῦ κέντρου ἀπὸ τὰ σημερινὰ 23.100 τετραγωνικὰ μέτρα εἰς χώρον ἕκανδυ γὰρ δεχθῆται τὰς νέας ἐγκαταστάσεις διὰ τὴν κατα-

στασιν τοῦ νέου μεγάλου ναυπηγικοῦ καὶ ἐπισκευαστικοῦ κέντρου τῆς Σύρου, ὃ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων ἐργατῶν προβλέπεται νὰ ἀγέλθῃ εἰς 2.000 ἔγαντις τῷ σημερινῷ 600.

Ημέραι καλαὶ διὰ τὴν Σύρου, χάρις εἰς τοὺς κ.κ. Ἀδελφοὺς N. Γουλανδρῆ.

ΣΑΝ ΛΑ·Ι·Ν • T.W.A.

Μᾶς λέγουν: Πρὸς τί ὁ τόσος θόρυβος; Τὰ πλοῖα τῆς Σάν Λάϊν καὶ δὴ τὸ Στέλλα 'Οκεανίς' — τὸ ἐκ τῶν Ιταλικῶν ἐπανορθώσεων «Ἀφροδίτη» — θὰ παραμείνουν 'Ελληνικά. Ο ἀπαγορευτικός, κατ' ἀκόλουθον, όρος τοῦ πωλητηρίου συμβολαίου διὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος δὲν παρεβιάσθη.

Απαντῶμεν: Παρεβιάσθη. Διότι ἡ T.W.A. Α. ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν "Ολλανδ" Ἀμερικά Λάϊν τὰ 85% τῆς πλοιοκτησίας, ὡς τοῦτο ρητῶς ἀναφέρεται εἰς τὴν αἵτησιν τῆς ἀμερικανικῆς ἐταιρίας πρὸς τὴν ἀρμόδιαν κρατικὴν ὑπερεσίαν, ἵνα τύχῃ τῆς σχετικῆς ἐγκρίσεως της. Κατὰ συνέπειαν τὰ σκάφη τῆς Σάν Λάϊν ἀπώλεσαν τὴν 'Ελληνικήν ἐθνικότητα.

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

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., E1
 TL. BISHOPSGATE 1306 (5 LINES) TX. 25417
 Teleg. TROODOSSHIP LON

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.
 17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127
 TELEX: 5521
 TELEPH. 412-041, 423.185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

Καὶ διὰ τὴν διαπίστωσιν τοῦ γεγονότος: Δέν ἔχει ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας παρὰ νά ζητησῃ διὰ τῆς 'Ελληνικῆς Πρεσβείας ἥ καὶ τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου Νέας 'Υδρκης ἀντίγραφον τῆς αἰτήσεως τῆς T.W.A. Ρητῶς ἀναφέρεται ὅτι ἡγοράσθησαν τὰ 85% τῶν τριῶν σκαφῶν. Οἱ «Τάιμις τῆς Νέας 'Υδρκης» εἰς ἀνύποπτον χρόνον ἀνέγραφαν τὴν σχετικὴν εἴδησιν καὶ οἱ ἄλλοι ἐφημερίδες καὶ περιοδικά ὅμιλοιν ῥητῶς περὶ τῆς κτηθεῖσης πλειοψηφίας.

Θὸ δὴ πολὺ ἀφέλες νὰ πιστευθῇ ὁ περὶ διατηρήσεως τῆς Κυανολέυκου ἰσχυρισμός, ἀφοῦ τὰ σκάφη εἰς ἔξοντας ἐπωληθῆσαν. "Ἄν περιαμένουν εἰς τὸ 'Ἐλληνικὸν Νηολόγιον ὑπαγορεύεται τοῦτο ἀπὸ τὸ ἵδιον τῶν νέων πλαισιοτήτων συμφέρον. 'Η διαχείρισις τῶν ὑπὸ τὴν Κυανολέυκον κρουαζιεροπλοίων εἶναι χαμηλή, συμφέρουσα καὶ τὸ χαμηλότοκον δάνειον — 1% — εἶναι πληρωτέον μετὰ ἕτη πολλά. 'Επιτυχῆς ἐπένδυσις.

ΤΟΛΜΗ ΚΑΙ ΤΥΧΗ

"Οσοι παίζουν... κερδίζουν. Εἶναι ἡ ἐπιγραμματικὴ διαπίστωσις τῶν ναυτιλιακῶν μας καὶρῶν. Τὰ πολλά, τὰ ἔκτακτα κέρδη, δὲν ἀνήκουν εἰς τοὺς σώφρονας πλοιοκτήτας, ἀλλ' εἰς τοὺς ἀνήσυχους ἐκείνους, οἱ ὅποιοι ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς συνδυασμοῦ τύχης καὶ τόλμης διεκινδύνευσαν καὶ ἔκερδισαν, διποὺς θὰ ἡδύναντο καὶ νὰ χάσουν.

Πρόκειται περὶ τῆς φρενήρους ἀνοδικῆς πορείας εἰς τὸ ναυτιλιακὸν παίγνιον, ἥτις ἀνατρέπεται τὴν μακράν παράδοσιν τῆς κατὰ κανόνα περιωρισμένης ἀπόδοσεως, ὅδηγει σήμερον εἰς τὴν οικοδόμησιν τεραστίων περιουσιών διὰ τινας τῶν ἐφοπλιστῶν.

Πολλοὶ καὶ ἀπρόβλεπτοι οἱ παράγοντες τῆς εὐφορίας, καὶ καθολικὴ σχεδὸν ἡ ἐπέκτασις τοῦ φαινομένου. Εἰς τὸν τομέα τοῦ πετρελαίου, πρὸ δίλιγον μόλις καιροῦ, τὰ μικρὰ δεξαμενοπλοία ήπειλούντο μὲ κρίσιν (85 τῆς Γουορλντσκέιλ). "Ηρκεσεν ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ὑπερεξαντλήσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν τῆς Λιβύης καὶ ἡ μὴ ἀποκατάστασις τοῦ βλαβέντος πετρελαιαγωγοῦ τῆς 'Αράμπο, διὰ νὰ γνωρίσῃ ἡ ναυλαγορὰ νέας εὔτυχεις ἡμέρας. Τάνκερ τῶν 200.000 τόν. πληρώνεται ἀπὸ τὸν Περσικὸν - Δυτ. Εὐρώ-

πην εἰς τὰ 160 σελ. ὅταν ἡ συνήθης τιμὴ ἡτο τῆς τάξεως τῶν 20 σελ. 'Υπὸ τοισάντας συνθῆκας τὸ κατὰ ταξίδιον κέρδος φθάνει τὸ 1.400.000 λιρῶν διὰ σκάφος οὐτινος ἡ κατασκευὴ εἶχε κοστίσει 8 ἑκατομ. λιρῶν καὶ τὸ ὅποιον σήμερον θὰ ἐκόστιξε 12 ἑκατομ. Κάτι περισσότερον τῶν πέντε ταξίδιων καὶ τὸ κόστος ἔχει ὑπερκαλυφθῆ. Σταθερότης ἀνάλογος βασίλευε καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ηγρῶν φορτίων, ὅπου ὅμως ἡ κρατούσα κατάστασις εἶναι ὀλιγάτερον ἀποδοτική.

Χαρά, λοιπόν, καὶ ίκανοποίησις εἰς τοὺς διαθέτοντας τὴν κατάλληλον ὥραν ἐλευθερίαν χωρητικότητα. Δι' αὐτοὺς τὸ γνωστόν μας «ἔχει ὁ Θεός» ἔχει ἀποδύτως τὴν θέσιν του. Αὐτοὶ τὰ πολλὰ ὀφελήθησαν καὶ ὀφελούνται. Οἱ ἄλλοι, οἱ μετὰ σωφροσύνης σπεύδοντες, οἵτινες μὲ τὸν διαβήτην ὑπελόγισαν τὸ ὑπέρ καὶ τὰ κατὰ καὶ ἐδεσμευθῆσαν εἰς πολὺ χαμηλότερα τιμὰς διὰ νὰ κερδίσουν ἔνα καλὸν τόπον τῶν χρημάτων των, ὅχι μόνον δὲν μετέχουν τῆς πανδαισίας, ἀλλὰ κινδυνεύουν καὶ νὰ χάσουν. Διότι ἀκολουθούντα τὸν ἀχαλίνωτον ἀνοδικὸν ρυθμόν, ὅλα τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως — τὰ ἀσφαλίστρα, οἱ μισθοί, αἱ ἐπισκευαὶ κλπ. — ἔχουν ἐξ ἴσου διογκωθῆ καὶ διογκούνται σὺν τῷ χρόνῳ.

Καὶ αὐτὰ ὑπὸ μίαν κατάστασιν, ἡ ὅποια εἶναι ὀπωσδήποτε ἀνώμαλος, δίκαιοιογόνη στὴν τὸν τόλμην, τὴν ἀνερμάτιστον συχνά. 'Υπῆρξε, πάντα, ἀπρόβλεπτος, ἀγάνωστος δὲ διαρκείας ἀπὸ πολλοὺς ἀσταθμήτους παράγοντας ἔξαρτωμένη. Καὶ ὅπου ἡ πρόβλεψις ὑστερεῖ, προεξάρχει ἡ τύχη...

ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΗΣ ΓΡΑΦΕΙΟΚΡΑΤΙΑΣ

'Η Ἑθνικὴ Κυβέρνησις ἀναπτύσσει προσπάθειαν, ἐν παντὶ ἀξιέπαινον, ἀναδιογανώσεως τῆς κρατικῆς μηχανῆς καὶ ἐμφυσήσεως ἐνὸς νέου πνεύματος ἐμπιστοσύνης εἰς τὴν δῆλην Διοίκησιν, ὥστε τὸ Κράτος νὰ ἐμπνέῃ τὸ σέδος εἰς τοὺς πολίτας. Δυστυχῶς τὸ ἀμαρτωλὸν παρελθόν δίδει σποραδικῶς σημεῖα ζωῆς πρὸς μεγίστην βλάβην τῆς κυβερνητικῆς προσπαθείας.

'Ἐπι δύο δεκαετηρίδας οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου ἡγωνίσθησαν ἀνεπιτυχῶς νὰ ματαιώσουν τὴν ἐκπλήρωσιν ὑπο-

χρεώσεων τοῦ Δημοσίου, ἐπιβληθεισῶν δι᾽ ἀνεκκλήτων δικαστικῶν ἀποφάσεων.

'Ως γνωστὸν διὰ τοῦ A.N. 470/1947 διεγράφησαν ἀπαιτήσεις ἀποζημιώσεως πλαιοκτητῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν σκαφῶν ἐπιταχθέντων κατὰ τὸν πόλεμον. Μερικαὶ ἐκ τῶν ἀπαιτήσεων αὐτῶν, ἐκδικασθεῖσαι μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου λόγω τῆς προφανούς ἀντισυνταγματικότητος αὐτοῦ, ἐπεδικάσθησαν ἀνεκκλήτως ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων δικαστηρίων καὶ διέφυγον τὴν διαγράφην. Οἱ δικαιούχοι, μὴ δυνάμενοι ὅλας νὰ πράξουν, εἰσέπραξαν τὰ χρήματά των διὰ νομίμων συμψηφισμῶν τῶν ἔκ φρων ὑποχρεώσεών των. Τοῦτο δὲν ἦρε σεις εἰς τὸ Γενικὸν Λογιστήριον. "Έκαμε τὸ πᾶν, ὡς ἀλέχθη, νὰ ματαιώσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου.

"Ήδη, καθ' ἡ πληροφορούμεθα, προωθεῖται νομοσχέδιον καταρτισθέν τὸ ποτὸ τοῦ Γεν. Λογιστηρίου διὰ τὸν ὅποιον διαγράφονται τὰ ἐπιδικασθέντα καὶ ἀκυροῦνται οἱ νομίμως γενόμενοι συμψηφισμοί, οὕτως ὡστε οἱ δικαιούχοι θὰ ὑποχρεωθσι νὰ ἐπιστρέψωσι τὰ ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν διὰ τῶν συμψηφισμῶν εἰσπραχθέντα ποσά.

Βεβαίως — ὁ ἐκδιθοσόμενος νόμος θὰ εἶναι ἀντισυνταγματικός. 'Αλλὰ ἔαν δὲν ἐπέμβῃ προσωπικὸς ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως νὰ ματαιώσῃ τὴν κύρωσιν τοῦ Νομοσχέδιου, μεγάλη ζημία θέλῃ προκύψῃ διὰ τὸ Κράτος καὶ τὴν Κυανολέυκον, ὑπὸ τὴν ὑποίαν, χάρις εἰς τὴν κυβερνητικὴν προσπάθειαν, τάσσεται ἡδη ἀθρόως ἡ 'Ελληνικὴ πλοιοκτησία.

ΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

'Καθ' ὃν χρόνον ὁ πρόεδρος τοῦ Λόιδ' κ. Μάνις ἐδήλωσε προσφάτως, ὅτι ὅλοι οἱ τομεῖς ἀσφαλειῶν τοῦ Λόιδ' φαίνονται νὰ ἔχουν δημιουργήσει τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τὸ κόστος ἀσφαλίσεως ἔχει καταστῆ πλέον ὑψηλόν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν κύκλων τοῦ ἐν Λοιδίνω Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου σημειώνται ἔντονος ἀντίδρασις κατὰ τὸν τεσσάρων συνεχῶν αὐξήσεων — ἐντὸς 12 μῆνου περιόδου — τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ σκαφῶν.

'Κατ' Ιούλιον τοῦ 1969 — ως ὑπενθυμίζει τὸ Βρεταννικὸν 'Επιμελητήριον — εἰ-

MEANDROS MARITIMA Y COMERCIAL S.A.C.I.F.I.



PHONES :

332.615

342.673

C. S. HALKIAS - PRESIDENT

AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES - ARGENTINA

SHIP OWNERS - MARITIME AGENTS - EXPORTERS - IMPORTERS

CABLES :

MEANDROS

MINOTAUROS

GENERAL AGENTS FOR :

MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

REGULAR DEPENDABLE REEFER SERVICE FROM
RIVER PLATE TO PIRAEUS - BEIRUT AND EAST
MEDITERRANEAN ARAB PORTS SERVED BY
THE TOTALLY REFRIGERATED MOTORVESSELS :

M/V SANTA TRINIDAD - M/V AGHIA TRIADA
M/V KYRIOS STELIOS - M/V ARIMATHIAN

AGENTS IN PIREAUS

JOHN PARASCHOS

SKOUZE 1 - PIRAEUS

PHONES : 478371 - 474.216 - 472.839

477.742 - 474.126

CABLES : IOPAR - PIRAEUS

MONTEVIDEO

MACLEAN & STAPLEDON S.A.

COLON 1486-90

PHONES: 97474/8

CABLES : MACSTAPLE

BEYROUTH

NATIONAL SHIPPING CO

P. O. BOX 847

BEIRUT - LEBANON

PHONES: 252001/4

CABLES : NASHIPCO

χειν ἐπέλθει συμφωνία μεταξύ ἀσφαλιστῶν καὶ πλοϊκοτήτων ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως σκαφῶν, γνωστὴ ὡς Joint Hull Undertakings, περὶ ἀναβιωτήσεως τῶν ἀσφαλίστρων ὑπέρ τῶν ἀσφαλιστῶν. Τὸν ὄκτωβρίον τοῦ 1969 οἱ δραὶ ἀσφαλίσεως μετεβλήθησαν καὶ πάλιν εἰς βάσους τῶν πλοϊκοτήτων. Τὸν παρελθόντα ἵανουάριον οἱ ἀσφαλισταὶ ηὗσαν τὰ ἀσφαλιστρά των διὰ τὰ τάνκερς καὶ τὰ O.B.O., χωρητικότητος ἄνω τῶν 75.000 τόνων d.w. καὶ κατὰ τὸ τέλος Ἰουνίου ηὗσαν εἰκόνα γενικῶς τὰ ἀσφαλιστρά τῆς ἀνωτέρω συμφωνίας «J.H.U.».

Περιέργως, ὅμως πως, τὸ Ἐπιμελητήριον δὲν ἀνεκοινώσει τὰ ποσοστά τῶν ἀνωτέρω αὐξήσεων ἀσφαλιστρῶν, ἐπικαλούμενον τὸ πολύπλοκον στὸ ὄλου θέματος διὰ τὸν ὑπολογισμὸν κοινού ποσοστοῦ.

Ἐνῷ, πάντως, τὸ ποσοστὸν ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ βάσεως ἀξίας σκάφους παραμένει χαμηλόν, ἀναφέρεται μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῶν μεγάλων τάνκερς, ὅτι ἡ αὔξησις Ἱανουαρίου καὶ μόνη ἀποτελεῖ διπλασισμόν σχεδὸν τοῦ δι' αὐτοὺς ἀσφαλιστικοῦ κόστους.

Οἱ πρόεδροι τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητήριον σὲρ Τζών Νίκολσον ἔχει παρατηρήσει — μὲ ποιάν τινα διπλωματικότητα — διὰ οἱ ἀσφαλιστραὶ ἐδιάσθησαν εἰς τὴν ἐπιβολὴν νέων αὐξήσεων ἀσφαλιστρῶν πρὶν ἡ ἐκτίμησουν τὰ προηγμέντα ἀποτέλεσματα. Εἰς τὰ ἐφοπλιστικὰ παρασκήνια, ἡ πολιτεία τῶν ἀσφαλιστῶν κρίνεται ὡς λίαν αὐτορχική.

Χορακτικοτική, ἐν προκειμένῳ, εἶναι δῆλωσις τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Βρεταννικοῦ Ἐπιμελητήριον καὶ διευθύνοντος συμβούλου τῆς Σέλλας Ἰντερνάσιον Μαρίν κ. Τζών Κέρμπο, ὅτι ἔνιοι τῶν μῇ Βρεταννῶν πλοϊκτῶν τάνκερς διασυλλέγονται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ἐναλλακτικῶν λύσεων, ὡς φέρεται, ἀλληλασφαλιστικοῦ «πούλ», πρὸς μείωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς τῶν ἐπιβαρύνσεως.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Κυριολεκτικῶς ἀνεκουφίσθη ἡ τακτικὴ μὲ τὴν Σύρου συγκοινωνία διὰ τῶν δρομολογίων τοῦ ταχυτάτου ἡμεροπλοίου «Ἀπόλλων». Ἐταλαιπωρούντο οἱ πολλοί — ὑπερτρικοί οἱ ἡμερησίων — ταξιδεύοντες. Η Σύρος, λόγω καὶ τῶν ἑκεὶ ἐπισκευαζομένων καὶ δεξαμενιζομένων φορτηγῶν πλοίων, δέχεται ἀπὸ τίνος κίνησιν ἔξαιρετικήν. Πλοιοκτήται, μηχανικοί, ἐπιβεωρηταί, οικογένειαι τῶν πλρωμάτων πηγαινούρχονται. Τετράρως μόλις καὶ ἄνετος διαδρομὴ μὲ τὸν «Ἀπόλλωνα».

ΤΟ "ΜΙΜΙΚΑ Α..."

Ἡρκεσεν ἡ δρομολόγησις εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Σάμου καὶ τῶν Δωδεκανήσων τοῦ ὑποδειγματικοῦ ἐπιβατηγοῦ «Μιμίκα Α.», τοῦ καλυτέρου, τοῦ ὀρατοτέρου σκάφους ποὺ ποτὲ ἐγνώρισεν ἡ Ἀκτοπλοΐα, διὰ νὰ προσλάθουν αἱ δύο γραμμαὶ ἔξαιρετικῶς ζωηράν κίνησιν. Κατάμεστον ἐπιβατῶν πηγαινούρχεται τὸ «Μιμίκα Α.». Προτιμᾶται ἀπὸ τὸ κοινόν. Πολλοὶ οἱ ταξιδεύοντες διὰ νὰ τὸ γνωρίσουν. Ταχύτατον, ἄνετον, μὲ ἀφονίαν χώρων κοινοχρήστων καὶ μὲ ὑποδειγματικὴν τὴν μεταχειρίσιν τῶν ἐπιβατῶν, τὸ «Μιμίκα Α.» ἐπεδόληθε εἰς τὰς γραμμάς του.

Δύο ἀκόμη τοιαῦτα σκάφη χρειάζονται εἰς τὴν Ἀκτοπλοΐαν διὰ τὰς γραμμὰς Κρήτης. Καθημερινὰ ταξίδια θὰ ἐκτελοῦν. Θὰ ἔξυπηρτήσουν τοὺς ὑπερδισχίλιους ἐπιβάτας, ποὺ καθ' ἡμέραν διακινοῦνται πρὸς τὴν Κρήτην (Ἡράκλειον καὶ Χανιά).

ΕΞ ΑΝΑΤΟΛΩΝ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Οἱ ἐν ταχείᾳ ἀναπτύξει κινεζικοὶ ἐμπορικοὶ στόλοι — μὲ προοπτικὰς τεραστίας ἀναπτύξεως ἐντὸς τῆς προσεχούς δεκαετίας

— ὑπενθυμίζουν τὴν καταπληκτικὴν μεταπολεμικὴν ἔξέλιξιν τῶν ἡμετέρων κ.κ. Ὁ νάστη καὶ Νιάρχου. Οὕτω, ὁ κ. Πάο, ἐπὶ κεφαλῆς τῆς Γουώρλντ - Γουάιτ τοῦ Χόγκ - Κόγκ, παρήγγειλε τελευταίως εἰς ιαπωνικὰ ναυπηγεία 11 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 860.000 τόνων d.w., ἀξίας ἄνω τῶν 100.000.000 δολαρίων. Ἡ παραγγελία αὐτή, προστιθείσας παραγγελίας 3.000.000 τόνων d.w., θὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τὸν κ. Πάο ἐμπορικὸν στόλον 100 πλοίων, ἐπτά ἑκατομμυρίων τόνων d.w. μέχρι τέλους τοῦ 1973. «Ἀλλο ἀξιόλογον κινεζικὸν ναυτιλιακὸν συγκρότημα είναι τὸ τῆς Ὁρίεντ Οβερστζ Λαΐν, ἐλεγχόμενον ὑπὸ τοῦ κ. Τούγκ, μὲ συνολικὸν τοννάς ἀνώτερον τοῦ 1.000.000 τόνων d.w.

Τὸ χαμηλὸν κόστος διαχειρίσεως, χαμηλότερον τοῦ ιδιού μας, διευκολύνει τὴν σημειουμένην ἀνάπτυξιν. Μετά τίνα ἔτη ὁ χώρος τῆς «Ἀπω Ανατολῆς θὰ ἔχῃ ὑπερπλημμῆ ἀπὸ τὰ πολλὰ ιαπωνικὰ καὶ κινεζικὰ (Χόγκ - Κόγκ, Φορμόζας) σκάφη. Καὶ αὐτοὶ θὰ εἰναι οἱ κύριοι ἀνταγωνισταί μας εἰς τὰ τράπτη μεταφορᾶς χύδην φορτίων.

Η ΚΟΛΥΜΒΗΣΙΣ

Ἐκάστην νέαν φοράν, καθ' ἥν ἐντὸς τοῦ θρήνου θαλασσίου τίνος δράματος, ἀναφέρεται πνιγμὸς νεαρῶν ναυτικῶν δι' ἄγγοιαν κολυμβήσεως, ἔξανισταται ἡ κοινὴ λογικὴ καὶ ἡ κοινὴ συνειδησία. Εἶναι δυνατόν γὰ πνίγεται ναυτικός, διότι δὲν γνωρίζει νὰ κολυμβῇ; Ἐάν εἶναι ἀδύνατον γὰ τὸν βοηθήσωμεν εἰς τοὺς μυρίους κινδύνους, οἱ ὄποιοι τὸν ἀπειλοῦν κατὰ τὴν ὥραν τοῦ ναυαγίου, εἶναι ἀκατανόητον νὰ μὴ τοῦ ἔχουμεν ἔξασφαλίσει τὴν δυνατότητα νὰ τὴν διατηρούμενος εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης μέχρις ὅτου ὅθενδητοε καὶ ὅπωσδήποτε φθάσῃ ἡ πολυτόθητος σωτηρία.

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, περὶ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν. Διότι ὑποτίθεται ὅτι οἱ ἐκ τῶν ναυτικῶν περιοχῶν καταγόμενοι, γεννηθέντες μὲ τὸν ἔνα πόδα εἰς τὴν θαλασσήν, πρόκειται, λοιπόν, ὅτι ἡ προσπιτικὴ τῶν ταξιδεύοντων «ζευγῶν» ἀρχίζει νὰ διαγράφεται σαφώς εἰς τὸν δρίζοντα. Οὕτω τούλαχιστον ἔξαγγελλει μεγάλη ἀγγλικὴ ἐπιχειρησις. Αἱ σύζυγοι θὰ συνοδεύουν τοὺς ναυτικούς - συζύγους εἰς τὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα τῆς ἑταίριας, ἀπολαύσουσαι ὅλων τῶν ἀγαθῶν τῶν ὑπερωκεανίων ταξιδίων, μὲ ἴδιον διαμέρισμα, δωρεὰν φαγγτόν, δεξαμενὴν κολυμβήσεως, κινηματογράφον καὶ βραδυνούς χορούς εἰς τὰ κοινόχρηστα σαλόνια τοῦ σκάφους. Μετὰ τοῦ ναύτου, λοιπόν, ἡ τοῦ θερμαστοῦ θὰ ναυτοδογήτηαι καὶ ἡ σύζυγος, ούχι, βεβαίως, διὰ τὴν προσφέρη ὑπηρεσίαν τίνα, ἀλλὰ διὰ τὴν προσωπικὴν ἔξυπηρτήσιν τοῦ συζύγου της.

«Ἀλλ' ὅσον καὶ ἂν θέλωμεν νὰ ἴωμεν μόνον τὴν φαιδρὰν πλευράν, τὸ πρᾶγμα δὲν πάνε νὰ καθίσταται σοφαρόν. Διότι ἡ καθιέρωσις ἐνὸς παρομοίου μέτρου, ἐνῷ δὲν εἶναι βεβαίον ὅτι θὰ ἐπιλύσῃ τὸ πρόβλημα τῆς ἀπροθυμίας προσελεύσεως πρὸς τὴν θάλασσαν, εἶναι βεβαίον, ὅμως, ὅτι θὰ δημιουργήσῃ πολλὰ νέα καὶ δυσεπίλυτα προβλήματα εἰς τὸ πλοίον. Οἰκονομικά καὶ δι-

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "Greek Shipping Company".

Cables to all offices : "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47

Head office : 2000 Hamburg 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 2187,	Teleph: 4 54 13 / 4	
2880 Brake,	Am Pier,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 50	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,		Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,		Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

Telegr. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex : 02 92832

οικητικά. Μία δευτέρα κοινωνία έπι τού άπομεμονώμενού σκάφους, κοινωνία άργοσχόλων γυναικών, με περισσή σταμάτιαν, ένδεχομένους πειρασμούς καὶ μοιραίας αντιηλίας, ουδὲν καλὸν είναι δυνατόν νὰ προσιωνίζεται. Καὶ συλλογιζόμεθα ιδιαιτέρως τὸν δυστυχὸν πλοίαρχον, ὅστις πέραν τῶν ναυτικῶν καθήκοντων του καὶ πέραν τῆς διοικήσεως ἔνος συνεχῶς δυσκολωτέρου ἐμψύχου ύλικοῦ θὰ ἐπωμισθῇ καὶ τὴν εὐθύνην τῆς διατηρήσεως τῆς τάξεως εἰς μίαν καινοφανῆ ναυτικὴν οἰκογένειαν, μὲ πολλὰς κεφαλές, χωρὶς ἀντίστοιχους ἑγκεφάλους.

ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Δὲν εἰσερχόμεθα εἰς τὴν συζήτησιν περὶ τοῦ ὄνοματος «Βουλγαρία» τοῦ βυθισθέντος ἐλληνικοῦ σκάφους τῆς «Α.Ε. Ἐλληνική». Ἐὰν διὰ τὸν κοινὸν ἀναγνώσθην δημιουργοῦνται τοιαύταις ἀπόριαι, διὰ τοὺς ὄπωσδήποτε σχετιζομένους μὲ τὴν ναυτιλίαν, τὰ πράγματα είναι πολὺ γνωστά. "Ἀλλωστε ἡ ἀπάντησις τοῦ Ραδιοτηλεγραφητοῦ κ. Κωστῆ Ἀργυροπούλου, ὑπῆρξεν ἐν προκειμένῳ ἀπόστομωτική.

Θὰ ἡθέλαιμεν μόνον νὰ προσθέσωμεν ὅτι τὸ φαινόμενον είναι σχεδὸν γενικόν. Εἴναι γνωστὸν ὅτι ἡ Βρεταννικὴ ναυτιλία ἔχει λεπιστήσει τὴν μυθολογίαν μας καὶ ὄνοματα ᾧ 'Αντήνωρ, 'Αντίλοχος κλπ. κοσμοῦν τὰς παρειάς μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων της. 'Ἄλλα καὶ ἄν ἀκόμη θεωροῦμεν ὅτι τὸ πάνθεον τῶν ἥρωών τῆς ἐλληνικῆς μυθολογίας καὶ ιστορίας, ἀνήκει εἰς ὁλόκληρον τὸν πεπολιτισμένον κόσμον, ὑπάρχουν παραδείγματα περισσότερον πετοιτικά.

"Ολαὶ αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις αἵτινες διατηροῦν δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν, ἀντλοῦν τὸ ὄνοματολόγιον τῶν σκαφῶν τῶν ἐκ τῶν περιοχῶν τῆς ὑφῆλιού, εἰς

τὰς ὅποιας ἀσχολοῦνται. 'Η Ἰαπωνία ἔχει τὰ «Ἀμέρικα - Μαρού», τὰ «Ἀουστραλία - Μαρού» κλπ. 'Η Δυτικὴ Γερμανία, ἡ 'Ολλανδία, ἡ Δανία καὶ πολλαὶ ἄλλαι χώραι κρητισμοῖσιν συνηθέστατα ἐλληνικὰ τοπωνύμια διὰ τὸν ἐμπορικὸν τῶν στόλον. 'Υπάρχει Γερμανικὸν «Ἀθῆναι», Δανικὸν «Σύκρου» καὶ Νορβηγικὸν «Ἀταλάντη». 'Υπάρχουν ἐπίσης Ἰταλικὸν «Γρεεία», 'Ολλανδικὸν «Greekian» καὶ... Κινεζικὸν «Ἀλθῆν». Συναντῶμεν τέλος Σουηδικά, Δανικά κλπ. πλοῖα μὲ τὸ ὄνομα «Ἴταλια», 'Ολλανδικό μὲ τὸ ὄνομα «Φράντσια» κ.ο.κ.

'Ἐπομένως ἀνεύ αἰτίας ἡ διαμάχη. Πολὺ περισσότερον ἀφοῦ είναι παγκοίνως γνωστὸν ὅτι μόνον δι' ἔλλειψιν ἔθνικοῦ παλμοῦ δὲν δύναται νὰ κατηγορηθῇ ἡ ἑταῖρία ἥτις λέγεται «Ἐλληνική». Εἰσφέρει πλουσιοπαροχῶν εἰς τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν καὶ τὰ περισσότερά της πλοῖα ἔχουν τὴν 'Ἐλλάδα ὡς πρῶτον συνθετικὸν τοῦ ὄνομάτος των, μὲ τὴν Κυανόλευκον ἐπὶ δὲλων τῶν σκαφῶν της κυματίζουσαν. Σκάφος τῆς «Ἐλληνικῆς» δὲν προσέφυγε ποτὲ εἰς τὰς σημαίας εύκαιριας.

ΝΑΥΠΗΓΙΚΑ

'Η ναυπηγικὴ βιομηχανία ὑφίσταται παντοῦ, εἰς κατωτέραν ἵσως κλίμακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παρελθόν ἔτος, δυσκολίας οἰκονομικάς, κατασκευαστικάς καὶ κοινωνικάς παρ' ὅλον ὅτι ἔχει, ὑπέρ ποτε ἄλλοτε, περισσότερας πρὸς ἐκτέλεσιν παραγγελίας. Συνεχῶς αὐξάνονται τὰ συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μικτοῦ φορτίου καὶ φορτίων εἰς χұμα. 'Απὸ τῆς 31ης 'Ιανουαρίου μέχρι τῆς 30ης 'Απριλίου ἐστιμειώθη αὐξησίς διὰ τοὺς τύπους αὐτῶν τῶν σκαφῶν κατά 3 ἑκατομ. περίπου τὸν. d.w.

Καὶ ἐνῷ αἱ παραγγελίαι είναι ηὗημέναι καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ὑφοῦνται συνεχῶς,

τὰ πλεῖστα τῶν ναυπηγείων τῆς Εὐρώπης καὶ ἡ Ιαπωνίας ὑφίστανται σημαντικὰς ζημίας, ὀφειλομένας εἰς τὸν παγκόσμιον νομισματικὸν πληθωρισμόν.

'Εάν πρέπει νὰ πιστεύσωμεν τὰς διατυπωθείσας ἐκτιμήσεις ὑπευθύνων ἐκπροσώπων 22 ναυπηγείων, διακόρων χωρῶν, οἵτινες συνήθωσαν τὴν 15ην 'Ιουνίου εἰς Παρίσιον κατὰ τὴν ἑκεὶ διάσκεψιν ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς, ὁ πληθωρισμὸς θέλει ἐκταῦθη ἔτι περισσότερον κατὰ τὸ τρέχον ἔτος παρ' ὅσον εἶχε προβλεφθῇ. Θὰ φθάσῃ τὰ 5% ἔναντι τῆς προβλέψεως τῶν 4,5%.

Καὶ ἡ αὔξησις αὕτη ἐμφαίνεται διάφορος, διότι αὐξάνεται τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς καὶ μετεβλήθησαν αἱ ψυχολογικαὶ τάσεις κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας.

Πιεζομένη ὑπὸ ἔξωτερικῶν παραγόντων ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔξακολουθεῖ, παρὰ ταῦτα, νὰ είναι λίαν ἐνεργητική. Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν διεθνῶς τοννάζ ηὗημή ἐντὸς τριῶν μηνῶν κατὰ τι πλέον τῶν 4 ἑκατομ. τὸν. d.w., παρουσιάζον μίαν αἰσθητὴν αὔξησιν ἐν σχέσει πρὸς τὴν προηγουμένην τριμηνίαν, περίοδον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὥποιας εἶχε σημειωθῆ ἀὔξησις 2,7 ἑκατομ. τὸν. d.w.

Κυρίως, ὡς προελέχθη, εἰς τὰς κατηγορίας δεξαμενοπλοίων, μεταλλευματοφόρων καὶ τῶν τύπου Ο.Β.Ο. ἐσημειώθη ἡ ἀνοδος εἰς μεγαλύτερον βαθμόν. Αἱ δι' αὐτὰ παραγγελίαι ηὗημήσαν ὅποι 13,8 εἰς 16,7 ἑκατομ. τὸν. d.w.

Εἰς δι' τι ἀφορᾶ πλοῖα ἄλλων κατηγοριῶν διὰ φορτία εἰς χұμα παρουσιάζεται αὔξησις 1 ἑκατομ. τὸν. d.w. (16,1 ἑκατομ. τόνοι, ἔναντι 15 ἑκατομ. τόνων προηγουμένων).

Αἱ σημειωθεῖσαι αὐξησεῖς εἰπὲ τῶν παραγγελιῶν πλοίων ξηρῶν φορτίων καὶ ἐμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζονται ὀλιγώτερον σημαντικά.

Δέστε γερά τά συάφη σας!..

Άσφαλειες
σκαφῶν παντός εἴδους.
Εύνοϊκοι ὄροι καὶ ἀσφάλιστρα
εἰδικὰ γιὰ

CRISS-CRAFTS • YAGHTS • FERRY-BOATS

ΗΛΙΟΣ
Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ

ΟΔΟΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 86 - ΑΘΗΝΑΙ 142
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: ΚΟΝΑΤΤΟ
ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ 629.431
ΤΕΛΕΧ. NO 21.5834 CAP. GR.

• ΠΕΙΡΑΙΕΣ: Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΤΗΛ. 426.341
• ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΔΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 1 - ΤΗΛ. 71.054 & 22.210
• ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

'Εξ αιτίας τής τόσον καλώς διατηρηθείσης Ναυλαγοράς, ή τριμηνιαία αύξησης έφερε τὸ σύνολον τοῦ ύπο παραγγελίαν τονούς εἰς 108.527.771 τόν. d.w. 'Η κατανομὴ τοῦ τονούς αὐτοῦ μᾶς δεικνύει ότι αἱ 8 πρώται σημαίαι αἰτίνες ἀναπτύσσουν μᾶλλον ικανοποιητικῶς ἡ μετοπικόν των στόλων — Λιβερία, 'Ηνωμένον Βασίλειον, Νορβηγία, Γαλλία, 'Ισπανία, 'Ελλάς, 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ Σουηδία — διετῆς προστασίαν τὴν δυναμικότητὰ των καὶ ότι παρουσιάζεται μία σαφῆς ἀνάπτυξις, ἐκτὸς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, εἰς πλοία μεταφορᾶς φορτίων εἰς χύμα.

'Η αύξησης τῶν παραγγελιῶν ἐν τούτοις δὲν εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ ἔχαλεψή τὰς ἀνησυχίας τῶν κυριοτέρων ναυπηγείων τοῦ κόσμου. 'Ἐν τῶν σοθαράς προβλημάτων, ἀτίνα τίθενται πρὸ αὐτῶν, εἶναι ή ἔλλειψις τοῦ ὄρου εἰς τὰ συμβόλαια κατασκευῶν τοῦ προβλέποντος τὴν μεταβλητὴν κλίμακα τῶν τιμῶν (escalation).

'Ἐπι τοῦ σημείου αὐτοῦ τὰ 'Ολλανδικά, Γερμανικά, Γαλλικά, Νορβηγικά, Σουηδικά, Βρετανικά καὶ ἀκόμη καὶ τὰ 'Ισπανικά ναυπηγεῖα ὑπέστησαν ἡδη σοθαράς ζημίας, προελθούσας ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς σημειώθεσης ὑψώσεως τῶν τιμῶν μεταξὺ τῆς ἡμερημνίας ὑπογραφῆς τοῦ συμβολαίου ναυπηγήσεως καὶ τῆς προβλεπομένης παραδόσεως τοῦ πλοίου.

Τὸ κόστος τοῦ παραγγελθέντος τονούς πρὸ 2 ή 3 ἑτῶν, βάσει σταθερῶν τιμῶν, εἶναι ἔξαιρετικῶς εὐαίσθητον. Τὸ περιθώριον, τὸ προβλέθεν τὸ διὰ τὴν αύξησην τῶν τιμῶν, μὲ τὴν παρέλευσιν τῶν μηνῶν ἀπεδειχθῆ ἀνεπαρκὲς καὶ ή σημειούμενή τάσις εἶναι δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ νέας ζημίας διὰ τὸ μέχρι τοῦ προβλεπομένου χρόνου παραδόσεως διάστημα, ήτοι μέχρι τοῦ 1973 - 74.

Καὶ διὰ τὴν προστασίαν ἐκ τῶν κινδύνων τῆς νομισματικῆς ὑποτιμήσεως τὰ ναυπηγεῖα τείνουν ὀλοέν καὶ περισσότερον εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὄρου τῆς «Κινητῆς Κλίμακος».

Πολλαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις παρουσιάζονται διατεθειμέναι νὰ συμφωνήσουν, παρὰ τὰς προβλεπομένας αύξησεις τιμῶν, ἐκτιμῶσαι ότι αἱ τεχνολογικαὶ πρόσδοι ἐπιβάλλουν εἰς αὐτοὺς ὑπέρ ποτε καὶ ἀλλοτε νὰ συνεχίσουν τὸ ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ στόλου των, ἵνα καὶ διατηρήσουν τὴν συναγωνιστικότητά των.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κατὰ τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τοῦ «Μότορσπι» εἰς τὸ τέλος τοῦ α' ἔξαμνου τοῦ 1970 ἐτέλουν ύπο ναυπηγήσιν καὶ παραγγελίαν 2.511 σκάφη (2.000 τόν. d.w. καὶ ἄνω) τόν. d.w. 105.735.400, ἔξαιρουμένων τῆς Κίνας καὶ τῆς Ρωσίας. Αύξησης ἐντὸς τριμήνου κατὰ 246 σκάφη, 7.447.720 τόν. d.w. 'Η αύξησης παραπτεῖται εἰς τὰ δεξαμενόπλοια κυρίως (32 σκάφη 5 ἑκατομ. τόν.).

Εἰς τοὺς πίνακας τῶν ναυπηγήσεων ἡ κατηγορία τῶν τάνκερς μετέχει μὲ 565 σκάφη, 62.741.520 τόν. d.w. καὶ τῶν λοιπῶν τύπων σκαφῶν μὲ 1946 τόν. d.w. 42.993. 940. Τὰ 35,76% τοῦ συνόλου ἀναφέρονται εἰς παραγγελίας πρὸς τὰ 'Ισπανικά ναυπηγεῖα (37.911.360 τόν. d.w. σκάφη 580). Μετὰ τὰ 'Ισπανικά ἔρχονται τὰ Σουηδικά ναυπηγεῖα μὲ 99 σκάφη, 9.813.000 τόν. d.w. Τρίτα τὰ 'Αγγλικά μὲ 217 σκάφη, 7.904.420 τόν. d.w. Τέταρτα τὰ Γαλλικά μὲ 108 σκάφη καὶ 7.826.030 τόν. d.w. Πέμπτα τὰ Γερμανικά μὲ 242 σκάφη, 5.555. 590 τόν. d.w.

ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΒΙΒΛΑΙΑ

'Εσυνεχίσαμεν μόνοι μας τὴν περὶ τῶν ναυτικῶν κειμένων στατιστικήν. 'Υπέρ τὰ 500 ἐμετρήσαμεν τὰ ἐν κυκλοφορίᾳ ναυτικά βιβλία, ὅλων τῶν βαθμίδων καὶ τῶν εἰ-

δικοτήτων. Παρὰ τὴν τεχνοκρατικὴν τάσιν τῆς ἐποχῆς, τὰ βιβλία τῶν πλοιάρχων προγούνται εἰς ἀριθμόν, ἀκολουθούντα, προφανῶς, τὴν παράδοσιν τοῦ πλοιαρχικοῦ προσαδίσματος, ἀλλὰ καὶ τὴν εἰς ἀριθμούς πλειοψηφίαν τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος ἔναντι τῶν ὄλλων κλάδων. 'Ανέρχονται οὕτω εἰς 210 τὰ πάσης φύσεως βιβλία, τὰ ὁποῖα ἀμέσως ή ἐμμέσως ἀποτελούνται πρὸς τὸ πλοιάρχον καὶ τοὺς ἀξιωματικούς τῆς γεφύρας, ἐνῷ δὲν φθάνουν ἀκόμη τὰ 200 τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν θεωρίαν καὶ τὴν πρᾶξιν τῶν ναυτικῶν μηχανῶν. 'Ἐπονται, φυσικά, τὰ ὅλα ἀσυρμάτου καὶ τῆς ραδιοηλεκτρολογίας.

Μία βασικὴ διάκρισις, ἡτὶς ἐπιχειρεῖται ὑπὸ τῶν ἐκδοτικῶν οἰκῶν, ἀναφέρεται εἰς τὴν κατάταξιν τῶν βιβλίων εἰς γενικότερα ἐπιστημονικά ἔργα καὶ εἰς φροντιστηριακά μαθήματα τῶν ἔξετάσεων. Τὸ γεγονός ὅτι ὀλόκληρος σχεδὸν ἡ ὥλη τῶν ἔξετάσεων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος εἴναι διατυπωμένη εἰς πάγια ἐρωτηματολογία, ἡ πολιτικὴ τῆς εύκολου ἐκμαθήσεως, ὧδη γηγενῆσην εἰς τὸν ἀποχωρισμὸν τῶν ἀντιστοίχων θεμάτων καὶ τὴν συγγραφήν, ἐπομένως, τῶν ἐκπαιδευτικῶν βιβλίων ὑπὸ μορφὴν τυποποιημένων ἀπαντήσεων. Στερούνται, κατ' ἀκολουθίαν, τῆς ἀγακίας ἐπιστημονικῆς συνεπείας καὶ μεθόδους καὶ καθὼς ἀκολουθοῦν τὴν σειρὰν τῶν ἐρωτήσεων, μεταπηδοῦν ἀπὸ θέματος εἰς θέμα, ἀνεῦ εἰσαγωγῆς η συνδέσεως. Παρουσιάζουν, ἐν τούτοις, σαφήνειαν, πρακτικότητα καὶ, τελικά ἀναδύονται, εύχερειαν ἀποστήσεως καὶ ἐκμαθήσεως.

Πάντως, ὁ ἀριθμὸς τῶν δὲν εἶναι υπέρτερος τῶν συγγραμμάτων, εἰς πολλὰς δὲ περιπτώσεις τοῦ κυρίως ἔργου ἀκολουθεῖ περιλήψις, περιλαμβάνοντα μόνον τὰ θέματα τοῦ ἔξεταστικοῦ ἐρωτηματολογίου. Οὔτοι ἐπὶ 415 εἰδικῶν βιβλίων, τὰ 265 εἶναι ἐπιστημονικά ἔργα καὶ τὰ 150 καθαρῶς φροντιστηριακά. Εἰς συνηθέστατος συνδυασμὸς ἐκ μέρους τῶν ὑποψηφίων εἶναι ἡ ἀγορὰ ἀμφοτέρων, τῆς μὲν περιλήψεως διὰ τὴν ὅμεσον χρησιμοποίησιν κατὰ τὰς ἔξετάσεις, τοῦ δὲ κυρίως ἔργου ἀφιεμένου δι' εὐθετώτερον χρόνον.

ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Πολλὰ ἐκ τῶν κυκλοφορούντων ναυτικῶν βιβλίων εἶναι πολαιά, ἀριθμοῦντα ἐπανειλημμένας ἐκδόσεις, ἀλλὰ καὶ τὰ νέα αὐξά-

νουν συνεχῶς εἰς ἀριθμόν. Τούτο ἀφορᾷ κυρίως εἰς ἔκεινα ἀτίνα πραγματεύονται θέματα μηχανῶν καὶ ὄργανων, ἐφ' ὃν ἡ συνεχῆς προσαρμογὴ πρὸς τὰς νέας ἔξελίσεις ἐπιβάλλει τὴν ἀνανέωσιν. 'Υπολογίζεται ὅτι ἄνω τῶν 50 νέων βιβλίων ἔξεδόθησαν ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους.

'Ἐντυπωσίαζει ἡ πληθώρα τῶν λεξικῶν καὶ ἐν γένει τῶν βιβλίων ἐκμαθήσεως τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης. 'Εμετρήσαμεν ὑπὲρ τὰ τριάκοντα. Μαρτυροῦν τὴν προσπάθειαν ἐξοικείωσεως πρὸς τὴν διεθνῆ ναυτική γλώσσαν, τῆς ὁποίας η ἀνάγκη εἶναι τόσον γνωστός, σον εἶναι καὶ η πανθυμολογιμένη καθυστέρησης τῶν ὑποψηφίων. Εἰς τὸν πλοιαρχικὸν τομέα προσηγούνται φυσικά οἱ 'Ναυτιλίαι', εἰς δὲ τὸν μηχανικὸν οἱ 'Μηχαναὶ 'Εσωτερικῆς Καύσεως'. 'Ιδιαιτέρα ἐπιμέλειας ἀποδίδεται προσφάτως εἰς τὸν τομέα τοῦ ἡλεκτρισμοῦ, διότις ἀφορῶν τόσον εἰς τοὺς μηχανικούς, σον καὶ εἰς τοὺς ἀσυρματιστάς, παρουσιάζει εύρυτερον πεδίον καταναλώσεως. Γενικά συγγράμματα ἡλεκτρολογίας, ἡλεκτροτεχνίας, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ διάφορα εἰδικωτέρων θεμάτων, ἀφονοῦν εἰς προσφάτους ἐκδόσεις.

Μόνιμος η ἔλλειψις ἐκπαιδευτικῶν κειμένων διὰ τὰ πληρώματα. Πλὴν ἐλαχίστων πολαιῶν ἔργων, ἀπευθυνομένων πρὸς τοὺς κυβερνήτας, οὐδὲν ὅλη βιβλίον συνητησαμεν, ἀπευθυνομένων πρὸς τὸ κατόπιν πρωτοπικὸν τοῦ καταστρώματος, τῆς μηχανῆς η τῶν γενικῶν ὑπηρεσιῶν. 'Η ἔλλειψις συστηματικῆς προπαιδεύσεως τῶν ὑποψηφίων διὰ τὰ πυχία καὶ τὰς ἀδείας — δι' σοις ἐξ αὐτῶν χρειαζονται ἔξετάσεις — διποτελεῖ τὴν κυρίαν αἰτίαν. 'Ελάχιστα, ἐπίσης, τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ὑγιεινήν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναυτικῶν βιβλίων ποικίλουν μεγάλως. 'Ἐνώ φθάνουν τὰς 300 - 500 δρχ. τὰ πολυσύλιδα μηχανικὰ συγγράμματα, τὰ μεγάλα λεξικά καὶ τὰ κλασικά περὶ Ναυτιλίας η Ναυτικοῦ Δικαίου ἔργα, πίπτουν εἰς τὰς 50 περίπου δρχ. τὰ κυρίως φροντιστηριακά κείμενα. 'Εξαιροῦνται τὰ πάμφλην, ἐν σχέσει πρὸς τὴν καλὴν τῶν ποιότητα ἔργα τοῦ Εὐγενίδειου 'Ιδρυματος. Εἰς τὰς πλειότας τῶν περιπτώσεων, ὁ συγγραφεὺς συμβάλλεται μετὰ τοῦ ἐκδοτικοῦ Οίκου, διότις μὲ ποικίλοντας δρους, ἀναλαμβάνει τὴν ἐκτύπωσιν καὶ τὴν κατ' ἀποκλειστικότητα πρακτόρευσιν. 'Αντιμετωπίζονται οὕτω αἱ δυσχέρειαι διεισδύσεως τοῦ συγγραφέως εἰς τὴν καταναλωτικήν

ΣΧΟΛΗ

PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Α.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

- ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ - ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Α.Π.
- ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΡΑΙΣΚΟΥ 98 . ΤΗΛ. 471.041 . 422.306

άγοράν. Πολλά τών φροντιστηριακών κειμένων — ίδια τα πολυγραφήμενα — διατίθενται πρός τους μαθητάς τών φροντιστηρίων εις χαμηλάς τιμάς ή και διωρεάν άκομη.

Γενικόν, τέλος, χαρακτηριστικόν, ή βελτίωσις τῆς ἐμφανίσεως. Τὰ πλειστα είναι βιβλία καλώς ἔκτυπωμένα, μὲν ἐντυπωσιακά ἔξοφλλα καὶ ἀφθονίαν εἰκόνων η σχεδίων. Ἰκανοποιεῖ, λοιπόν, τὰς ὑφισταμένας ἀνάγκας τὸ ναυτικὸν βιβλίον; Ἐν ὅψει τῶν συνδηκῶν τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν ναυτικῶν, η ἀπάντησις πρέπει νὰ είναι καταφατική. Σπουδαιοτάτη, ἀλλιώς, η συμβολὴ τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίδου. Ἀλλὰ καὶ η προσφορὰ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας δὲν εἶναι ἀμελητέα. Ἐχει μοιραίως προσαρμοσθῆ πρὸς τὸ κρατοῦν σύστημα τῶν προαγωγικῶν ἔξτασεων, ἀλλὰ δὲν παύει, ἔστω καὶ μετὰ δισταγμοῦ, νὰ προσφέρῃ πρὸς τὸ ναυτικὸν κοινὸν καὶ συγγράμματα ὑψηλῆς στάθμης καὶ γενικωτέρας ἀξίας.

ΑΙ ΕΞΑΓΟΡΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Διὰ διαφόρων διατάξεων τῆς νομοθεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. ἔχοργηή εἰς τοὺς ἐν ἐνέργεια ναυτικούς, πολλάκις δὲ καὶ εἰς τοὺς συνταξιούχους τὸ δικαίωμα ἔξαγορᾶς τῆς ὑπηρεσίας τῶν:

- α) Ἐπὶ πλοίων ὑπὸ δένην σημαίαν.
- β) Τῆς ἐφεδρικῆς ἐν πολέμῳ ὑπηρεσίας.
- γ) Τῆς κατοχικῆς ἀνεργίας.
- δ) Τῆς Δωδεκανησιακῆς ὑπηρεσίας, τῆς κτηθείσης ἐπὶ ιταλοκρατίας κ.λπ.

Ἡ ἔξαγορὰ αὕτη ἔδει νὰ γίνῃ ἡ γίνεται ἐντὸς ὡρισμένης προθεσμίας. Εἰς πολλάς περιπτώσεις ἡ προθεσμία ἔληξε καὶ παρετάθη. Εἰς ἄλλας περιπτώσεις δὲν ἔληξε καὶ εἰς ἄλλας δὲν ὑπάρχει προθεσμία. Δυσκολευόμεθα νὰ ἀντιληφθῶμεν τὴν ἔννοιαν τῶν προθεσμιῶν, αἵτινες τίθενται βραχυπρόθε-

σμοὶ καὶ παρατείνονται. Ποίαν ἔννοιαν ἔχουν προθετοῦν;

Τούλαντιον θὰ ἔδει η αἱ προθεσμίαι νὰ είναι μακροπρόθεσμοι η νὰ μὴ ὑπάρχουν. Ὁ ναυτικὸς θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἔξαγορᾶς ὁπτεδῆποτε. Δὲν θὰ πρέπει νὰ χάνῃ τὰ δικαιώματά του συνεπείᾳ παρόδου μιᾶς προθεσμίας. Είναι σκληρὸν μέτρον.

Ἐτερον θέμα συναφές μὲ τὰς ἔξαγοράς είναι τοῦ τύπου τῆς αἰτηθείσης ἔξαγοράς, θαλασσίας ὑπηρεσίας ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ δένην σημαίαν, αἵτινες ἀπεβίωσαν πρὶν ἡ προδάσθων νὰ τὴν ἔξαγοράσουν. Φρονούμενοι δὲν λόγοι στοιχείωδους δικαιοσύνης ἐπιβάλλουν νὰ παρέχεται τὸ δικαίωμα εἰς τὰς οἰκογενείας, ὅπως προβάσιν εἰς αὐτὴν τὴν ἔξαγοράν.

Ἐφ' ὅσον ὁ ναυτικὸς ἔξεδήλωσε τὴν βούλησίν του καὶ ἔκ λόγων ἀνέχαρτῶν τῆς θελήσεως του, δὲν προέδη εἰς τὴν ἔξαγοράν, δίκαιοι είναι η οἰκογένεια του νὰ δικαιούται νὰ τὴν πραγματοποιήσῃ.

Ἡ ἐπιεικής δισχείρισις κάθε ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας θέματος είναι δικαιολογημένη.

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΙΒΥΝ

Ἡ κυβέρνησις τῆς Λιβύης ησκήσε καὶ νέαν πίεσιν πρὸς τὰς ἔκει ἔγκατεστημένας ξένας ἑταῖριας πετρελαίου, ὅποις περιορίσουν τὸ παραγωγὴν των εἰς ἀργὸν πετρέλαιον. Διὰ τοῦ μέτρου τούτου, ὅπερ δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ, τρόπον τίνα ὡς «αὐτοτιμωρία» τῆς χώρας, σκοπεῖται ὁ περιορισμὸς τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ προϊόντος, μέχρις ὅπου καθιερωθοῦν αἱ νέαι νησμέναι τιμαί, γεγονὸς τὸ πότιον, κατὰ τοὺς δυτικούς παρατηρήτας, δὲν φαίνεται νὰ είναι μακράν.

Καὶ ἔχει, ὁμολογουμένως, ἀπόχρωντας λόγους η Λιβύη νὰ προθῇ εἰς τὴν αὐξησιν τῶν τιμῶν πετρελαίου. Τὸ προϊόν είναι ἀριστηρὸς ποιότητος, αἱ ἐμπορεύσιμοι ποσότητες λίαν ικανοποιητικαὶ καὶ η ἀπόστα-

σις τῆς Λιβύης ἀπὸ τὴν καταναλώτριαν Δυτικήν Εὐρώπην μικρά.

Αἱ τελευταῖαι ἔξεδίζεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἔχουν ὡς ἔξις: Ἀμερικανικὸς ὄμιλος πετρελαίου, ἔγκατεστημένος εἰς Λιβύην, ἀνεκοίνωσε προσφάτως, διτὶ η κυβέρνησις τῆς Λιβύης ἔξήτησε τὸν περιορισμὸν τῆς παραγωγῆς. Πρόκειται περὶ τῆς «Οσισις Οἴλη», ἔκμετολευομένης τὰ προνύμια τῶν ἑταίρων «Ἀμεράντα Πετρόλευμ Κορ. πορ.», «Κοντινέντα Οἴλη», «Μαραθών Οἴλη» καὶ τοῦ ὄμιλου «Ρόναλ Ντάτς Σέλλ», ἡτὶς ἀνεκοίνωσεν διτὶ ἐλασεν ἐπιστολήν ὑπὲρ τοῦ ὑπουργείου Πετρελαίου καὶ Πετρελαιοειδῶν. δι' ἡς συνιστάται η μειώσις τῆς παραγωγῆς κατὰ 150.000 περίπου βαρέλια ἡμερήσιως, ὥστε νὰ ἀνέλθῃ αὐτὴ εἰς 895.000 βαρέλια, διὰ τὴν ἐκχώρησιν τῆς «Οὐάσεως».

Τὸ μέτρον τοῦτο ἐλήφθη ὀλίγας ἡμέρας, ἀφ' ὅσου ἀνηγγέλθη ἐπισήμως η ἐθνικοτήτης ὑπὸ τῆς ἐπαναστατικῆς κυβερνήσεως τῶν ἔγκαταστάσεων διανομῆς ἀνὰ τὴν χώραν τῶν ἔννοιαν ἑταῖρών πετρελαίου. Ἐπὶ τούτῳ πρόσθιος τὰ διιλιστήρια πετρελαίου καὶ ἀρίστου δὲν ἐθίγησαν ἐκ τοῦ μέτρου τούτου, παρὰ τὸ γεγονός διτὶ ἀνεκοινώθη κανονισμὸς ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν.

Ἡδη ἡ κυβέρνησις τῆς Λιβύης μίοθετεῖ στάσιν, ἡτὶς δύναται νὰ συγκριθῇ μὲ παρομοίαν κατάστασιν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸ πολλῶν ἑτῶν, ὅπου ἡ ἐθνικὴ παραγωγὴ περιωρίσθη σημαντικός. Πρέπει, ὅμως, νὰ διευκρινισθῇ, διτὶ εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἐπρόκειτο περὶ καθαρῶν στρατηγικῶν περιορισμοῦ. Διὰ τὴν Λιβύην τὸ πράγμα είναι τελείως διάφορον. Ἡ κυβέρνησις τῆς χώρας αὐτῆς θέλει νὰ ἀσκήσῃ τὴν ἔξουσίαν τῆς ἐπὶ τῶν ἑταῖρών πετρελαίου, ὥστε αὗται νὰ μὴ δύνανται νὰ ἔξαγουν τὸ μεγίστον τῆς παραγωγῆς τῶν ἱκανότητος πρὸ τῆς καθιερώσεως νέας νομοθεσίας ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν καὶ, κυρίως, προτοῦ τεθούν ἐν ισχύι αἱ αὔξησεις τῶν τιμῶν πετρελαίου. Καὶ δὲν φαίνεται η ἀναπροσαρμογὴ αὐτῆς νὰ καθυστερήσῃ...

John Laing Management (Bermuda) Ltd

Front Street, Hamilton, Bermuda

Piraeus office
7-9 Akti Miaouli, Piraeus

THE SHIP OWNERS' MUTUAL STRIKE
INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

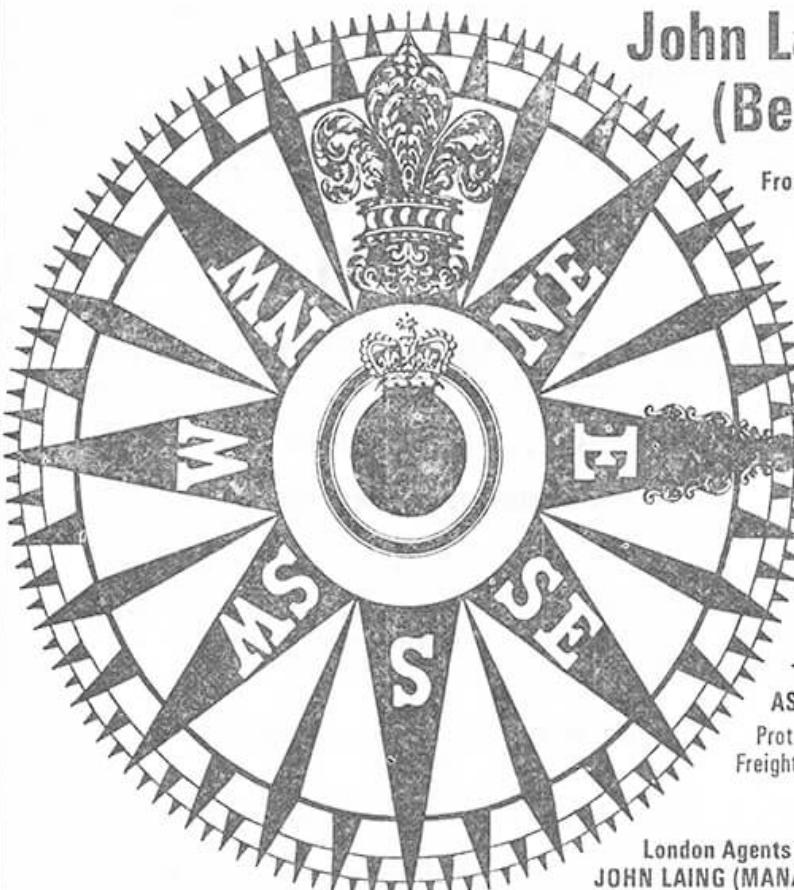
Specialists in the insurance of all
strike risks for Shipowners and Charterers.
World-wide and immediate cover

THE OCEANUS MUTUAL UNDERWRITING
ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

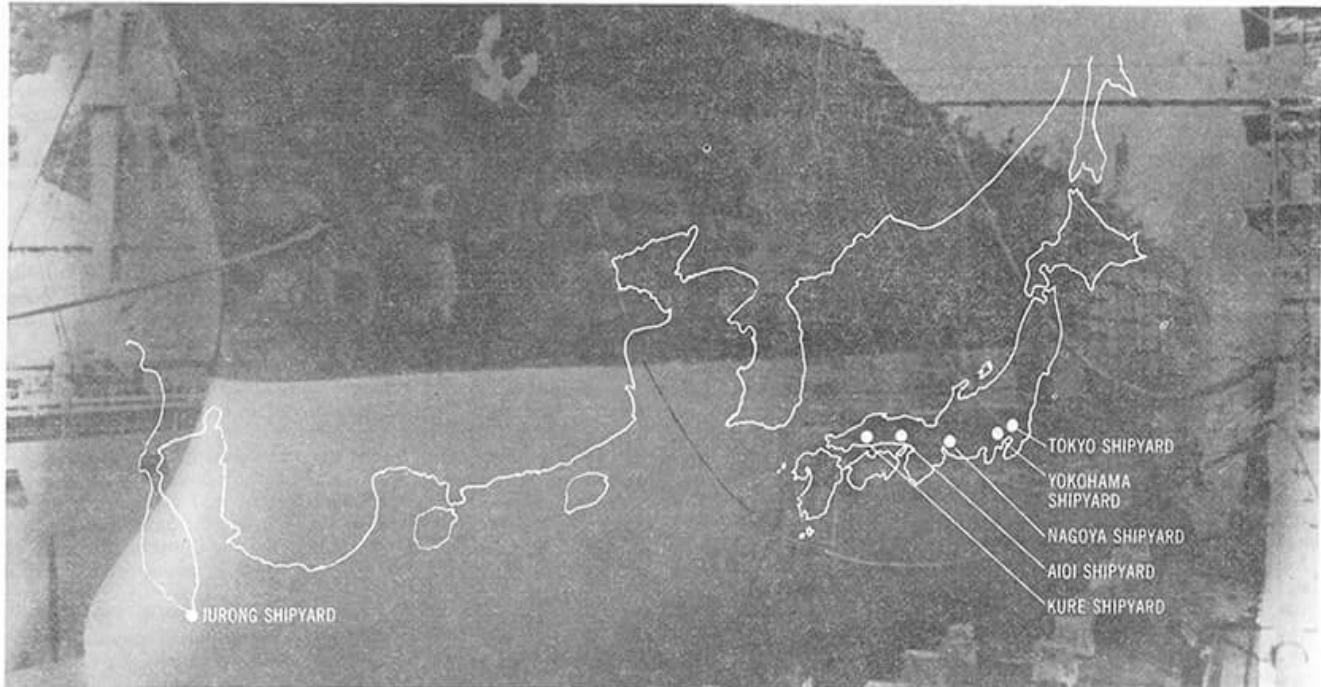
Protection and Indemnity,
Freight, Demurrage and Defence.

London Agents

JOHN LAING (MANAGEMENT) LTD
Forum House, 15-18 Lime Street, London EC3 01-623 1981 Telex 25914



Ship ahoy!



You will find 12 dry docks to service your ships in Asia.

You will find twelve IHI dry docks in some of the best ports in Asia.

Ten in Japan. Two in Singapore.

To repair your ship.

To remodel it.

To convert it.

Whether it is a minor repair on a turbine or diesel engine, dry-docking or jumboizing work, no one can match IHI for efficiency.

And it only takes a telephone call or a telex to give your ships highly skilled, fast and economical service.

Check the table for the dry dock best suited to service your ship. Then contact us as listed below . . .

Dry Dock Table of IHI Group

Location	Maximum size of ships to be accommodated			
	L.O.A. (m)	B. (m)	D (m)	D.W. (LT)
TOKYO	No. 1	130	18.3	6.5
	No. 2	180	23	6.5
YOKOHAMA	330	53.3	24.1	276,000
NAGOYA	148	19.3	6.8	15,000
AIOI	No. 1	230	33	8.2
	No. 2	143.8	19.5	5.8
	No. 3	328	53	7.2
KURE	No. 1	131.5	18.6	5.2
	No. 2	160	24	7.7
	No. 4	320	43.3	11.5
SINGAPORE (Jurong Shipyard)	No. 1	270	39	90,000
	No. 2	260	54	100,000

IHI

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan

SHIPBUILDING HEADQUARTERS: New Otemachi Bldg., 2-chome, 2-1, Otemachi, Chiyoda-ku, Tokyo 100, Japan. Tel: Tokyo 270-9111. Telex: TK 2232 (IHI CO). Cable Address: "IHI CO TOKYO". GREECE OFFICE: 3rd floor, No. 7 Akti Miaouli, Piraeus, Greece. Tel: A26583, 426584. Cable Address: IHI-COSHIP PIRAEUS

NEW YORK • SAN FRANCISCO • MEXICO CITY • RIO DE JANEIRO • BUENOS AIRES • SYDNEY • LONDON • ROTTERDAM • OSLO • DUESSELDORF • JOHANNESBURG • KARACHI • NEW DELHI • SINGAPORE • DIJAKARTA • HONG KONG • TAIPEI • MANILA

ΔΕΝ ΑΠΟΤΡΕΠΟΥΝ ΤΟΥΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥΣ

Αἱ συγκρούσεις καὶ τὸ ραντάρ

ΤΟΥ κ. ΣΠ. Μ. ΡΑΝΗ

"Η τελευταία πολύνεκρος τραγωδία του έλληνικού σ/π «Βουλγαρία» φέρει διά μίαν ἔτι φοράν ἐπί τάπητος, τὸ θέμα τοῦ ἀληθοῦς ρόλου τῶν ἐν τῇ γεφύρᾳ συγχρόνων ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων πλούν καὶ κυρίως τοῦ ραντάρ.

Τέκνον τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου τὸ δργανον τούτῳ ἔφερε μεθ' ἐσαύτον εἰς τὴν γέφυραν τὴν ἐλπίδα δι τοῦ συγκρούσεις, λόγῳ κακῆς ὀρατότητος, δὲν θὰ συνέβαινον πλέον. Δὲν ἔβράδυνε νὰ δισφανῇ, δύμως, δι τὴν ἐλπὶς αὐτῇ ἡτο ὑπερβολική, ἀν μὴ δῶλας ἀδάστιμος.

"Ἐπι 36 συγκρούσεων, αἵτινες ἐντὸς ἑνὸς ἔτους συνέβαινον εἰς τὴν Μάργην, αἱ 30 (83%) ἔλαδον χώρων μεταξὺ πλοίων, ἔξ δὲ τὸ ἐν τούλαχιστον ἔφερε ραντάρ. Δέκα ἐννέα ἐκ τῶν ἀνωτέρω συγκρούσεων (53%) συνέδησαν μεταξὺ πλοίων ἀμφοτέρων ἐφωδιασμένων διὰ ραντάρ.

Διατί τὰ ραντάρ αὐτὰ δὲν ἀπέτρεψαν τὰς συγκρούσεις; Διατί γενικώτερον δὲν φαίνεται νὰ ἔχῃ ἀλαττωθῆ ὁ κίνδυνος συγκρούσεως ἐκ κακῆς ὀρατότητος; Διατί, ἀπεναντίας, φαίνεται νὰ ἔχῃ οὐδέποτε ὁ ἀριθμός τῶν συγκρούσεων ἐν γένει, ὅλλα καὶ οὐδὲ σφρόδρητος τούτων. "Ἄς ἐπιχειρήσωμεν νὰ ἐρμηνεύσωμεν τὸ παράδοξον, ἐπρώτης δύνεις, γεγονός τοῦτο. Παλαιότερον, δταν αἱ συνθήκαι δρατότητος ἔγενετο λίσιν δυσμενεῖς, δι πλοίαρχος δὲν ἔδισταζε νὰ ἀνακόψῃ τὸν πλοῦν καὶ νὰ ἀγκυροβολήσῃ εἰς ἓν ἀσφαλές σημεῖον ἡ, ἀπλῶς, νὰ κρατήσῃ καὶ νὰ σημαίνῃ διὰ τῆς σειρῆνος τὴν παρουσίαν του. "Οταν ἐσημειούστο βελτίωσις τῶν συνθηκῶν δρατότητος, δι πλοῦς ἔσυνεχίζετο μὲν ἡλαττωμένην ταχύτητα, μὲν φυλακᾶς ὀπτήρων, συριγμούς καὶ σχολαστικῆν, κατὰ κανόνα. Τήρησαν τοῦ κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεων. "Ωστε καὶ ἀκόμη συνέβαινε σύγκρουσις, αὐτὴ δὲν θὰ ἡτο σφοδρά. Αὐτά, σήμερον, τὰ ἔχει ἀνατοίκει τὸ ραντάρ ἀφ' ἐνός, ὅλλα καὶ αἱ συνθήκαι ἐκμεταλλεύεται τοῦ πλοίου ἀφ' ἐπέρου. Αἱ καθυστήρεις ἀποτελούν σήμερον διαβάστακτον καὶ ἀνεπιθύμητον περιστατικόν. Τοὺς περισσότερον θαρραλέους πλοιάρχους μιμούνται, κατ' ἀνάγκην, οι περισσότεροι σφρόνες, μὲν ἀποτελεσματικά νὰ είναι νῦν μέγα τὸ ποσοστὸν τῶν πλοιάρχων, ἐν συκρίσει μὲν τὸ παρελθόν, οι ὅποιοι, ἀντὶ νὰ ἀνακόψουν τὸ πλοῦν τῶν ὑπὸ συνθήκας κακῆς δρατότητος, βασιζόμενοι εἰς τὸ ραντάρ καὶ πιεζόμενοι ἀπὸ τὰς «συνθήκας ἐκμεταλλεύεται τοῦ πλοίου», ἀποταλμούν τὸν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου των καὶ δὴ πάσῃ δυνάμει. Εἶναι λογικόν, λοιπόν, αἱ συγκρούσεις νὰ είναι σήμερον περισσότεραι καὶ σφοδρότεραι.

"Ἐξ ἄλλου, ἡ βελτίωσις τῶν μέσων καὶ μεθόδων ναυσιπλοίας κατέστησε στενωτέρας τὰς θαλασσίσιας δόδιος, τὰς ὅποιας ἡδη, μὲ μεγαλυτέρων διαρκῶν ἀκρίβειαν ἀναζητοῦν, ἀνευρίσκουν καὶ ἀκολουθῶν διαρκῶν περισσότεροι πλοίοι. Αἱ διαγώνων ἀκρίβεις παλαιότεραι μεθόδοι ναυσιπλοίας ἔξησφαλίζον κάποιαν αὐτόματον διασπορόν καὶ ἀποσυμφόρησιν τῶν ὄρθοδόξων γραμμῶν πλεύσεως.

"Τέλος, ἡ πείσμων καὶ καθ' ὑπερβολὴν προβολὴ τῶν ἀρέτων τοῦ ραντάρ καὶ τῶν ἄλλων ναυτικῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργάνων ἐκ μέρους τῶν κατασκευαστριῶν ἐταπιών ἐδημιουργησεν ἐσφαλμένας ἐντυπώσεις καὶ ἐναμόθιμον περὶ τῶν καταπληκτικῶν δυνατοτήτων τῶν ὄργάνων τούτων, δοτις ἡδη ἀρχίζει νὰ ἐκφυλίζεται. 'Ἐνῷ πολὺ προεβλήθησαν αἱ δυνατότητες καὶ ἀρέται τῶν ἐν λόγῳ ὄργάνων, ἐλάχιστα προεβλήθησαν τὰ μειονεκτήματα καὶ οἱ περιορισμοί, οι ὅποιοι μοιραίων συνοδεύουν τὴν λειτουργίαν των.

«Τήπης, ἔξ ἄλλου, δοτις ὑπεβλήθη εἰς σημαντικήν τινα δαπάνην διὰ νὰ ἐγκαταστήσῃ ραντάρ, Ιωναν, Νεενι κατ., ἐπὶ τοῦ πλοίου του, ἀναμένει ἄμεσον ἀνταπόδοσιν ἐκ τῆς τοιαύτης δαπάνης. Περὶ τούτου τὸν διεβεβαίωσαν, ἀλλως τε, οἱ κατασκευασταί, πρὶν ἡ μὲν δελεαστικούς ὑπολογισμούς καὶ ἀκλονήτων συλλογισμούς, τὸν πείσουν νὰ ἀγοράσῃ. Εἰς ἔκ τῶν συλλογισμῶν αὐτῶν ἀνεφέρετο εἰς τὴν τεραστίαν ὀφέλειαν τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ ἡλεκτρονικού ἔξοπλισμοῦ του, δεδουμένου διτὶ θὰ ἡδυνατο νὰ ταξιδεύῃ χάρις εἰς αὐτὸν ἔξ ἵσου τὸν πάντοτε καλώς, ἀνεξαρτήτως τῶν συνθηκῶν τοῦ φυσικοῦ περιβάλλοντος. Καὶ δύμως, τούτῳ ἀκριβῶς, ἀποτελεῖ τὴν παγίδα. Περίπου τοιαύτη θὰ ἡτο ἡ φιλοσοφία τοῦ πλοιάρχου τοῦ Χάγκεν. Διότι εἰναι φυσικόν, αἱ ἐπιθυμίαι τῶν ποιοτητῶν νὰ ἐπηρεάσουν εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ ἔκει ἀκλομή διτὶ ή ναυτική τέχνη καὶ ἐμπειρία μόναι θὰ ἔπρεπε νὰ δύογον τὴν σκέψιν καὶ τὴν κρίσιν του. 'Ἐκαλλιεργήθη, τέλος, ἐν εἰδος εἰδιωλολατρείας πέριξ τῶν ἐν λόγῳ ὄργάνων — νέων τοτέμ — τοῦ πλοίου, ἡ ὅποιας ἀπεμάκρυνε τὸν ναυτιλλόμενον ἀπὸ τὴν παλαιάν ὄρθοδοξίαν λαστρείαν τῶν θεοτήτων ἐκείνων, αἵτινες, ἐπὶ αἰώνων ἐπροστάτευσαν τὰ πλοῖα καὶ τοὺς πιστούς ἐπιβαίνοντας. 'Υπεστηρίχθη, διτὶ αἱ πλαισιαὶ κλασικαὶ μεθόδοι ναυσιπλοίας δὲν δύνανται νὰ ἐπίζησουν τῆς ἐποχῆς τῶν ναυτιλιακῶν δορυφόρων καὶ τῶν πλοηγῶν τοῦ διαστήματος. 'Οπωσδήποτε αὐτὴ ἡ πιεζόμενη τοῦ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν δρατότητος, δι πλοῦς ἔσυνεχίζετο μὲν ἡλαττωμένην ταχύτητα, μὲν φυλακᾶς ὀπτήρων, συριγμούς καὶ σχολαστικῆν, κατὰ κανόνα. Τήρησαν τοῦ κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεων. "Ωστε καὶ ἀκόμη συνέβαινε σύγκρουσις, αὐτὴ δὲν θὰ ἡτο σφοδρά. Αὐτά, σήμερον, τὰ ἔχει ἀνατοίκει τὸ ραντάρ ἀφ' ἐνός, ὅλλα καὶ αἱ συνθήκαι ἐκμεταλλεύεται τοῦ πλοίου ἀφ' ἐπέρου. Αἱ καθυστήρεις ἀποτελούν σήμερον διαβάστακτον καὶ ἀνεπιθύμητον περιστατικόν. Τοὺς περισσότερον θαρραλέους πλοιάρχους μιμούνται, κατ' ἀνάγκην, οι περισσότεροι σφρόνες, μὲν ἀποτελεσματικά νὰ είναι νῦν μέγα τὸ ποσοστὸν τῶν πλοιάρχων, ἐν συκρίσει μὲν τὸ παρελθόν, οι ὅποιοι, ἀντὶ νὰ ἀνακόψουν τὸ πλοῦν τῶν ὑπὸ συνθήκας κακῆς δρατότητος, βασιζόμενοι εἰς τὸ ραντάρ καὶ πιεζόμενοι ἀπὸ τὰς «συνθήκας ἐκμεταλλεύεται τοῦ πλοίου», ἀποταλμούν τὸν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου των καὶ δὴ πάσῃ δυνάμει. Εἶναι λογικόν, λοιπόν, αἱ συγκρούσεις νὰ είναι σήμερον περισσότεραι καὶ σφοδρότεραι.

"Ἐξ ἄλλου, δοτις ὑπεβλήθη εἰς τὸν πλοιάρχον περιέλαβε διατάξεις ἐν σχέσει μὲ τὸ ραντάρ. Τὸ περιεχόμενον τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων, ὅλλα καὶ τὸ ἔαν θὰ ἔπρεπε νὰ περιληφθοῦν εἰς τὸ Κανονισμόν, ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον μακρῶν, μεταξὺ τῶν διντηπροσωπειῶν τῶν διαφόρων κρατῶν, συζητήσεων. Κατὰ τὰς συζητήσεις ταύτας διετυπώθησαν λίσιν ἐνδιαφέρουσαί ἀπόψεις, ἐκ τῶν διποίων σταχυολογούνται αἱ κάτωθι:

"Ἡ ἀμερικανική ἀντιπροσωπεία ἐξήγησε νὰ γραφῇ εἰς τὸν νέον κανονισμόν, διτὶ ἡ ἔκφρασις «ἐν ὄψει», ἡ ὅποια συχνάκις ἀπαντάται εἰς τὸ κείμενον τοῦ Κανονισμοῦ, σημαίνει διὰ τῶν διφαλμῶν ὀπτικήν ἐπαφήν. Δηλαδὴ δύο πλοῖα, τὰ ὅποια «βλέπουν» τὸ ἐν τῷ ἄλλῳ,

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS Ltd.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

DΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
N. K. ΤΟΜΑΖΟΣ
S. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ • ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦ.	312210	ΤΕΛΕΣ: 71080
	321225	CABLES: CHIOS - NAPOLI
	328543	

έντος τών όθιονών των ραντάρ των, δεν δύνανται νά θεωρηθούν έννομοι άλληλων, καθ' όσον άφορά είς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ. Τὴν διποψίαν τῆς ἀμερικανικῆς ἀντιπροσωπείας υιοθέπησεν ή διάσκεψις καὶ περιελήφθη σχετική ἐρμηνευτική διατάξις, εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ Κανονισμοῦ, ἥτις καὶ ἐπεκρίνων τὴν ἀπό καιροῦ ἐφαρμοζομένην πρακτικήν. 'Η ἀμερικανική ἀντιπροσωπεία εἰσηγήθη ἐπίσης τὴν προσθήκην τῆς τρίτης παραγράφου τοῦ ἄρθρου 16 (ταχύτης ἐν κακῇ δρατόπτη κλπ.).

'Η ἀγγλική ἀντιπροσωπεία παρουσίασε μελέτην, τὴν ὁποίαν συνέταξε εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐμπειρογνωμόνων τοῦ ραντάρ καὶ νομικῶν, ἀφοῦ ἐπὶ διετίαν ἐμελέτηρες τὸ θέμα τῆς ἐν τῷ πλοίῳ λειτουργίας τοῦ ραντάρ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν κανονισμὸν ἀποφυγῆς συγκρούσεων. 'Ἐν ὅψει τῆς τοιούτης μελέτης καὶ τῆς πατροπαραδότου βρετανικῆς συντροφικότητος, οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς Ἀγγλίας ἀντετάχθησαν εἰς τὴν ιθαγένειαν πατασιού κανονισμοῦ, διατάξις, ὡς εἶπον, 'ἀποτελεσματικῶς ἀντέστη εἰς τὴν πάροδον τοῦ χρόνου καὶ τὴν δοκιμασίαν τῆς μακράς ἐφαρμογῆς'.

'Ως προέκυψεν ἐκ τῆς μελέτης πλήθους περιπτώσεων συγκρούσεων πλοίων ἐφαδισμένων διὰ ραντάρ, σὲ ταὶ δὲ ν ὧ φειλοντο εἰς ἔτερον λόγον πλὴν τῆς χονδροειδοῦς εἰδούς παραδοσίας τοῦ κανονισμοῦ ἀποφυγῆς συγκρούσεων. 'Ἐπιθυμούμενον νά μὴ θεσπισθούν νέσαι διατάξεις, ρυθμίζουσαι τὴν ἐν τῷ πλοίῳ λειτουργίαν τοῦ ραντάρ, — εἴπον οἱ Ἀγγλοί — καὶ τούτῳ διότι δὲ πλοιάρχος πρέπει νά ἔχῃ ἐλευθέρων καὶ ἀπόφασιστικήν κρίσιν ἐν προκειμένῳ. 'Ο πλοιάρχος ἔχει εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἑνὸς ἀριθμὸν ὄργανων καὶ μέσων, τὰ ὅποια τὸν πομποθοῦνταν τὸ ἔργον του. Διατί διέτονον μέσον (τὸ ραντάρ) νά θεσπίσωμεν εἰδικοὺς κανόνας;'. 'Αντί κανόνων, τέλος, εἰσηγήθησαν οἱ Ἀγγλοί νά συνταχθούν συντάξεις τοῦ ραντάρ ὡς μέσου προστασίας κατὰ τὸν κινδύνον συγκρούσεως καὶ αὐτὴ δῆτα ἡ κατεύθυνσις πρὸς τὴν ὁποῖαν, τελικῶς, προσηνταλίσθη διάσκεψις.

'Η ἵταλική ἀντιπροσωπεία ἐπρότεινε τὴν προσθήκην τῶν ἔξι δύο ἄρθρων εἰς τοὺς κανόνας χειρισμοῦ καὶ πλεύσεως:

«Ἐν αἰθρίᾳ πάνταν πλοῖον ἐφαδισμένον διὰ ραντάρ, δσάκις πλέοντες ὑπὸ συνθήκας ικανοποιητικῆς δρατόπτητος, δέοντας δπως:

α) Τηρῆντας αὐτηρώς τοὺς κανόνας χειρισμοῦ καὶ πλεύσεως, καθὼς καὶ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 28, βασίζοντας ἑνεργείας τοῦ ἐπὶ ὄπτικῶν, ἀποκλειστικῶν παραπτηρήσεων.

β) Παραπτηρή μηπως ἀνιχνευθῇ διὰ τοῦ ραντάρ ἔτερον πλοίον, πέραν τοῦ ὄπτικου δριζοντος, ὃστε, ἐν συνεχείᾳ, νά ἀποκλαστήσῃ ὄπτικην ἐπαφήν, δόσαν τὸν δυνατὸν ταχύτερον. 'Ἐν ἡ περιπτώσει τὸν διὰ τοῦ ραντάρ ἐντοπισμὸν δέν ἀκολουθήσῃ ἐντὸς εὐλόγου χρόνου ὄπτικὴ ἐπαφή, δέοντα νά θεωρήσωμεν ὡς ὑφισταμένας συνθήκας κακῆς δρατόπτητος καὶ τὸ πλοίον δέοντας ἀκολουθῶς νά τηρῃ τὰς διατάξιοις ἄρθρων.

«Πλοία ἐφαδισμένα διὰ ραντάρ, πλέοντα ὑπὸ δυσμενεῖς συνθήκας δρατόπτητος, δέοντα δπως χρησιμοποιούν τὸ ραντάρ των καὶ τηρούν τοὺς ἔξι δρους:

«Οταν τὸ πλοίον ἀνιχνευθῇ διὰ τοῦ ραντάρ ἔτερον πλοίον πρώραθεν τοῦ ἔγκαρσιον εἰς ἀπόστασιν μεγαλυτέραν τῶν 5 μιλίων, δέοντα δπως εὐρίσκωνται δι' ὑποτυπώσεως τὰς στοιχεῖα πλεύσεως τούτου καὶ ἀκολουθῶς δέοντας χειρίζῃ προὺν τοὺς αὐτοὺς κανόνας, ὡς ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἀμοιβαίας ὄπτικής παραπτηρήσεως. 'Ἐν ἡ προμηθεῖσα ἀπόστασις εἶναι μικροτέρα τῶν πέντε μιλίων καὶ ὅταν δὲ πλοῖος λαμβάνῃ χώραν ἐντὸς περιωρισμένων ὑδάτων, εἰς περιοχάς μεγάλης κινήσεως σκαφῶν, εἰς πρόσδασταν λιμένον η εἰς περιοχάς ἐντατικῆς ἀλευτικῆς δραστηριότητος, πλοῖος διαθέτοντα ραντάρ δέοντας αὐτήρως νά συμμορφούνται πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 15 καὶ 16».

Τὸ σύστατος σημείον τῆς Ἱταλικῆς πρατάσεως δῆτα η ἐπιθυμία θεσπίσεως ὑποχρεώσεως διὰ τὸν πλοιάρχον νά ἔκτελῃ ὑποτύπωσιν. 'Ανήκουν, δηλαδή, οἱ Ἱταλοί εἰς τὴν σχολήν, η δόποια πολὺ πιστεύει εἰς τὴν ὑποτύπωσιν, παρὰ τὸ γεγονός δτι αὐτὴ δέν ἀποτελεῖ παρὰ ἔν, μεταξὺ πολλῶν, μέτρον προστασίας τοῦ πλοίου.

Αἱ ἀνωτέρω προσθήκαι καλῶς δέν υιοθετήθησαν, διότι δέν δῆτα δρόθινον εἰς τὸ περιεχόμενον τῶν νά προσδοθῇ χαρακτήρ ύποχρεωτικῶν διατάξεων, δεδουμένου δτι τὸν τρόπον ἀξιοποίησεως τοῦ ραντάρ καὶ τὴν μέθοδον δι' ης δῆτα ἀποτελεσματικότερον δῆτα προστατεύση τὸ πλοίον, μόνον αὶ γνώσεις καὶ η ἐμπειρία τοῦ πλοιάρχου, ως ἐτονίσθη δῆτα, δύνανται καὶ ἐπιτρέπεται νά ὑπαγορεύουν. 'Η Ἱταλική ἀντιπροσωπεία ἐπίσης ἐπρότεινε δπως τὰ μικρὰ σκάφη ἐφοδιάζων-

ται ὑποχρεωτικῶς δι' ἀνακλαστήρων ραντάρ. Η σοβιετική ἀντιπροσωπεία ἐπρότεινε προσθήκην τῆς ἔξης σημειώσεως εἰς τὴν παράγραφον β' τοῦ ἄρθρου 16:

«Η ἀνίχνευσις ἔτερου πλοίου, τῇ βοηθείᾳ τεχνικοῦ τινος μέσου εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν δύο μιλίων, ἀντιστοιχεῖ πρὸς ἀκρόσιαν τοῦ σηματος ὄμιχλης, ἔστω καὶ ἔὰν τοῦτο δέν ἀκούεται». Τούτο σημαίνει, δτι τὸ πλοίον δέοντα νά ἐνεργήσῃ ἀκολουθῶς ὡς ἔὰν εἶχεν ἀκούσει τὸ σῆμα ὄμιχλης. 'Η ἀνωτέρω ἀντιπροσωπεία ἐπρότεινε ἐπίσης τὴν προσθήκην τῆς ἔξης παραγράφου γ' εἰς τὸ αὐτὸ δρόθιον.

«Υπὸ συνθήκας περιωρισμένης δρατόπτητος, δταν δὲ κίνδυνος συγκρούσεως ἔχη ἔξακριδωθῆ τῇ βοηθείᾳ τεχνικῶν, ἀποκλειστικῶν, μέσων παραπτηρήσεως, τὸ πλοίον, ἐφ' ὅστον περιστάσεις τὸ ἐπιτρέπουν, δέοντα νὰ ἀποφύγῃ προσέγγισιν τοῦ ἔτερου εἰς ἀπόστασιν μικροτέραν τῶν 2 μιλίων. 'Εὰν αὶ συνθήκαι τοῦ πλού ἐπιτρέπουν ἀποτροπὴν τῆς ἐπικινδύνου προσέγγισεως δι' ἀλλαγῆς προέισται, αὐτὴ δέν νὰ ἔκτεληται ἀπὸ ἀρκούντων μεγάλης ἀποστάσεως».

Ο νέος κανονισμὸς καλύπτει τὰς ὡς ἄνω ρωσικὰς προτάσεις διὰ τὸν νέων του διατάξεων καὶ τὸν παραρτήματος περὶ τῶν δπωίων περαιτέρω θὰ γίνη λόγος.

Η γαλλική ἀντιπροσωπεία είπε τὰς ἔξης:

«Η περίστη τὴν ὁποίαν ἐκερδίσαμεν ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ραντάρ δεικνύει, δτι η συσκευὴ αὐτὴ δέν ἔχρησιμοποιήθη πάντοτε κατὸ τρόπον περιορίζοντα τοὺς ναυτιλιακοὺς κινδύνους ἐν ὄμιχλῃ. Εἰναι βέβαιον, πάντως, δτι τὸ ραντάρ ἔσοδησεν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἀποτροπὴν τοῦ κινδύνου εἰς πολλὰς περιπτώσεις, δσάκις αὶ πληροφορίαι του ἡρμηνεύθησαν δρόθιοι». 'Εξ ἀλλου, κατὰ τὴν ἐν λόγῳ ἀντιπροσωπείαν, αὶ πλεῖσται περιπτώσεις συγκρούσεως πλοίων ἐφαδισμένων διὰ ραντάρ δένει ν' ἀποδοθούν εἰς τὰς ἔξης αἰτίας:

1) "Αγγονιαν χρησιμοποιήσεως τῆς συσκευῆς.

2) "Ανεπαρκή ἐπαγρύπνησιν ἐπὶ τῶν ἐνδείξεων τῆς δόθοντος.

3) Κακὴν χρησιμοποίησιν τῶν ληφθεισῶν πληροφοριῶν.

4) Μὴ συμμόρφωσιν πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ (καὶ κυρίως μεγάλη παχύτης, χειρισμὸς οὐχί εἰς τὸν κατάλληλον χρόνον, μὴ ἐκπομπὴ ἡγητικῶν σημάτων ὄμιχλης).

Η γαλλική ἀντιπροσωπεία ἐτάχθη ἐναντίον πάσης οὐσιαστικῆς ἀλλαγῆς τοῦ παλαιού Κανονισμοῦ, ἔξητησεν δημως τὴν προσ-

CHARTER MARINE AGENCIES

SHIPBROKERS - SHIPPING AGENTS

JOINT MANAGING DIRECTORS: R. CARACANDAS, P. SANIANOS

SERVING SHIOPWNERS AND CHARTERERS AT THE FOLLOWING PORTS



LONDON:

4th Floor, 5 Camomile St., E.C.3
Telegrams: PRACTOR.
Tel. 283 6542, Telex 884854.

DURBAN:

P.O.Box 4311
Tel. 23705. Telex 6.7443.
Telegrams: GREKKA.

WALVIS BAY:

P.O.Box 1212.
Tel. 3946. Telex 48792 WNK.
Telegrams: GREKKA.

CAPE TOWN:

P.O.Box 3190. Tel. 277713.
Telegrams: GREKKA.
Telex 5.7045.

PORT ELIZABETH:

P.O.Box 558. Tel. 29154.
Telex 74.7445.
Telegrams: GREKKA.

EAST LONDON:

P.O.Box 78. Tel. 23767, 23769.
Telegrams: GREKKA.
Telex 75.642.

LOURENCO MARQUES:

P.O.Box 1252.
Tel. 4006 and 92111.
Telegrams: GREKKA.

B E I R A :

P.O.Box 677.
Tel. 3737, 3898, 3338.
Telegrams: GREKKA.

MAURITIUS:

P.O.Box 36, Port Louis.
Telegrams: GREKKA.
Telex 216353.

PIREAU:

17, Kapodistriou Street
Tel. 429.552/3
Telegrams: EVKOLIN
Telex 216353

OUR LONDON AND PIRAEUS OFFICES ARE IN A POSITION TO GIVE YOU IMMEDIATE INFORMATION ON ALL PORTS REGARDING THE FOLLOWING • INDEPENDANT MARINE CONSULTANTS AND SURVEYORS • PORT DELAYS • OFF PORTLIMIT CALLS • DRY DOCKING • SHIP REPAIR YARDS SHIP CHANDLERS • STEVEDORING RATES ETC.



ΤΡΑΝΖΙΣΤΟΡΣ

στοράκι», έννοούμε πάντοτε τό μικρό ραδιοφωνάκι, της τοπίγης, που δέχεται πιστούς, δριστικά και άμεταλληγά, τις παλιές κυασθέλες των ραδιοφώνων και τις νέες κονσόδες - ραδιόφωνα - ξηπιάλικα της προπολεμικής βιομηχανίας. Τι είναι δημος το «τραγουδότορ», λίγοι το γνωρίζουν.

δια ως τὰ διαστημάτων τῶν διατροφών. Τὸ «τραχικέστερό» παντοῦ πρωτεργάτης καὶ πρωταγωνιστής.

Στὸν ἐπερχόμενον, μὲ ταχιδάτῳ ρυθμῷ, αὐτομάτισμῷ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ σὲ κάθε εἰδους τεχνικῷ αὐτομάτισμῷ, βάσις, πάντα, είναι: αὐτὸς τὸ πολύτιμο δργανόν.

Διαδέχονται έμεις οι παλιοί λειτουργοί των γηλεκτρονικών δργάνων, τό διελθο τού κ. Κουκούλη, περὶ «τρανζιστορες», καλυμμοδίει σάν πρωτόπειροι: σε νερά απόθινα. Τα δικά μας δέργανα, κενής, τής πρό μισού και πλέον αι-θίνος έποχης και τά δύοις σήμεροι ούτε σε μουσεία δεν άνευρεσκονται; παραδόλλονται μὲ τις διάφορες έφαρμογές των «τρανζιστορες», δη-ποιοι παραδόλλονται τά καρυοφίλια και τά για-ταγάνια του Ελικοσίουν μὲ τά σημερινά πυρη-νικά δηλών. «Ωστε, καταχωρι και τίνη παρόνα περὶ «τρανζιστορες» φλαμπίκ μου, στήν χρονο-γραφική μου στήλη. Κάθε ἄλλη ἀπόπειρα πε-ριγραφής ή, έστω, ἀντιγραφής, μὲ αθίνεικές γραμμές, τούλαχιστον θά με άσηγήη στήλη γελοποιήσει και κατάρρευσι, ἐλλείψει... Θε-νελίου.

Προσέρχομαι δημος προσκυνητής καὶ ἔγω στὸ
ώραῖο τοῦτο δργανό. Καὶ σ' αὐτήν μου τὴν
προσέλευσι: μὲ δόδηγει τὸ βιβλίο τοῦ κ. Γιάννη
Κουκούλη, τοῦ ἑπούλου τόσο ἡ ἐμπιποτατωμένη
ἔργοισι, συνέπειᾳ, βέδαικι, τῶν καλλῶν του
τυφλωσιν, δυο καὶ ἡ λογοτεχνικὴ ἀπόδοσις, δι-
λοκλητηρώνουν γὰ τοῦ ἀναγνώστη ἔνα εὐγεστό-
τατο πνευματικὸν ἔδειξα. 'Ο άναγνώστης διπο-
χερώνεται: νά φιλοσοφήσῃ καὶ νά ἀποδέλῃ ἀ-
πὸ τὴν σκέψι: του τὸ δι: ἡ δυνατότης τοῦ ἀν-
θρώπου είναι πειθωτιμένη. Οἱ δριτοὺς τῶν
ἡλεκτρονίων εἰναι: ἀπροσέπλαστοι. 'Η τροχι-
τούς τέρμα δύναται οὐδεὶς, διπλωτὸν δὲν ἔχουν τέρμα
οἱ αἰδίνες καὶ τὸ Σύμπαν. Καὶ μὲ τὴν πρόχειρην
καὶ τοις ἀνερμάτιστη φιλοσοφίᾳ μου, ἐπιτρέ-
φτέ μου νά παρουσιάσω τὸ βιβλίο τοῦ δρτοῦ
ἡλεκτρονικοῦ: ΙΩΑΝΝΟΥ ΚΟΥΚΟΓΑΗ - ΤΡΑΝ-
ΖΙΣΤΟΡΣ, Θεωρία - 'Εφαρμογή. Πειραιεύς,
1970

Όρχιο καὶ χρήσιμο βιβλίο γιὰ δὲ φλεκτρονιός,
φλεκτρολόγους, ραδιοτηλεγραφητάς, ἀλλ
καὶ γιὰ πολλοὺς ἄλλους βιοπαλαιστὰς ἢ
ἰατρούς τοῦτον.

ΩΔΝΑΣΗΣ Π.

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

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

Τὸ σημειωματάριο τοῦ ποντοπλόου

“ΑΥΓΑΝΕΣΘΕ... ΚΑΙ ΠΛΗΟΥΝΕΣΘΕ... ΚΑΙ ΕΠΑΝΔΡΩΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ”

ΕΙΣ τὸν στίθιον τῶν χρονίων καὶ ἀτελευτῆτων συγγρήσεων διὰ τὸ σεβαρὸν πρόδηλημα τῶν εἰς ἐμφυχὸν ὄλικὸν ἀλλειψέων τῆς Ναυτιλίας μας, εἰσῆλθε νέος παράγον, ἡ γυνὴ. Πράγμα εὐχάριστον καὶ λίγα εὐπρόσδεκτον.

Ἐπειδὴν, παντοῦ καὶ πάντοτε, ἡ εἰσόδος ἡ ἡ ἑράφινος γυναικὸς χωρίτεσται καὶ προκαλεῖ — ὄπωσδήποτε — ἀνταραχῆται τῶν ἀρσενικῶν ἔγκεφάλων, χωρίτεζομεν καὶ ἡμίτις τὴν ἔμφαντιν τῆς κυρίας Μ. Ἀντωνοπούλου — Συντάξεισθαι — ἔτοις ὑπογράφεται — ἡ ὄποια, διὰ μακροσκελοῦς ἐπιστολῆς της, δημοσιευμένης εἰς τὴν ἀφημαρίδα «Βῆμα» τῶν Ἀθηνῶν, μᾶς κακεῖ τὴν τιμὴν νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰ ναυτιλιακὰ μας Ἱεράτηματα, τὰ προδηλώματά μας, τὰς ἀνηρυχίας μας.

Ἐν τῆς ἀναγνώσεως τῆς ἐπιστολῆς τῆς κ. Ἀντωνοπούλου ἔργονται, καὶ ἀρχὴν, δύο εὐχάριστα συμπεράσματα:

Πρῶτον, διὰ τὴν Ναυτιλία μας, αὐτὴ ἡ μεγάλη ἀγνοοῦστος τοῦ παρελθόντος, ἀγκαλιάστηκε καὶ ἔγινε συνειδήσης ὅλων τῶν Ἑλλήνων — δηλαδὴ τὸν 8,5 περίου ἑκατομμυρίων Ἑλλήνων — τὸν διαδιδόντον ἐντὸς τοῦ στενοῦ Ἐλλαδικοῦ χώρου καὶ δεύτερον, διὰ μίαν Ἑλληνίς, πολὺ μορφωμένη, ὥπως φύνεται ἐκ τῆς ἐπιστολῆς της. Ήγειρεις δριμεία συμεῖτον τοῦ σοβάρου προβλήματος — ως εἶναι ἡ ἀλλειψία τοῦ ἀνθρωπίνου δυναμικοῦ διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν σκαρδῶν μας, — τὰ ὄποια τὸ ἀρσενικὸν μυαλὸ δὲν εἰχει συλλάβει. Ἐπαληθεύει, φύνεται, καὶ ἐδοῦ, ὅποιαν εὐρυτάτην ἔννοιαν τὸ «καὶ ἐκ γυναικὸς τὰ κρείτων».

Καὶ μὲν λαυτεῖ τὸ γεγονός, διὰ τὸ περιωρισμένος χρώμας τῆς στήλης μου, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ μακροσκελές τῆς ἐπιστολῆς, δὲν ἐπιτρέπουν τὴν παρθένεων ὄλοκλήρου τοῦ καιμένου — καιμένου λίγαν ἀξιοπρόσεκτου, προκαλοῦντος τὸν θυμασιόν διὰ τὴν κυριατλήνην διαύγειαν τῶν ιδεῶν — διὰ τὴν ἀναπτύσσειαν καὶ τοὺς συσχετικούς εἰς αὐτὸς προσδικίας.

Ἀναπτύσσουσα δὲ τὸ θέμα τῆς κ. Ἀντωνοπούλου, ἀφοῦ παραθέσῃ τὰ προτεινόμενα ὅποιαν ὁρὶ ἐν τῷ νέῳ πληρωμάτων, διὰ τὴν θεραπείαν τῆς ἀλλειψεως πληρωμάτων, ὡς εἶναι ἡ ἐν ἀλλειψεις: ναυτολόγησις Ἀφροδισιακῶν, ἡ πρωθυγείας γυναικῶν εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἡ ἔντασις τῆς παντοειδοῦς φύσεως ἀναπτυταῖες εἰς τὴν ὑπαιθρὸν χώρων διὰ τῶν ἐξεύρεσιν νέων, ἡ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν διακτύσεως καὶ φυγαγωγίας, ἔκφνικά ρίχνεις τὴν ίδιαν τῆς γυνώμην καὶ λέεις αὐτὴν ἡ ἀμάξη, τοῦτο μυαλωμένους ἀρσενικούς, διὰ:

... διαφεύγει, ζωει, τῆς προσοχῆς μας, ἡ βρασικὴ αἰτία ἀλλειψεως πληρωμάτων εἰναι, ἐκτὸς τῆς μετακατεύσεως, καὶ ἡ ΣΤΑΘΕΡΑ ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΩΝ ΓΕΝΝΗΣΕΩΝ κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον».

Διὰ τὸν μελετήσιμον τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας ἡ ἀνωτέρω εἰστοχὸς παρατήρησης είναι: δηλαδὴ προσοχῆς, ἀλλὰ καὶ περιτέρω μελέτης ὅποιαν μαρτυρίων καὶ ἀναρμόδιων.

Συμπερασματικῶς δὲ, θίγουσα καὶ συσχετίζουσα διόπλικον τὸ δημογραφικὸν πρόδηλημα τῆς χώρας μας, συνεχίζει:

«Μὲν ἐν ἡ δύο τέκνα ἀνὰ ἀνδρόγυνον, συνήθως, μὲ στριτάν ἀτέκνων ἀνδρογύνων, μὲ πολλὰς χιλιάδας μεσηλίκων ἀγάμων, δημοφορέων τῶν φύλων καὶ μὲ τὴν μετανάστευσιν ἐπιδεινόσαν τὸ προσπάρχον αὐτῆς δημογραφικὸν μας πρόδηλημα ἐντὸς διλήγων ἐτῶν δὲν θὰ μας λείπουν μόνον ναυτικοῖς, ἀλλὰ καὶ ἀλλοι: δυνατοῖς κλάδοις παραγωγῆς (ἐπίσης καὶ ἡ κατανάλωσις) θὰ δοκιμάσουν

τὰς συνεπείκες τῆς διληγνθρωπίας...». Καὶ ἐδὴ ἀποτελεῖ ἡ κ. Ἀντωνοπούλου τὴν κρυψίν τοικήν:

«Ἐπομένως μόνον ἡ λελογισμένη αὐξησία τῶν γεννήσεων, ἡ μείωσις τῆς μετακατεύσεως καὶ ὁ παραγωγικὸς ἀπαγγελματικὸς προσανατολισμὸς τῶν νέων θὰ λύσῃ τὸ πρόδηλημα δριστικῶς».

Θεωρεῖ δὲ διτὶ:

«Τὸ βελτίωσις τῶν ἀποδοχῶν καὶ τῶν δρων διαδιδόσσεις τῶν ναυτικῶν θὰ ἐπιφέρῃ, μεծως, μέχρις ἐνδέ δριού μίαν αὔξησιν τῆς προσφορᾶς ναυτικῆς ἐργασίας. Τὰ ἀλλαγαὶ εἰναι: βραχυπρόθεσμοι: λόσεις, ἔχουσαι καὶ ἔπιπλημάτους, τικης συνεπείξεις, π.χ. ἐάν δεν διαθέτουμεν Ἐλλήνων ναυτικούδεις εἰς καθηκόνταν ἀριθμόν, πρὸς κάλυψην τῶν συνεχῶν αὐξησιμένων ἀναγκῶν, τότε θὰ ἀναγκαζόμεθαν νὰ καταφεύγωμεν εἰς τὰς διπλανεύσασιν περισσεύσασιν περιοχέσσων Ἀφροδισιακῶν ναυτικούδεις τῶν πληρωμάτων των οἴνους, παύσους, κατὰ μέγχ μέρος, νὰ είναι: Ἑλληνικά, τόσου ἀπὸ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ, δύον καὶ ἀπὸ ΕΘΝΙΚΗΣ ἀπόφεως».

Καὶ παρακάτω:

«Προσοχή, λοιπόν, καὶ περίσσεις διὰ τὰς βραχυπρόθεσμούς λόσεις. Ηρόδελεψίς καὶ τόλμη διὰ τὰς μακροπρόθεσμούς».

Μᾶς χαροποιεῖ, λοιπόν, τὸ γεγονός, διὰ της κ. Ἀντωνοπούλου ἀκρράζει κατὰ τρόπον ἐπιστημονῆς ὄλοκληρωμένον τὰς ίδεας της μὲ τὸ θύμονεν θέμια, μᾶς συγκινεῖ τὸ γεγονός, διὰ καὶ ἐδὴ ἡ Ἑλληνίδα, προσερχομένη ἀντίκληση, μᾶς τὰ λέαις καθαρὰ καὶ σταράτα. Ιλλήν, ἐδοῦ εἰναι τὸ δημητριαῖον, διὰ στην στερεῶδες καὶ μὲ ταχινήτα ἀπίστευτον ἀναπτυγμένην Ναυτιλίαν μας, τὸ βραχυπρόθεσμον ἀποτελεῖ καὶ κανόνα καὶ λόσια — ἔστω καὶ προσωρινὴν — τὸ μακροπρόθεσμον, ὁ προγραμματισμός, δηλαδὴ, ἀκολουθεῖ τὸν θαλάσσιον κανόνα:

«Μὴ μαλετᾶς...»

Κι ἡν δέλγης κακηὶ φορὰ στὴν θάλασσαν νὰ μελετήσῃς, πρέπει νὰ προσθέσῃς τὸ ΕΑΝ. Χωρὶς κατὰ θαλάσσασιο ἔργο δὲν ὄπαρχει. Στὴν στροφὴ τὸ ΕΑΝ δὲν πολυσυζητεῖται. Στὴν θάλασσα τὰ πάντα εἰναι: ἀσταθή, ρευστά καὶ ἀσθενεῖς:

«Θεοῦ εὐδοκοῦντος καὶ καριοῦ ἐπιτρέποντος...».

Μυτηριακὴν ἐπιφύλαξις πρὸς τῶν θαλασσῶν διακυρώσασιν καὶ πεισμάτων καὶ καφιδῶν τοῦ Ησαΐδωνος.

Βεβαίως, αἱ γνῶμαι τῆς κ. Ἀντωνοπούλου δὲν δύνανται: νὰ ἔχουσιν ἀμεσον πρακτικὸν ἀπο-

τέλεον. Δηλαδὴ, κατὰ ποὺ κρεικόμαστε σῆστα σῆμαρα.

Νομίζω, οτιδιαία μία μικρὴ χώρα σὰν τὴν δικῆ μας, διαθέτουσα περίου 4,5 τόννους χωρητικότητας: κατὰ καρχαλήν, ἀποτελεῖ γρήγοριμένον ἔμνακόν εἰσάδημα. «Οποιος νομίζει, διτὶ μὲ τὴν ἔφεσιν τῆς ἐλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος ἡ πρόσκτητης νέων εκαφθόν δὲν ἔτοι ἀνάλογος τοῦ προσφρομένου ἐμφύλου ὄλικον. Ιανος ἡ ἔλλειψις τοῦ νὰ ἀποτελῇ τροχοπέδην περιπτέρῳ ἀναπτύξεως.

Ἄφοδ, λοιπόν, διὰ της Ἀντωνοπούλου μίσθιστε τὴν μακροπρόθεσμον τακτικήν — δροστάτην μὲν — πλὴν ἀνέφικτον, θὰ πρέπει νὰ ἀλλάξιμεν τακτικήν.

Δηλαδὴ, ἀντὶ νὰ λέμε καὶ νὰ γράψουμε: «Νέοι τῆς Ἑλλάδος, προσέλθετε εἰς τὴν Βαλκανίαν», νὰ λέμε:

«Ἀνδρόγυνα τῆς Ἑλλάδος, τακνοποιεῖτε, δύσκολας εὑθύδημοις καρπούς: θεοῖς τοῖς Ελλήνων πλοίοισιν πλούτον ἔχετε ἀνάγκας».

Η: «Ἀδελένδεις καὶ πληγόντες τὸν θάλασσαν, δύσκολας εὑθύδημοις καρπούς: θεοῖς τοῖς Ελλήνων πλούτον ἔχετε νάνγκας».

Η: «Ἄτεκνοι, προσπαθήσατε. Ποτὲ δὲν είναι καρχάρις, πλούτον έχετε».

Καὶ θὰ μποροῦσα, συντελούμενος καὶ τοῦ αγωγοπλαγίτικου μελταιμοῦ, νὰ παραθέσω σεράρων ὄλοκληρων περικνέσσων καὶ συνθημάτων. Γεγονός εἰναι, διτὶ γιὰ νὰ φτιάσουμε σῆμαρα ἔνα καράδι δὲν εἰναι δύσκολο πράγμα. «Ολλα μὲ δύσεις, χωρὶς λεπτὰ καὶ σὲ ἔξι μῆνες, τὸ πολὺ, εἰναι έποιον. Γιὰ νὰ γίνῃ, δμως, ἔνας ναυτικός, βραχονίτης ἔστοι τὴν... τρόπους σῆμαρα. Ωδ γραιασθεῖμε 16-17 χρόνια. Καὶ τὸ σίγαρεντακό ναυτιγγέσιο δὲν ἐπιχορηγεῖται, θεστα νὰ κάνῃ ἐπτὰ ἔτην «κρέντιτο... Τὰ πυκιά δύσκολον φυτό, ρούχα, σχολεῖο καὶ...».

Όποιας, «ζῆσε Μάη μου, νὰ φές τριψύλλι». Καλά, ώραία, περιστούσατα, ἀξιοπρόσεκτα εἰσὶ της κ. Ἀντωνοπούλου, ξεχωριστὰ δέ, ἀλλὰ ἀξιαὶ ιδιαῖτερα: μνεῖας ἡ παρατήρησις της, διτὶ στὴν διληγνθρωπιά μας διφέλεται: ἡ ἔλλειψις προσφορᾶς διὰ ναυτικῆς ἐργασίαν. Λέστο εδεσταθεῖς ὡς ἐπιστημονικὴ παρατήρησης διτὶ τὴν σύνταξην μελέτης τοῦ διου θέματος. «Αμεσον, δμως, πρακτικὸν ἀποτέλεσμα, τὸ δόποιον σῆμαρα κρεικόμεσθαι, δὲν βγαίνει.

Τὸ νὰ «οὐδεποτὲν μεταξύ της θαλάσσης», ως πρὸς τὸ πρότονον σκέλος τῆς διαδικασίας... εἰναι εἰναι εἰναιλότατον. «Ως πρὸς τὸ δεύτερον, δμως, δηλαδὴ τὴν συντήρησην μιᾶς πολυτελοῦς οἰκογενεῖας, μὲ εἴναι καὶ δύο καὶ τρία καὶ... τέσσερα παιδιά, εἰναι: δυσκολότατον καὶ αὐτὸς δὲν δμωφέλλω, διτὶ: θὰ ουμφωνῇ καὶ ἡ δέια ἡ κ. Ἀντωνοπούλου, ἡ δόποια, δην γράφει, ἔχει δύο παιδιά.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX. 28587

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

Η ΕΝΤΟΣ τού χρόνου και τοῦ χώρου έντοπισες και άναλυσες τῶν γεγονότων βούθησε εἰς τὴν θεωρητικὴν κατανόησιν τῶν φαινομένων και μᾶς δύναγει συγχρόνως σὲ κάποια δέκήγητοι αὐτῶν.

Επίδημα εἰς τὴν έποχήν μας τὸ φαινόμενον τῶν σηματικῶν σύγκρισίς. Διὰ τὸν δρόμον διοικητικὸν φορέα κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκοσιπεντετέτακτον πρόβλημα δυσεπίλιτον. Ή ἀνέπιπτος δῆμος λόγοις, δῆλος καὶ ἐπέρχεται σιγά - σιγά. Πήρεται μὲ τὴν ἡμέρα δῆλος καὶ περισσότερα ἀλληγορικά πλοιοῖσι σφρένονται πρὸς τὰ ἔθνικά νηρολόγια. Τοῦτο διότι, η ἐπιχειρήσις πλοίοις, αὐτὴ η κατ' ἑργάκην διεθνής, εἰλέκτος, εὐπαθής καὶ ιδιόμορφος ἐπιχειρήσις, ἀντιμετωπίσθη, κατὰ τὴν παροδούν ἑργάκην μὲ μίκη δροῦσαν ναυτιλιακὴν πολιτικήν, περάσουν κίνητραν καὶ διέπουσαν τὸ δῆλον ναυτιλιακὸν καθεστώς μὲ μίκην νομοθεσίαν προσδρομισμένην εἰς τὰς ἐπιταγὰς τῆς ἐποχῆς καὶ διερχόδες ἐκσυγχρονισμένην. Στόχος δὲ τῆς πολιτικῆς αὐτῆς η προστασία, η ἀπαρχήτητος εἰς τὴν Ἑμπορικὴν Ναυτιλίαν, σύντοις θάτισταν να παρέχεται εἰς τὴν πλοϊκοτερίαν η ἀποτιουμένην ἀλευθερίαν ἐνεργείας, ἀποφευγόμενή τῆς ἀστόρου κρατικῆς παρεμβάσεως καὶ παραλλήλως νὰ διεργάτηται διαλλοί συνθήκαι: ἀκματαλλεύσεως, προκύπτουσαι ἀπὸ μίκην σταθεράν εδονομούμενήν καὶ συνεπῆ διοίκησιν.

Κατὰ ταῦτα, ἀπὸ τὴν Ιστορικὴν παρατήρησιν, ἀγδιμίθα εἰς τὸ πόρισμα, διὰ δόσακις εἰς τὴν πορείαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας δὲν ὑπῆρχεν καὶ ἀνωτέρω προβοθέσιες, η πλοϊοκτησίας ἐπεζήτησε τὴν σηματικὴν καταρργήν, εὐκαιρίες ἀνάργητος, ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς δύο πολεοῦσας ἐδημοσιεύθησαν, ἡδρεύθη, ἡδεύθη η Ναυτιλία τῶν Ἑλλήνων καὶ ἐπέγκειον ἡ πλοΐας αὐτῶν.

Ἄλλος αὐτὸς τὸ δύο πολεοῦσας ἀπὸ μίκην ἀγνοεῖται, εἰναὶ διὰ τὴν ἀφύπνισιν, μετάριχα ἀπὸ τρι-

καδοῖς καὶ πλέον χρόνια δουλείας εἰς τὸν "Ἐλληνας" διὰ τὴν συνέχειαν τῆς ναυτιλιακῆς τοῦ παραδόσεως τὴν ἔδωσε μία συνθήκη δισεκατομήτη μὲ τὰ ἀλληγορικὰ πράγματα καὶ μία σηματικὴ ζένη, ὑπὸ τὴν οπένη τῆς ἀποίας ἐδημοσιεύθην ναυτιλία. Οὕτω τὸ καθεστῶς τοῦ ὑπὸ δένην σηματικῶν πλοίοις τὸ ἀνεκάλυψεν ἡ ἀλληγορικὴ ἐπινοητικήτης μὲ τὴν ρωσικὴν σηματικὴν κατὰ τὸν χρόνον τῆς Τουρκοκρατίας μέσον εἰς τὴν ἀνυπαρέχουν μιᾶς ἀλληγορικῆς πολιτικῆς συγκροτήσεως, διὰ νὰ τὸ ἄγκαταλεῖψη δόσακις ἀποκαθίσταντο καὶ προσποθέσεις καὶ νὰ τὸ ἀποκαθή δύο πάλιν ἐψησον πολιτικὴν ἀστόρειαν ἀπικρατοῦσαν εἰς τὸ ἀλληγορικὸν Κράτος.

Η συνθήκη τοῦ Κιουκισσού Καληνάρχη ἐμπλέκει τὰ νὰ καταστῇ η προστασία τῆς ἀλληγορικῆς Ναυτιλίας. Ή ταπεινωτικὴ αὐτὴ τὴν Τουρκίαν συνθήκη μετὰ τῆς Ρωσίας, η συναψθεῖσα τὴν 17ην Ιουλίου τοῦ 1774 εἰς τὸ χωρίον τῆς Βουλγαρίας Κανχρτζή, περαγώγεια εἰς τὴν Ρωσίαν τὸ δικαιόματα τῆς ἀλευθερίας ναυτιλίους καὶ διεκδικοῦσαν εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ συγχρόνως τὸ δικαιόματα νὰ ἔχῃ προξενός εἰς δῆλους τοῦ ἀμπορικοῦ λιμένας τῆς Ἀνατολής, οἱ δύοτοι, διὰ γυναῖκαν, εἰρίσκοντο τὸν ἑργάκην ἀκεντηγόνον τὸν τουρκικὸν καριαργάκιον. Οἱ πρόδειοι, οἱ διοργάνωσαν παρὰ τὴν Ρωσίαν, ήσαν ἐψωδικαῖς μὲ β ε σ τ α, ἐξεσφαλίζοντας εἰς αὐτοὺς τὴν ἀλευθερίαν τοῦ ἀμπορίου καὶ τὰ δύοις ἀπεξαντίνοντο καὶ ἐπὶ τὸν ὄπαλληλον καθέδον. (Η τουρκικὴ λέξις δεράτιον ἀσήμαντας τὸν ἀπαλλαγὴν τοῦ κατόχου ἀπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς τουρκικῆς Ἀρχῆς, κατ' ἀπέκτασιν, τὸ προσόντον τὸ περιχόμενον ἀπὸ τὸ σουλτανικὸν τοῦτο διπλώμα). Οἱ Ρώσοι ἐποπθέτοντο διὰ προξενοῦς "Ἐλλήνας" ἀμπόρους, ἐγκατεστημένους εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, διότι ἔχουν τούτους ὡς πλέον καταλλήλους καὶ ἀπὸ τοὺς δύοις, διότι καὶ οἰκονομικὴν ἐπιφάνειαν είχον καὶ ἔνακτα ταύτης κύρος, ἀλλὰ

κυρίως ἐγγόριον τὰς τοπικὰς γλωσσικὰς διαλέκτους, ως καὶ τὰ τοπικὰ συναλλακτικὰ θῆμα καὶ θέμα.

Οι Ἐλλήνες πρόδειοι, ἐπωφελούμενοι τοῦ ἥρθον 17 τοῦ ὡς ἀντὶ τοῦ συνθήκης, διὰ τοῦ δημοτοῦ καὶ νῆσος τοῦ Αιγαίου ἀπεδίδοντο ὑπὸ τῆς Ρωσίας εἰς τὴν Τουρκίαν πάλιν, ὑπὸ τὰς προσποθέσεις γενικῆς ἀμηνηστείας, θρησκευτικῆς ἀλευθερίας, φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς καὶ εἰδικῆς προστασίας τῆς Ναυτιλίας αὐτῶν παρὰ τὸν Ρόσον, παραχώρουν τὸ δικαιώματα ὑφίσεως, αὐτὶς τῆς ρωσικῆς σηματικής ἐπὶ τὸν ἀλληγορικὸν τούτον πλοίον.

Γενικότερον, οἱ Ἐλλήνες πρόδειοι μετεχειρίσθησαν τὰ δεράτα πρὸς δημοτοῦς βεβηλώσης, τοῦ ρωσικοῦ ἀμπορίου, ἀλλὰ καὶ πρὸς δημοτοῦς τοῦ διεξαγορέμου παρ' αὐτῶν καὶ ὑπὸ αὐτῶν. Οὕτω, διὰ τὰς μετακοράκες καὶ τῆς μιᾶς περιπτώσεως καὶ τῆς ἡλληνικῆς, ἀχρησιμοποιήσαν ἀλληγορικά πλοῖα, φέροντα τὴν ρωσικὴν σηματικήν καὶ τὰ δύοις διετρέχοντας εἰς τὸν θαλάσσαν τῆς Ανατολής.

Τὴν σηματίνη θημα, τὴν δύοις εἶχε διὰ τὴν ἀλληγορικὴν Ναυτιλίαν η χρησιμοποίησις τῆς ρωσικῆς σηματικής, κατὰ τὴν πρώτης σηματικής εὐκαρίστης, μῆτρα τῆς δίδει: ἐναρχητέρον παντὸς ὅλου τοῦ Γάλλου φιλέλλην Λουδοβίκος Ραφφενέλ, εἰς τὸ βίβλιον τοῦ "Ιστορίας τῶν Νεωτέρων Ἑλλήνων ἀπὸ τῆς ἀλλωσεως τῆς Κονσταντινουπόλεως". Ο Ραφφενέλ, πρόδειος τῆς Γαλλίας εἰς τὴν Σμύρνην κατὰ τὸν πρὸ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως χρόνους, διγόμυνες ἀκόρε, ἐπὶ τερπνά διέλοντας τὴν ἐκδιδομένην ἐκεῖ γαλλικὴν ἐφημερίδα «Le spectateur d' Orient» καὶ τοισυτοτρόπως εἰχεν διασεον καὶ προσποιητικὸν ἀντίληφτον τῶν ἐξελίξεων τῶν ἀλληγορικῆς ναυτιλίας κατὰ τὴν ἑργάκην διείνηγν.

Κατόπιν τούτων, ὡς ἀξίωμα παραθέτουμε σηματικὸν ἀπόδειξην ἀπὸ τὸ βίβλιον τοῦ, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ ως μοναδικὸν τεκμήριον ἀποδείξεως:

Διὰ τοῦ μέσου τούτου, λέγει: δ Ραφφενέλ, οἱ Ἐλλήνες ναυτικοὶ ἀπηλλάγουσαν ἀπὸ τὴν διθυρανικὴν δεποτείαν. Ἐντεθένει ἐπηγγασεν η παριούσια τῶν καὶ τὰ πλοῖα τῶν, τὰ δύοις δηλιγάριθμοις κατ' ἀρχάς, ἀπολαπλασιάσθησαν μετ' ἐπιληπτικῆς ταχύτητος. Μυνεύει τὴν περιχωρήσην ταύτης τῆς Πόλης, καὶ ἔνδοξοι γάρ εἴσοι τὸτε γνωσταὶ διὰ τῆς μικρᾶς των ἀκτοπλοίας, ἐφώπλισαν παρευθήδη τὰ μεγαλεπτά πλοῖα, τὰ δύοις φέροντα τὴν ρωσικὴν σηματικήν, διέπλεον ἀπὸ Νερούνος μέρους Γερμανάρχης. Τότε καθηδρύθησαν οἱ πρῶτοι ἐλληνικοὶ ἀμπορικοὶ οίκοι καὶ διένεκται τὶς ἀπὸ τῆς ἑργάκης ταῦτης νὰ θέσῃ τὴν ἀρχήν τοῦ πλούτου, εἰς δὲ τὰ καταστήματα ταῦτα ἐμπλέλον νὰ φέρονται. Οι Ἐλλήνες, τοχόντες τοισήν των προστασίας, ἔποιησαν νὰ πλουτίσωσι διὰ τῆς ναυτιλίας, τὸ δὲ ἀμπόριον τῆς Ανατολής, τὸ δύοις εἴσοι τὸτε διερχόμενοι πρόδειοι τῆς Λαστικούς "Αντωνίου" Κόδων, τοῦ Ιστορίας τῆς Εμπορικοῦ Ναυτιλοῦ, γράψει διὰ τὴν Αρχήν της Αντωνίου τοῦ Ελλήνων.

Ἀληθές είναι, διὰ η Ιστορία γνωρίζει, ἀποκλόπει, ἀποδεικνύει, διδάσκει.

• ΜΕ ΤΗΝ ἔκδοσιν τῆς Ιστορίας τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτιλοῦ, γράψει διὰ τὴν Αρχήν της Αντωνίου πολὺσσος στὸν πρόλογο τῆς Ιστορίας του — δὲν ἐπιχειρεῖται, ἀναμφιθέλως η πλήρωσις τοῦ κενοῦ, διότι η καλύψις του είναι ἔργον ζωῆς. Μὲ τὴν ἀνά κείρας τῶν Ελλήνων.

Καὶ πράγματι, ἔδωσε τὴν ἔκδικην. Εἰς τὸν καθρώ, ιστορικὸν τομέα τῆς παγκοσμίου ἀμπορικῆς Ναυτιλίας, δὲν ὑπάρχει ἀνάλογος ἔξερημος. Τὸ βίβλιο του, Ιστορία μὲ πλήρη τακτηρίας δεῖχνει σὲ μᾶς τοὺς διαφόρους μελετητάς δρώμοις διὰ τὴν παραλλήλους μὲ αὐτὸν ἀναζήτησιν εἰς τὰ ὄρχαῖα καίμενα καὶ τὰς θάλλας πηγάδας, στοιχείων, πρὸς πλήρωσιν ἔνδες ἐλαχίστου μέρους τῶν κενῶν — ὡς δὲ ίδιος ἀναφέρει: — τῆς μεγάλης Ιστορίας τοῦ Ναυτιλοῦ "Εθνους τῶν Ελλήνων".

"Αν καὶ ἡμεῖς τὴν Ιστορίαν καθ' ἔκστην δὲν γράφομεν μὲ τὰ σημειώματά μας, τὴν ἀμπετρίαν πληγούμεν, ποὺ μᾶς δίδει η Ιστορία καὶ

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
- ΠΑΝΗΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΛΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΙΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.479, 477.365, 412.433, 474.273.

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗΝ ΠΛΟΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ.
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 412.433, 474.273, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.365, 412.433, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 479.439, TELEX: 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ ΜΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE PIRAEUS»).

έπι αυτής προσβλητικότερης. Συγχρόνως προσποθεμαίνεται την έξαργην διδαγμάτων μετά την σύγκριση της χθές και της σήμερον και την προσφοράν αυτών εἰς τὸν ναυτιλλόμενον "Ελληνα.

"Αλλά τὴν ἐπιστημονικὴν δρευναν τῆς Ἰστορίας τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὴν θεμελιωμένην μακράν πάσχει λογοτεχνικῆς ἀκροβολίας καὶ μαθιστρηματικῆς ἀφηγησεως τὴν διδασκούν δὲ ἡ Ἀντινόπουλος. Ἐκεῖνα τὰ ἴστορικα τοῦ καίμανα, τὰ δποῖα ἀδημοσιεύθησαν ἐπὶ οἰστράν ἐτῶν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», [πηγές], πράγματι ἀναπνάντητα. Εἰς δὲ τὸ δέργον ὑπάρχει τὸ στοιχεῖον τῆς δρενήης τεκμηριωμένον. Ὑπάρχει στέρεη συγκρότησις λόγου πονηρή, πειστική καὶ χρωματισμένη. Ὑπάρχει μία ἐπιχειρηματολογία, η δποῖα ἔχει: ἀντληθῆ ἀπὸ μία εὐθύτερη γνώση τῶν ναυτιλιακῶν προσλημάτων καὶ ἀκόμη ἔνας τόνος ἐνθουσιαστικός καὶ μία αἰσιοδοξία, διὰ τὴν δποῖα ἀδικαιόη ἀπὸ τὴν ὅλην μετέπειτα ἀνοδικὴ πορεία τῆς ἁλληγηνῆς Ναυτιλίας.

Πιστεύουμεν εἰς τὴν ἐμπαιρίαν, τὴν δποῖαν μᾶς διδεῖ: η ἀληθῆς ἴστορια, ὡς τὸ χρησιμότερον τῶν μέσων πρὸς διατήρησιν τῆς ἁλληγηνῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν κορυφὴν τῆς παγκοσμίου τοιχότητης.

Καὶ ἀληθῆ ἴστοριαν μᾶς ἔδωσε ὁ Ἀντινό-

πουλός:

«Καλλιστὴν παιδείαν ἥγητέον πρὸς ἀληθινὸν βίον τὴν ἐκ τῆς πραγματικῆς ἴστορίας περιγραμμένην ἐμπαιρίαν» μόνη γάρ οὕτη χωρὶς βλάβην ἐπὶ παντὸς καιροῦ καὶ περιστάσεως κριτᾶς ἀληγηνούς ἀποτελεῖ τοῦ βελτίωνος».

(Πολύδιος)

ΤΩΡΑ, μὲ τὴν σύναψιν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων καὶ τὰς

προστοιμασίας αἱ δποῖα: γίνονται: ἀπὸ τὴν ὄπενθυμην ἥγεσία τῶν ναυτικῶν μας, ἀναδρομὴ κάνονται δι' αὐτὰ τὰ συλλογικὰ δργανα, τὰ ὄρθδοζα, αὐτὰ ποὺ παρέμεναν μακρὰ ἀπὸ τὴν διηνή τῆς πολιτικῆς ἐκμεταλλεύσεως καὶ γεννιθηκαν ἀπὸ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκπροσωπήσεως καὶ μόνον. Ἀναμφισβήτητον εἶναι, δὲ: πέραν ἀπὸ τὴν ἀναγκαιότητα τῶν συλλογικῶν δργανῶν διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, οὗταίταν: η χρησιμότητα τούτων διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς τέξεως, τὴν δποῖαν ἐκπροσωποῦν. Τὴν χρησιμότητα δμως αὐτήν, η δποῖα ὑπῆρξε καὶ η γεννεισιοργὸς αἵτια τῆς ἐμμονούργης, τὴν συνειδητοποίησα πρώτη η τάξις τῶν μηχανικῶν ἀμέσως μετὰ τὴν εἰσοδόν της εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, γύρω εἰς τὸ 1885.

Ἡ καθυστέρησις τῆς ἐμφανίσεως τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐν σύγεσι μὲ τὸ καθόλον ἐργατικοῦ κίνηματος εἰς τὴν χώραν μας καὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ δχι: εἰς τὴν ἔλλειψιν μηχανικότητος καὶ ἀνδιαφέροντος τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν διὰ τὴν ταξικὴν προσαγωγὴν τῶν, ἀλλὰ εἰς τὸ συνηθιζόμενον, τότε, συνταριστικὸν σύστημα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἰστιοφόρου πλοίου, μεταξὺ καπεταναίων καὶ ναυτών.

Ἐτοι: η πρώτη δειλὴ συνδικαλιστικὴ κίνησις σημαιούται τὸ ἔτος 1889, μὲ τὴν ίδρυσιν τοῦ Μετοχικοῦ Ταμείου τῶν Ἑλλήνων Μηχανογυρῶν. Τούτο ήτο τὸ πρῶτον ναυτικὸν σωματεῖον καὶ περιστάμενον εἰς τοὺς κόλπους τοῦ μηχανικοῦ καὶ θερικοῦ. Ἀρχικὸς σκοπός του ὑπῆρξεν η ἀλληλεοδοθῆσα μεταξὺ τῶν μελῶν του. Μετὰ τρία ἔτη ἀπὸ τὴν ίδρυσήν του ἡλλαζεῖν δύοις διὰ νὰ γίνῃ Ἀτμομηχανικός Σύλλογος δι Προμηθεός. Τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ίδρυσιν ἐπαγγελματικῆς δργανώσεως μηχανικῶν τὴν είχον οἱ ἀπόδοτοι τοῦ Πολυτεχνείου, ἐκ τῶν δποῖων προέρχοντα οἱ πρ-

τοι πρόσδοτοι, ἐνδὴ συχνὰ τὴν προσδρίων τῶν μηχανικῶν ἀνέλαβον ἀργότερον δικηγόροι.

Ἐτις τὸ ἐνεργητικὸν τῆς νεοίδρυθείσης ἐνδῶσσας μηχανικῶν ἀνήκει: η σύστασις τῆς ὅμωνόμου Σχολῆς Μηχανικῶν δι Προμηθεός, τὸ ἔτος 1900, τῆς δποῖας η συμβολὴ διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς καθόλου ἁλληγηνῆς Ναυτιλίας μὲ τὴν προσφορὰ κατηγρασμένων μηχανικῶν ὑπῆρξε σημαντικότατη.

Τὸ ἔτος 1907 η δργάνωσις τῶν μηχανικῶν ἡλλαζεῖ πάλιν δύοια καὶ ἔγινε Παναλλήνιος "Ενωσίς Μηχανικῶν καὶ ἔκπτοτε λειτουργεῖ ὡς καθαρῶς συνδικαλιστικὴ δργάνωσις.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, οἱ μηχανικοὶ ὑπῆρξαν οἱ πρῶτοι διδάξαντες τῶν ναυτικῶν συνδικαλισμῶν ἐν Ἑλλάδι: καὶ εἰς αὐτοὺς ἀνήκει η τιμή.

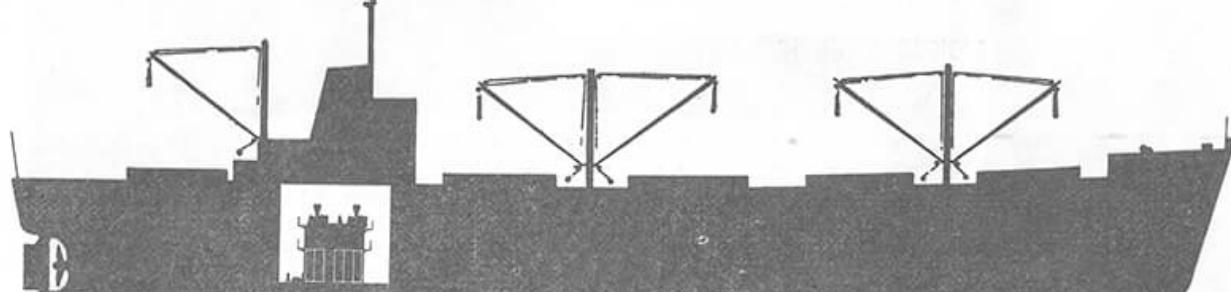
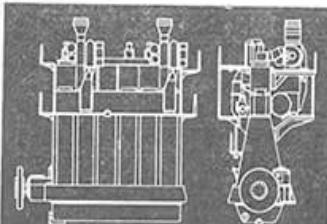
ΜΑΣ ἔλεγε ἔνος τουρίστας, ἀνθρωπος τοῦ βορρᾶ: «Πίστε νὰ μὴν ἀγαπήσετε τὴν θάλασσα ἐσεῖς, ἐδῶ, καὶ νὰ μὴ τὴν κάνετε βίωμα, ζωὴ σας, δταν καὶ ἔγω, μένοντας, γιὰ λίγο, σὲ κάποιο νησὶ τοῦ Αιγαίου, δὲν μὲ εἰδεῖς η ἔηρά περὰ λίγες νόρες μόνον γιὰ δπνο. Τὸ προτὸ ανοιγόμενον μὲ τὴν βάρκα νὰ δῶ τις πρώτες ἀκτίνες τοῦ ήπιου σὲ ἔνα θειό παιγνίδι χρωμάτου μὲ τὸ ἀσπροσάλαζα κύματα. Τὸ βράδυ λικνίζομενα στὴν ἀγκαλιά της, ἀκολουθώντας τὸν χρυσὸ δρόμο ποὺ χάραζε η Σελήνη ἐπάνω στὰ ήσυχα νερά της».

Ἀνακαλύπτοντας τὴν Ἑλλάδα ὁ ἔνος μας, ἐπανέλαβε τὸν Παῦλο Νικόδην, ἀγνοῶντας καὶ τὴν ὑπάρχει τοῦ ἀκόμη:

Ηαρθευκό δημιέρωμα στοῦ Αιγαίου τὴν γαλήνη η πλάκη η νεογέννητη πλέον: οἱ θεοὶ αἰθέρα ἀπὸ τὰ ὅρια τῆς ναυτὸς λιπόθυμη η Σελήνη· καρά θεοῦ η ἁλληγηνῆ ἀνέτιλεν ημέρα.

Ο ΕΝΑΣ

**LIBERTY SHIP
REPLACEMENT
VESSELS**
with
**BURMEISTER & WAIN
DIESEL PROPULSION**



9.650 m.

B&W K62EF

High-pressure turbocharged, low-speed, 2-stroke, single acting, cross-head type direct coupled Marine Diesel Engines developing 1340 BHP per cylinder (Max. Cont. Rating) at 144 rpm.

5 cyl. K62EF: 6,700 BHP

BURMEISTER & WAIN



General Representatives for GREECE:
GÖSTA ENBOM Co. LTD.,
Akti G. Kondyli 12
Piraeus 24.

THE GERMAN LIBERTY SHIP

– Der Deutsche Mehrzweckfrachter –

NORTH SEA

BALTIC SEA

39

orders received until middle of 1970

BREMERHAVEN

WEST GERMANY

Yard No.	Owner	Remarks
351	Foreign	work in hand
352	Foreign	work in hand
355	German	delivered
356	German	delivered
357	Foreign	work in hand
358	Foreign	keel laid
360	Foreign	work in hand

RICKMERS WERFT

BREMEN

Yard No.	Owner	Remarks	Yard No.	Owner	Remarks
942	Foreign	delivered	961	Foreign	work in hand
943	Foreign	delivered	963	Foreign	work in hand
948	German	delivered	964	Foreign	work in hand
949	German	delivered	965	German	work in hand
950	German	delivered	966	German	delivered
951	German	delivered	967	German	launched
953	German	delivered	968	Foreign	keel laid
954	German	delivered	969	Foreign	keel laid
955	German	delivered			

BREMER VULKAN
SCHIFFBAU U. MASCHINENFABRIK

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΜΕΤΑ 40 ΕΤΗ

Τέσσαρες δεκαετηρίδες παρήλθον — και έπειτα σήμερα τό γεγονός — αφότου ό 'Ελευθέριος Βενιζέλος, έχων εισήγητην έπι τάν λιμενικών πραγμάτων τόν τότε Γεν. Διευθυντήν τών Τελωνείων Ν. Σολωνάκην παρενέβη άποφασιστικώς διά νά προσδώσῃ διοίκησιν ομάδην και καλήν ἀνάπτυξιν εις τόν πρώτων λιμένα τής χώρας. Συνέπεσε τόν αύτόν μονον 'Οργανισμόν Λιμένος Πειραιώς, τόν σημερινόν Ο.Λ.Π. Διερωτώμεθα ἄν πλήρως ἐπέτυχεν εις τήν προσπάθειάν του ὡς αίμηνστος ἔκεινος πολιτικός. 'Εφέρετο, πράγματι, πρός τήν ἀναρχίαν ὁ λιμένης. Λιμενική 'Επιτροπεία, 'Υπουργείον Συγκοινωνιῶν, Πράκτορες, 'Εργολάδοι φοστοεκφορτώσεων, συνεργατική και ὁμάδες ἀνεξαρτήτως δρώντων λιμενεργατῶν συνηγωνίζοντο εις τήν ἀρέναν τού λιμενικού χώρου ἔνας ἔκαστος διά τά ίδια τού συμφέροντα, μὲ ἀποτέλεσμα ἡ τάξις νά πάση ψυφισταμένη εις τάς λιμενικάς ὑπηρεσίας και τό κόστος τών ἐργασιῶν νά βαίνῃ τήν ἀνιούσαν. Αἱ καταχρήσεις εις τάς συνεργατικάς δέν ἐλείψουν.

Καὶ ἐπεδήθη διά τού λιμενικοῦ νόμου τού Ο.Λ.Π. ἡ μονοκρατορία εις τόν λιμένα. Ἀνετέθη εις τόν 'Οργανισμόν ἡ ὅλη ἐκμετάλλευσις, χωρὶς ὅμως νά τηρηθοῦν δύο προϋποθέσεις βασικαῖ: α) Δέν ἀπεφεύχθησαν αἱ μέχρι σκανδάλων ἔξεχεῖσται κομματικαὶ παρεμβάσεις — φεύδουν τού ἔκαστος κρατοῦντος κόμματος κατέστη ὁ Ο.Λ.Π. καὶ β) Δέν ἀνετέθη πάντοτε — πλήν ἔξαιρέσεων — ἡ διοίκησις τού 'Οργανισμού εις τοὺς φυσικούς ἀνθρώπους τού λιμένος, τούς ἐκπροσώπους τῆς βιομηχανίας, τού ἐμπορίου, καὶ τῆς Ναυτιλίας, μὲ συμμετοχήν καὶ τών ἐργατῶν. Αὐτοὶ θὰ ἐπέλεγον καὶ τόν Πρόεδρον τού Δ. Συμβουλίου καὶ τόν Γενικόν Διευθυντήν τού 'Οργανισμού, μεταξὺ τών καταλληλότερων καὶ σχι τῶν ἔκαστοτε κομματικῶν φίλων.

'Οπωσδήποτε ὅμως ὁ Ο.Λ.Π. παραπαίνω εις τά πρώτα του βήματα, εύτυχήσας ὅμως νά ἔχῃ ἔτοιμα πρός ἐκμετάλλευσιν τά μεγάλα λιμενικά ἔργα τού ἀειμήνηστου Καλλιμαστών, ἐπέτελεστον τόν σκοπὸν τῆς συστάσεως του μέχρι καὶ τού 1939. 'Αποκατεστάθη κάποια τάξις εις τόν λιμένα, μὲ χαρακτηριστικὴν ὅμως τήν βαθμιαίαν αὔξησιν τού κόστους τών ὑπηρεσιῶν του. 'Ο κομματικὸς χαρακτὴρ τῆς διοίκησεώς του δέν ἐλείψει. Προείχεν ἡ τακτοποίησις τών «ἡμετέρων».

Καὶ ἐπλήγη βαρύτατα ὁ λιμήν τού Πειραιῶν ἀπό τάς πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις. Οἱ Γερμανοὶ ἀποχωροῦντες ἀνετίναξαν τά πάντα, εις ἐρείπια κατέλιπον τά κρηπιδώματα, τάς προβλήτας, τάς ἀπόθηκας καὶ τόν ἔξοπλισμόν του. Χάρις εις τήν 'Αμερικανικὴν βοήθειαν ἀποκατεστάθη, μὲ χαρακτηριστικὴν ὅμως τήν προχειρότητα. Στενώτερος κατέστη ὁ θαλάσσιος χώρος. Δέν προεβλέφθησαν χώροι παραλιμένιοι. Τό νέα κρηπιδώματα ἐγκατέλιπαν τήν προτέρων των ὑποδομήν. 'Οπωσδήποτε ὅμως ὁ λιμήν προσέλεσε σύν τῷ χρόνῳ, ἐντός τής μετά τόν πόλεμον είκοσαετίας τήν ὄψιν ἀρτίου λιμενικού συγκροτήματος. 'Εστοιχισε πολλὰ ἡ ἀποκατάστασις καὶ ἐκλήθη ἡ κατανάλωσις νά πληρωσή τάς μεγάλας δαπάνας δισεκατομμύρια πολλὰ δραχμῶν.

'Εξετελέσθησαν καὶ ἔργα σχι ἀμέσου ἀνάγκης, ἐνώ ἡγονόθησαν ἄλλα τού ἐμπορι-

τηγοῦ Οίκουνομου, νά μή ἐπαυξάνῃ τό λιμενικὸν κόστος.

Ο ΕΟΡΤΑΣΜΟΣ

Μέ τήν λαμπράν δεξίωσιν τού Ο.Λ.Π. τής 17ης Ιουλίου, εἰς τόν Βασιλικὸν Ναυτικὸν 'Ομιλον, ἔληξαν οἱ ἐκδηλώσεις ἐπ' εύκαιρια τής συμπληρώσεως 40ετίας ἀπό τής ιδρύσεως τού 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς.

'Η ἐπέτειος δέν ἐπανηγυρίσθη, μόνον, ὡς σταθμὸς μιᾶς δυσκόλου διαδρομῆς, συνδεόμενης μὲ τάς πραγματώσεις τού παρελθόντος, ἀλλὰ καὶ ὡς ἀφετηρία δι' ἔξόρμησιν πρός κατακτήσεις, αἱ ὄποιαι καὶ λειτουργικήν πληρότητα εις τόν λιμένα θὰ ἔχασφαλίσουν, ἀλλὰ καὶ τήν παραγωγικήν ίκανότητά του θὰ ἐνισχύσουν.

Πέραν, πάντως, τούτων, τό πρόγραμμα τών ἐκδηλώσεων ήτο ἀρκετὰ λιτόν, ὥστε ἐκτός τών ἐγκαινίων τών ἐπιβατικῶν σταθμῶν, οὐδέν εἶτε προγράμματος νά προσλάθη τήν ἀπαιτουμένη ἔξαρσιν, προκειμένου νά ὑπογραμμισθῇ ἡ σημασία τού ἐορτασμοῦ. Καὶ αὐτό τό περίπτερον εις τήν κεντρικὴν ἀποδάθραν ἐστερείτο πλουσίου περιεχομένου, ἀναλόγου πρός τήν ιστορίαν τού πρώτου λιμένος τής χώρας.

'Ητο, ἄλλωστε, μία θαυμασία εύκαιριά νά τιμηθοῦν οἱ παράγοντες ἔκεινοι, οἱ ὄποιοι συμβάλλουν ἐπί δεκαετίας ὀλοκλήρους, εις τήν ούσιαστικήν πρόσδον τού λιμένος καὶ εις τήν διεθνή προβολήν του. 'Η ἀπαιτουμένη πρωτοβουλία ἐλείψει.

ΑΙ ΕΚΜΙΣΘΩΣΕΙΣ

'Ολοκληρώθη ἡ ἐκμίσθωσις τών παραλιακῶν χώρων τού Ο.Λ.Π., διὰ τής ὑπογραφῆς σχετικῶν συμβάσεων μετά τών ἐταιριῶν:

● SHELL διὰ παραλιακὸν χώρον 9.630 τ.μ. ἀντί 240.930 δρχ. Ἐπησίως καὶ διά προβλήτα 1.057 τ.μ. ἀντί 60.000 δρχ.

● ΕΛΒΥΝ δι' ἀποχετευτικὸν ἀγωγὸν 3.280 τ.μ. ἀντί 72.918 δρχ.

● Γ. Συμμαλάκη δι' ἐκτασιν 1.155 τ.μ. (ναυπηγείον) ἀντί 83.160 δρχ.

● Τσορπανίδη - 'Αναστασιάδη, δι' ἐκτασιν 2.764 τ.μ. ἀντί 43.440 δρχ.

'Ο Ο.Λ.Π. ἀπέρριψε τήν αἴτησιν τού κ. Γ. Συμμαλάκη περὶ ὑπαγωγῆς του εις τήν ιδίαν μετά τών λοιπῶν ναυπηγῶν κατηγορίαν καὶ μειώσεως τού μισθώματος.

Η ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ

'Εσημειώθη ἀρκετὴ καθυστέρησις εις τήν διαδικασίαν προμηθείας πυροσβεστικῶν πλοιαρίων, ἀλλὰ ἐν πάσῃ περιπτώσει, σήμερον, ὁ Ο.Λ.Π., ἔχει ἐτοιμην νέαν ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὄποιας ἐνεκρίθη πίστωσις 27.200.000 δρχ., ληφθησούμενων ἐκ τού προϋπολογισμοῦ ἔξόδων τού 1971, πρὸς προμήθειαν δύο πυροσβεστικῶν σκαφῶν διάρεως τύπου. 'Η ταχύτης τών πλοιαρίων θὰ είναι, κατ', ἐλάχιστον δριον, 15 κόμβων. Οὗτω, συντελεῖται ἐν σημαντικοῦ βήμα πρὸς τήν καλύψιν τού θέματος επιρασφάλεια λιμένος, ὥστε αἱ τρομεραὶ πυρκαϊαὶ τού παρελθόντος, ἐπί πλοίων, ἐντός τού λιμένος, νά μή ἐπαναληφθοῦν.

'Η ἀρχικὴ πρότασις τής Διευθύνσεως Μηχανημάτων τού Ο.Λ.Π., προέβλεπε πίστωσιν 40.000.000 δρχ., διὰ τήν προμήθειαν τριών πλοιαρίων, πρὸς τόν σκοπὸν δέ τούτον είχε συσταθῆ ὑπό τού 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέδα, ειδικὴ ἐπιτροπή. 'Αλλὰ ἡ διοίκησις τού Ο.Λ.Π. μὲ προσφότον ἀπόφασιν τής ἐπροποτοίης παλαιστέρων πρᾶξεν τής καὶ οὕτω ἡ πίστωσις ἐμειώθη εις 27.200.000 δρχ. Διὰ τής νέας ἀποφάσεως ὄριζεται δημος αἱ τεχνικαὶ προδιαγραφαὶ, διὰ τήν προμήθειαν, συνταχθούν ἀπό κοινοῦ, ὑπό τῆς Διευθύνσεως Μηχανημάτων τού Ο.Λ.Π. καὶ τής Πυροσβεστικῆς 'Υπηρεσίας.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παρακαταθήκη καὶ τεχνικὴ πληροφορία:

Γκόστα "Ενυπορ. Ε.Π.Ε."

'Ακτή Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεὺς

Τηλ. 476.573, 471.889

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ

‘Ο Πειραιεὺς δυνατὸν νὰ ἀποτελέσῃ κέντρον διηπειρωτικῆς διακινήσεως τῶν κοντέινερς

ΚΑΤΑ ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΑΣ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΛΛΑΔΙΚΟΝ ΧΩΡΟΝ ΘΑ ΔΙΑΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑ 20-30 ΠΡΟΣΕΧΗ ΕΤΗ 25 ΠΛΟΙΑ ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΩΣ, ΕΚΑΣΤΟΝ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΘΑ ΜΕΤΑΦΕΡΗ 1.000 ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ • ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ Η ΑΜΕΣΟΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ • ΚΙΝΔΥΝΕΥΕΙ Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ, ΛΟΓΩ ΤΩΝ ΉΔΗ ΕΚΤΕΛΟΥΜΕΝΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΙΣ ΆΛΛΑΣ ΠΕΡΙΟΧΑΣ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΑΣ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Μελέτη άνατεθείσα εἰς ήλεκτρονικὸν ἔγκεφαλον πρὸς διερεύνησιν τῆς δυνατότητος ἐγκαταστάσεως διηπειρωτικοῦ κέντρου διακινήσεως κοντέινερς εἰς Κάλιαρι τῆς Σαρδηνίας, περιέχει ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα διὰ παρομίαιν προσποτικήν, καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν.

Τούτο ἀπεκαλύψθη κατὰ τὴν διάρκειαν δραγανωθείσης, πρὸ ἡμέρων, εἰς τὸ Βρετανικὸν Συμβούλιον διαδέξεως μετὰ προσθλῆτης διαγραμμάτων, εἰς τὴν δόποιαν παρέστη καὶ ὁ ‘Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέντας. ‘Ομιλητὴς ἦτο δ. κ. Ρ. Μ. Φρέντς, τῆς ἑταῖριας «Ἡζαμς Λίμιτεδ», μᾶς τῶν ἑταῖρῶν τοῦ συγκροτήματος GEC - EE - AEI LTD., ἡτὶς ἔχει ως ἔργον ὅχι τὴν κατασκευὴν, ἀλλὰ τὴν μελέτην τῆς λειτουργίας ἐνὸς συγκροτήματος διακινήσεως κοντέινερς ἐν τῷ συνόλῳ. ‘Η ἐν λόγῳ ἑταῖρος ἀναπτύσσει τὴν δραστηριότητὰ τῆς εἰς ‘Ηνωμ. Βασιλείου, νῆσους Καραϊβικῆς, Βόρ. Ἀφρικῆν, Ἰαπωνίαν, Χόγκ - Κόγκ, Σιγκαπούρην καὶ Σαρδηνίαν καὶ εἶναι ἀνεγνωρισμένη ως σύμβουλος ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Τραπέζης Ἀναπτύ-

ξεως τοῦ Ο.Η.Ε. ‘Υπὸ τὴν ιδιότητὰ τῆς ἔχει προσληφθῆ ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργείου Συγκοινωνῶν τῆς Μ. Βρετανίας, ὑπὸ τοῦ ‘Εθνικοῦ Συμβούλιον Λιμένων, ως καὶ ὑπὸ πολλῶν λιμενικῶν ὄργανων, διὰ τὴν μελέτην καὶ τὸν σχεδιασμὸν συστημάτων διακινήσεως κοντέινερς. ‘Ἐπιπροσθέτως ἔχει συμβάλλει ἐπανειλημμένως, ως σύμβουλος, εἰς τὸν τομεῖς συστημάτων ὄργανώσεως, λειτουργίας καὶ ἐνημερώσεως τῆς διοικήσεως λιμένων, ως καὶ εἰς θέματα τεχνολογικῆς ἔξελίξεως.

ΕΠΙΚΕΝΤΡΟΝ Ο ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

‘Ως ἡδη προελέχθη, ἡλεκτρονικὸς ὑπολογιστῆς ἐμέτρησε ἐπὶ τῇ βάσει παρασχεθέντων στοιχείων καὶ ἐπεξιργάσθη τὴν μεσογειακὴν διακίνησην ἐμπορευμάτων. Διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν πληροφοριῶν αὐτῶν, ως καὶ μέγα ἄλλον ἀριθμὸν συμπληρωματικῶν πληροφοριῶν, ὑπελογίσθη ἡ ίδεωδης τοποθεσία ἐνὸς τοιούτου κέντρου ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ χαμηλοτέρου κόστους ἐξυπηρετήσεως ἐνὸς πλοίου κοντέινερ. Οἱ ὑπολογι-

σμοὶ ἔγενοντο διὰ τὰ ἐπόμενα 20-30 ἔτη. Τὸ προκύπτων εἰδικὸν ἐνδιαφέρον εἶναι, διὰ τὰ στοιχεῖα ὑποδεικνύουν ἐνδομασιάν κίνησην 20 ἔως 25 πλοίων, ἐξ ὧν ἕκαστον μεταφέρει 1.000 κοντέινερς, εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ‘Ελλάδος. Βεβαίως, οἱ ὑπολογισμοὶ οὐτοὶ ἔγενοντο βάσει ὑποθέσεων κατὰ προσέγγισιν. ‘Επὶ παραδείγματι, ἔγενετο δεκτὴ ἡ περίπτωσις αὐτῆς τῆς κινήσεως τοῦ παγκοσμίου ὑπορίου κατὰ 3% μόνον ἐπησίως, ώς ἐπίσης καὶ ὅτι διὰ τὰ ἐμπορεύματα, τὰ δυνάμενα νὰ δισκινηθοῦν διὰ κοντέινερς ἀνά τὸν κόσμον, θὰ χρησιμοποιηθῇ, πράγματι, ὡς μέσον μεταφορᾶς τὸ κοντέινερ.

Καὶ ιδού τὰ συμπεράσματα εἰδικῶς διὰ τὸν Ἑλλαδικὸν χώρων:

• ‘Η Ἐλλάς, ἀπὸ πλευρᾶς ἔξελίξεως τοῦ ἔμπορίου ἐν σχέσει πρὸς τὴν αὐξησην τῆς οικονομίας της (ἔξελιξις τῆς οικονομίας ἀπὸ ὄγροτικὴν εἰς βιομηχανικήν, μὲν ἅμεσον συνέπειαν τὴν αὐξήσην τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔμπορίου, λόγῳ εἰσαγωγῆς διαρκῶς καὶ περιστοτέρων πρώτων υλῶν καὶ ἀντιστοίχως ἔξαγωγῆς διαρκῶς καὶ περιστοτέρων βιομηχανικῶν προϊόντων) εὑρίσκεται εἰς κατακόρυφον ἀνδρόν.

• ‘Εξαιρουμένου τοῦ ἔμπορίου τῆς ‘Αδριατικῆς, ἡ κατάλληλος θέσης διὰ τὸ κέντρον κινήσεως τῶν κοντέινερς μεταφέρεται ἀνατολικώτερον, ἔξαιρουμένης, βεβαίως, τῆς κινήσεως τῆς Μασσαλίας. Τὸ ἀποτέλεσμα ηδοὶ η σημαντικὴ μετακίνησης τῆς θέσεως τοῦ κέντρου πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. ‘Υπολογίζοντες διὰ τὴν περιοχὴν χρειάζεται δύο τούλαχιστον κέντρα, οἱ εἰδικοὶ κατέληξαν, ὅτι τὸ ἐν πρέπει νὰ εὑρίσκεται εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς. ‘Άλλ’ ἀκόμη μὲ τὸν ὑπολογισμὸν διὰ τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου χρειάζεται 4 κέντρα καὶ πάλιν τὸ ἐν πρέπει νὰ εὑρίσκεται εἰς τὸν Πειραιᾶ.

• Συνιστάται ὅπως ἀναληφθῇ ἡ πλήρης ἔγκατάστασις κέντρου διακινήσεως κοντέινερς εἰς τὸν Πειραιᾶ. Τούτο πρέπει νὰ γίνη αὖν χρονοτριβής, διότι ἐκτελούνται ἡδη παρεμφέρη ἀνταγωνιστικὰ ἔργα εἰς τὴν περιοχὴν Μεσογείου, γεγονός τὸ δόποιον θὰ δυσχέρανη τὴν επιτυχίαν ἔκεινου, δοτις θὰ ἐλθῃ τελευταῖος.

‘Ο διμιλητὴς ὑπεγράμμισεν διὰ τὸ πρὸς δημιουργίαν κέντρου πρέπει νὰ προσφέρῃ ἀποτελεσματικὴν ἔξυπηρέτησιν ἀπὸ κάθε ἀποφινήν. ‘Ο σχεδιασμὸς ἐνὸς λιμενικοῦ συγκροτήματος ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὰς ἀπαιτήσεις ὅλων τῶν ἔχοντων δοσοληψίας καὶ ἐργασίας, ηδοὶ ἀπὸ τοὺς ἐμπόρους, τοὺς πλοϊκοτήτας, τὰ τελωνεῖα, τὰς λιμενικὰς Ἀρχὰς κ.π. Διὰ τὸν λόγον αὐτῶν, δταν μελετάται ὁ σχεδιασμός, πρέπει νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅφιν ὁ ρόλος, τὸν ὅποιον καλεῖται νὰ διαδραματίσῃ ὁ λιμὴν σήμερον, ἀλλὰ καὶ ὁ ρόλος τῆς αὔριον καὶ τοῦ ἀπότερου μέλλοντος. ‘Ἐπουένως, πρέπει νὰ ὑπολογίσθῃ ἡ κίνησης ἐμπορευμάτων, νὰ διερευνηθῶν αἱ ἔξελιξεις τῆς ναυπηγικῆς, νὰ ἔξασφαλισθῇ ὡρὴ μέθοδος ἐνημερώσεως τῆς διοικήσεως μὲ τὰς ἀναγκαῖας καὶ ἀληθεῖας πληροφορίας ἐλέγχου, νὰ ἐπιτευχθῇ ικανοποιητικὴ λειτουργία, νὰ γνωσθούν αἱ τελωνειακαὶ ἀνάγκαι, ἡ τεχνικὴ τοῦ μηχανικοῦ τομέας κ.λπ., πρὶν ἡ καθορισθῶν οἱ προδιαγραφαὶ τοῦ πλήρους συστήματος τοῦ κέντρου διακινήσεως κοντέινερς. Καὶ διμιλητὴς συνώφισε τὰς ἀνάγκας αὐτᾶς ως ἔξης:

• Τὸ κέντρον πρέπει νὰ δύναται νὰ ἀποτελέσῃ μέρος ἐνὸς δικτύου παρεμφερῶν κέντρων εἰς ὅλους τὸν κόσμον, δικαστὸν τῶν διποίων θὰ δισκινή ἀρκετὸν ἔμποριον, δῶστε νὰ δικαιολογήσαι η προσέγγισης εἰς τὸν μεγάλων πλοίων, μεταφερόντων ἐμπορευματικώτατα, εἰς συχνὰ διαστήματα.

• ‘Η θέσης τοῦ κέντρου εἰς τὴν περιοχὴν Μεσογείου πρέπει νὰ είναι τοισάντη, δῶστε τὸ κόστος συλλογῆς καὶ διανομῆς τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὰς ὑπολογίστους χώρας τῆς περιοχῆς αὐτῆς νὰ είναι τὸ ἐλάχιστον, ἡ τούλαχιστον συναγωνιστικόν.

• Τὸ κέντρον πρέπει νὰ εὑρίσκεται πλητάρχας ἀλλαγάς εἰς τὰς ἐμπορικὰς συνθήκας, αἵτινες δημιουργούνται ἀπὸ ἔξωτερικοὺς παράγοντας, ώς αἱ ἀπεργίαι εἰς ὧρισμένους

ANDROS SHIPPING AGENCIES LTD.

SHIP OWNERS - AGENTS

201-202, FINSBURY COURT

FINSBURY PAVEMENT

CABLES :

NAVANDROS LONDON E.C.2

TELEX : 883582

LONDON E.C.2

TEL: 01-6289195 (3 LINES)

**TEL: AFTER OFFICE HOURS:
01-8660351
29-42814**

άλλους λιμένας ή σημεία προσεγγίσεως.

● Τό κέντρον πρέπει νά εύρισκεται πλήσιον στην οποία σημείων προσεγγίσεως, ώς άρρηλιμένες και σιδηροδρομικοί σταθμοί, διότι νά καλύπτωνται πλήρως οι μεταφορικοί ανάγκαι, διότι άλλαζε ή μεθόδος διακινήσεως τών έμπορευμάτων.

● Νά υπάρχουν έπαρκεις άποθηκευτικοί χώροι, ώς και διευκολύνσεις διά την διακίνησην των φορτίων είς την ένδοχώραν.

● Αι γεωλογικοί και κλιματολογικοί συνθήκαι πρέπει νά είναι κατάλληλοι διά την έγκατάστασιν των μηχανημάτων διακινήσεως κοντέινερς.

● Αι προσβάσεις, τέλος, πρός τὸν λιμένα πρέπει νά έχουν τὸ ἀπαραίτητον βάθος, διότι νά έπιπρέπουν τὴν προσέγγισιν πλοίων μεγάλου βυθίσματος.

● Τὰ τιμολόγια τοῦ Ο.Λ.Π. διά τὰ έξαγωγιμα προϊόντα εἰς ούδεμίαν περίπτωσιν καλύπτουν τὸ κόστος τῶν ἔργασιῶν φορτώσεως, ή δὲ παθητικότης αὐξάνεται κατ' αναλογίαν πρὸς τὴν σημειουμένην, κατ' ἕτος, αὔξησιν τῆς έμπορευματικῆς κινήσεως, ή διποία κατά τὸ 1969 ἀνήλθεν εἰς 200.000 τόνους, ἔναπτι 145.000 τόνους τοῦ προηγούμενου ἔτους.

ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ

Μετὰ ταῦτα ὁ Ὀργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς προτείνει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος παλεττοποίησεως τῶν πρὸς έξαγωγὴν φορτίων.

Ἡ εὐόδωσις, πάντως, τῆς προσπαθείας διλήσκει και μερικής ἐφαρμογῆς τῆς μεθόδου παλεττοποίησεως εἰς τὴν φόρτωσιν τῶν έξαγωγίμων προϊόντων, προϋποθέτει τὴν λήψιν τῶν ἔξης μέτρων:

● Τῆς ἑτανήσεως τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων τοῦ λιμένος διά τὴν ὑποδοχὴν τῶν πρὸς έξαγωγὴν προϊόντων.

● Τῆς ἑξαφαλίσεως διῶν τῶν ἀναγκαίων μέσων διὰ μίαν ταχεῖαν καὶ συστηματικὴν καὶ ἔξι διλοήληρου μηχανικὴν ἐναπόθεσιν τῶν ἐπὶ παλετῶν κομιζόμενων έξαγωγικῶν προϊόντων ἐντὸς τῶν ὑποστέγων καὶ ἔγκαιρον καὶ ἀσφαλῆ προώθησιν αὐτῶν παρὰ τὴν πλευρὰ τοῦ πρὸς φόρτωσιν πλοίου.

● Τῆς ἑγκάρου προσκομίσεως τῶν πρὸς ἄμεσον φόρτωσιν προϊόντων καὶ ἑξαφαλίσεως συνεχούς ροῆς ἐμφόρτων αὐτοκινήτων καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἔργασίας.

● Τῆς ὀργανώσεως τῆς ὀλῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἔργασίας τοῦ πλοίου, τῇ συμπράξει ἐκπροσώπων αὐτοῦ καὶ ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., κατὰ τοιοῦτον τρόπον διότε νά ἐπιτυγχάνεται η ταχεῖα ἀπόδεσμευσις τῶν ἀναμενόντων παρὰ τὴν πλευρὰν τοῦ πλοίου ἐμφόρτων φορτηγῶν αὐτοκινήτων, λόγῳ μὴ ἔτοιμότητος τοῦ πλοίου, πρὸς ὑποδοχὴν τῶν πρὸς φόρτωσιν προϊόντων.

● Τοῦ συντονισμοῦ τῶν ἐνεργειῶν τοῦ έξαγωγέως - φορτωτοῦ καὶ τοῦ ἐκπροσώπου τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῷ τέλει τῆς προσκομίσεως τῶν φορτίων εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν, πρὸς ἐναπόθεσιν, οὐχὶ ἐνωρίτερον τῶν 5 ἡμερῶν πρὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου, πρὸς ὀποφυγὴν δημιουργίας συμφορῆσεων ἐντὸς τῶν έξαγωγικῶν ὑποστέγων.

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΕΚΘΕΣΙΝ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

ΠΑΘΗΤΙΚΑ ΤΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΑΓΩΓΙΜΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

ΤΑ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΥΠΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΜΕΤΡΑ

Τὸ κόστος φορτώσεως τῶν έξαγωγίμων προϊόντων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, ἐπέφερεν εἰς τὸν Ο.Λ.Π., κατὰ τὸ 1969 παθητικὸν 8.000.000 δρχ., ἀναφέρεται εἰς μελέτην ἄρτι ἐπιπονθείσαν, ή ὅποια ἐτέθη ὑπ' ὄψιν δλῶν τῶν ἐπιμελητηρίων τῆς χώρας, ώς καὶ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργείων. Τὸ δὲ παθητικὸν τοῦτο θὰ βαίνει αύξανόμενον ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, κατὰ κλίμακαν ἀνάλογον πρὸς τὴν σημειουμένην αὔξησιν τῶν έξαγωγίμων φορτίων.

Εἰς τὴν προσαναφερθεῖσαν μελέτην, ή ὅποια ἐξεπονήθη ὑπὸ τοῦ διευθυντοῦ Φορτοεκφορτώσεων τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Γεωργίου Κλαδᾶ, καλύπτεται ὀλόκληρον τὸ μέγα θέμα τῶν έξαγωγίμων προϊόντων, ἐξ ἐπόφεως λιμενικοῦ κόστους καὶ προτείνονται μέτρα πρὸς περιστολὴν τῆς παθητικότητος τοῦ Ὀργανισμοῦ, εἰς τὰς έξαγωγάς ἐγχωρίων προϊόντων.

Κυρίως προτείνεται:

● Η ἐφαρμογὴ τῆς μεθόδου παλεττοποίησεως καθ' ὅλον τὸ μήκος τῆς μεταφορῆς καθῆται, ώς ὑπόσημενων τῶν έξαγωγίμων προϊόντων.

Γενικότερον, τὸ δλὸν θέμα ἐμφανίζει έξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον λόγω τῆς σοδορᾶς

προσπαθείας ή ὅποια καταβάλλεται, πανταχόθεν, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς έξαγωγικοῦ ρεύματος, ἐκ τοῦ ὄποιού, φυσικά, πλειστα ὀφέλη προκύπτουν διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν.

Διαπιστοῦται, συμφώνως πρὸς τὰ τηρούμενα ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. στοιχεῖα, ὅτι:

● Τὰ δικαιώματα ἐπὶ ἐργασίῶν φορτώσεως ἐγχωρίων προϊόντων ὑπολείπονται τῶν ἀντιστοίχων διπανῶν, εἰς μὲν τὴν περίπτωσιν τῆς ἀμέσου φορτώσεως κατὰ ποσοστὸν 40%, εἰς δὲ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐμμέσου φορτώσεως κατὰ ποσοστὸν 35 - 50%.

● Τὰ αὐτά, ώς ἀντέρει, δικαιώματα, ὑπολείπονται τῶν δικαιωμάτων ἐπὶ ἐργασίῶν φορτώσεως λοιπῶν μὴ ἐγχωρίων (ἐπανεξαγομένων) ἐμπορευμάτων εἰς μὲν τὴν περίπτωσιν τῆς ἀμέσου φορτώσεως κατὰ ποσοστὸν 40 - 45%, εἰς δὲ τὴν περίπτωσιν τῆς ἐμμέσου φορτώσεως κατὰ ποσοστὸν 38 - 40%.

● Τὸ κόστος τῆς ἐμμέσου φορτώσεως, τῷ μεσολαβήσει φορτηγίδος εἶναι δινάτερον κατὰ δύο καὶ πλέον φοράς τοῦ κόστους τῆς ἀμέσου φορτώσεως.

Μετὰ τὰς διαπιστώσεις ταύτας τὸ συμπέρασμα ἔξαγεται ἀφ' ἑαυτοῦ:

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 10.00 διὰ ΑΜΟΡΓΟΝ (Κατόπιδος), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ ὥραν 14.00 διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.

"Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

Δ/Π ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ

'Έκαστην Τρίτην ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.

'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 11.00 διὰ ΚΥΘΩΝ (Λουτρά), ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

'Έκαστην ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΝ, ὥραν 12.00 διὰ ΜΥΚΟΝΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Έκαστην ΚΥΡΙΑΚΗΝ ὥραν 13.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΧΙΟΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

'Εκ Θεσσαλονίκης ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ καὶ ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν 09.00 διὰ ΣΚΙΑΘΟΝ, ΣΚΟΠΕΛΟΝ, ΣΚΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ ΘΗΡΑΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Α/Π ΛΗΤΩ

Καθημερινῶς ὥραν 09.00 π.μ. διὰ ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Ἐπιστροφὴ αὐθημερόν.

Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

Καθημερινῶς ὥραν 10.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ. 'Ἐπιστροφὴ αὐθημερόν.

Ship repairs in South Africa

Globe Engineering Works Ltd. Cape Town

James Brown & Hamer Ltd. Durban

Cape Diving & Salvage Ltd. Cape Town

Gearing (Pty) Ltd. Walvis Bay

Louw & Halvorsen Ltd. Cape Town

The largest, oldest established and best equipped ship repairing, marine and general engineering complex in South Africa. Accredited repairers for Burmeister & Wain, Doxford, M.A.N., Sulzer and Gotaverken diesel engines, Napier Blowers and Metalock.

'Mend on the move' squads

* "In Place" crankpin and Journal machining gear held at Cape Town in conjunction with Golton Bros., Oslo.

* Underwater Clearing.

Enquiries to: R. ABBOTT, Esq.

Technical Representative for U.K. & Europe.

**Anglo Transvaal Trustees Ltd.
36 New Board Street, London, E.C.2**

Telephone: 01-588 3272 Telex: 28210 Telegraphic Address: Anglovaal London, E.C.2

AGENTS: GREAT BRITAIN : G. G. Ridley & Co. Ltd., 15 St. Helen's Place, Bishops Gate, London, E.C.3.
NORWAY : Maritime & Commercial Agencies, Tolbugt 28, Oslo. Mr. Sigurd Monsen, c/o S. L. Christie & Co.,
A/S, Bergen. GERMANY : Messrs. Nordisco, Holzbrücke, 7 Hamburg, 11. SWEDEN : Gosta, Sandstrom, Post-
gatan 2, Gothenburg. DENMARK : International Shipping Services, Amaliegade 8, Copenhagen. ITALY : E. Ritis
& Co. S.R.L., Via San Filippo Martire 1-B Rome. U.S.A. : James R. Porter, 17 Battery Place, New York, N.Y.
10004. BRAZIL : Aerobras Industria E. Comercio Avendia Franklin Roosevelt, 137, Grupo 901, Rio De Janeiro.
GREECE : John Bothwell, 6 Omirou Street Athens, Tel. 236-149

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΛΕΞΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

“ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ο ΜΕΓΑΣ”

ΤΟ “ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΟΝ” ΤΑΝΚΕΡ ΜΑΜΜΟΥΘ ΤΩΝ 227.506 ΤΟΝ. D.W.

Η ΝΑΥΑΡΧΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΜΑΣ

Η ναυαρχίς τοῦ ‘Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι, πρὸς τὸ παρὸν τουλάχιστον, τὸ τάνκερ μαμμούθ τοῦ κ. Μάρκου Π. Νομικοῦ «Βασιλεὺς Ἀλέξανδρος ὁ Μέγας», τόνων d.w. 227.506. Παρεδόθη τὴν 15ην 'Ιουνίου εἰς τὸν πλοιοκτήτην τοῦ ἀπὸ τὸ ναυπηγεῖα «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα», κατόπιν ἐπιτυχῶν πολυημέρων δοκιμῶν. Σημαία ἡ Κυανόλευκος. «Ἐπαναστατικὸν» ἔχαρακτηρίσθη ἀπὸ τοὺς ναυπηγοὺς καὶ τοὺς ἐπιθεωρητὰς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος τὸ νέον αὐτὸ μεγαθύριον. Τόσον ἡ κατασκευὴ τοῦ, ὅσον καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τοῦ ἀπετελεσαν ἀντικείμενον ιδιαιτέρας μερίμνης, ἵνα ἔκαστοι σφολιοὶ ἡ μεγίστων δύον ἀσφαλείας. Τὰ πρόσθια ἀτυχήματα εἰς ὑπερδεξαμενόπλοια ὑπῆρχαν ἡ ἀφορμὴ τῆς πλέον ἐνδελεχοῦς ἐφαρμογῆς ὅλων τῶν τελευταίων τεχνολογικῶν ἔξελίξεων διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐν λόγῳ πλοίων. Καὶ λόγω, ἀκριβῶς, τοῦ προκληθέντος ἐνδιαφέροντος τῶν τεχνικῶν ἐπὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ νέου σκάφους, παραθέτομεν κατωτέρω λεπτομερείας τινάς εἰς τὰ τῆς κατασκευῆς, τῶν μέσων πρωσεως, ἐκφορτάσεως, καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν καὶ αὐτοματοποιήσεως τῶν κυρίων καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων.

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Μέγιστον όλικὸν μῆκος 1.071 πόδες 2 δάκτυλοι.

Καταχωρημένον μῆκος 1.044 πόδες 6 δάκτυλοι.

Καταχωρημένον πλάτος 158,2 πόδες.

Καταχωρημένον βάθος κοίλου 87,45 πόδες.

Ολικὴ χωρητικότης 103.011,79 τόννοι.

Καθαρὰ χωρητικότης 87.431 τόννοι.

Μέγιστον βύθισμα θέρους 66 πόδες 9,3/8 δάκτυλοι.

D.W. ἐπὶ βυθίσματος θέρους 227,506 τόννοι.

Νηογνώμων Ἀμερικανικός.

μένην εἰσαγωγὴν ἀέρος διὰ τῶν ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος ἀνοιγμάτων Μπαττεργουώρθ κατὰ τρόπον προλήψεως ὀναμίζεως τοῦ εἰσαγομένου ἀέρος μετὰ τῶν ἀερίων καὶ σχηματισμοῦ στρώματος ἀερίων εἰς τὴν δεξαμενήν.

Ἡ «στρωματοποίησις» δημιουργεῖται μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῆς δεξαμενῆς καὶ περιλαμβάνει λεπτὸν εὐφλεκτον καὶ ὑπερεμπλουτισμένον στρώμα, ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς δρόφης τῆς δεξαμενῆς.

Πρὸς δοκιμὴν τοῦ συστήματος τὴν 7ην 'Ιουνίου ἐξερράγησαν ἐρυθροὶ βόμβαι καπνοῦ εἰς τὸ κέντρον τῆς δεξαμενῆς πετρελαίου, μετὰ τοῦτο δὲ ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ

τὸ σύστημα. Διαρκούσης τῆς ἐπιδείξεως ὁ καπνὸς κατενεμήθη ὁμοιοτύπως εἰς ὅλοκληρον τὴν περιοχὴν τῆς δεξαμενῆς καὶ διεπιστώθη καλῶς ὑπὸ πάντων τῶν παραστάντων εἰς τὰς δοκιμᾶς ἡ κίνησις τοῦ καπνοῦ πρὸς τὰ κάτω ἥτοι πρὸς τὰ κιβώτια διανομῆς, τὰ εύρισκομενα εἰς τὸν πυθμένα τῆς δεξαμενῆς.

Ἡ εἰσαγωγὴ ἀέρος εἰς τὴν δεξαμενὴν διὰ τῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἀνοιγμάτων προσδιορίσθη καλῶς, ἀλλὰ χωρὶς ἔξαιρετικὴ ταχύτητα, ἐξασφαλίζουσα οὕτω στὶ ἡ «στρωματοποίησις» ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς δεῖν θεὶ ἡνοχλεῖτο ὑπὸ τῆς ἐνεργείας προσθολῆς τοῦ ἀέρος.

Τὸ σύστημα τοῦτο ἔχει σχεδιασθῆ ὑπὸ τοῦ δόκτορος Λάσκεϋ προέδρου τῆς ἑταρίας «Κάματ 'Ιντερνάσιοναλ Τρανσπορτέσιον Κονσαλτάντ» τοῦ Μόντρεαλ τοῦ Καναδᾶ καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἐπὶ τοῦ «King Alexander» ἐπραγματοποιήθη ὑπὸ τῆς 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα. Πρόκειται περὶ τῆς πρωτης ἐγκαταστάσεως αὐτοῦ τοῦ τύπου καὶ ἡ ἀποδοχὴ τῆς προσιωνίζει καλὸς ἀποτελέσματα ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀσφάλειαν ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, διότι πλέον τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν ὑπερτέφων χαρακτηριστικῶν συστήματος ὅπερ ἐπιτέρεπτε τὴν ἔξαλεψιν τῶν ἀερίων πρὸ τῆς πλήσιεως τῶν δεξαμενῶν, τὸ σύστημα



‘Ο «Βασιλεὺς Ἀλέξανδρος ὁ Μέγας» κατὰ τὰς δοκιμᾶς

μα Κάμετ δύναται νὰ διατηρηθῇ ἐν λειτουργίᾳ διαφορούσης καὶ τῆς πλύσεως, ὅταν αἱ μηχαναὶ «Gun Clean» καὶ «Μπατεργουώρθῃ» εἶναι ἐν χρήσει πρὸς ἑκκαθάρισιν προσθέτων ἀερίων ἀναπτυσσομένων εἰς τὴν δεξαμενὴν διὰ τῆς εἰσαγωγῆς εἰς αὐτὴν προβολῆς ὕδατος εἰς τὰ κατάλοιπα τοῦ πυθμένος τῆς δεξαμενῆς.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΟΡΜΗΣΕΩΣ NAVTRAK

Δοθείσης τῆς λίαν σημαντικῆς πρὸς τὴν ἀδράνειαν κινησεως τοῦ σκάφους ἔθεωρήθη ἀπολύτως ἀναγκαῖον ὅτας ἡ ταχύτης παραδόλης διατηρῆται εἰς δρια κάτω τῶν 5 ποδῶν κατὰ λεπτὸν πρὸς ἀποσθέσιν τυχὸν ζημιῶν εἰς τὸ σκάφος ἢ τὴν προβλῆτα. Τὸ σύστημα κατεμπερεῖ καὶ πληροφορεῖ περὶ τῆς κατεύθυνσεως καὶ ἀντιστοιχίας ταχύτητος κινήσεως τῆς πρώτας, τοῦ μέσου τοῦ σκάφους καὶ τῆς πρύμνης.

ΔΥΟ ΡΑΝΤΑΡ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΣ

Ο τελευταῖος αὐτὸς τύπος Ραντάρ ἐπιτέπει, ἐν περιπτώσει πυκνῆς κινήσεως τὴν σύγχρονον συγκέντρωσιν πέντε πλησιαζόντων ἢ διασταύρουντων τὴν πορείαν τοῦ σκάφους, πλοίων. Καὶ ἐλέγχει περὶ τοῦ κατὰ πόσον ἐπίκειται σύγκρουσις μὲ οἰονδήποτε ἐκ τῶν πέντε αὐτῶν πλοίων, ἐφ' ὅσον τὸ σκάφος θὰ διετήρει τὴν αὐτήν πορείαν.

ΕΙΔΙΚΗ ΜΟΡΦΗ ΥΠΕΡΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΑΤΩΝ. — ΝΕΑ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΜΕ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑ ΕΦ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΥ ΤΟΥ ΟΡΙΖΟΝΤΟΣ

Ἡ μίοθετηθεῖσα νέα μορφὴ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων περιορίζει τὴν ἐπ' αὐτῶν δημιουργουμένην ἀντίστασιν ἀέρος κατὰ 45%. Ἡ νέα αὕτη μορφὴ τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ἐπέτρεψε τὴν μᾶλλον πρὸς πρώταν μετατόπισιν κατὰ 35 μέτρα τῆς γεφύρας, ἐν σχέσει πρὸς ἔτερα ὅμια σκάφη, μὲ ἀποτέλεσμα ὅστε νὰ ἐπηρεασθῇ εὐνοϊκῶς ἢ ἔξασφάλισις τῆς ἀπὸ γεφύρας ὁρατότητος.

ΕΞΕΔΡΑ ΠΡΟΣΝΗΩΣΕΩΣ ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ

Ἡ ἔξεδρα προσνήσεως ἐσχεδιάσθη κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα εἰς αὐτὴν νὰ δένηται φόρτον 7 τόννων. Σκοπὸς τῆς ἔξεδρας εἶναι: ἡ ἔξασφάλισις ταχείας ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς ἡπρᾶς ἐν περιπτώσει ἀνάγκης παροχῆς ἰστρικῆς βοηθείας, παρακολουθήσεως τοῦ συγκροτήματος τῶν μηχανῶν ὑπὸ εἰδίκῶν, ἐπειγούσης παραλαβῆς ἀνταλλακτικῶν καὶ μεταφορᾶς τοῦ ταχιδρομείου τοῦ πληρώματος ἐν περιπτώσει καθ' ἥν τὸ σκάφος τελεῖ ὑπὸ φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ.

ΔΥΟ ΚΙΒΩΤΙΑ ΔΙΟΔΟΥ ΣΩΛΗΝΩΣΕΩΝ

Ἀντὶ τῶν σωλήνων φορτίου υιοθετήθη τὸ σύστημα κιβωτίων διόδου σωλήνωσεων φορτίου μὲ ἀποτέλεσμα τὴν σημαντικὴν αὔξησην τῆς ἀποδοτικότητος ἀντλήσεως, τὴν ἐπίσης σημαντικὴν μείωσιν τῶν ἔξδων συν-

τηρήσεως καὶ τὸν εύνοικὸν ἐπηρεασμὸν τῆς ἐνισχύσεως τοῦ πυθμένος τοῦ σκάφους.

ΣΥΝΕΧΗΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΠΟΝ

Σύστημα μονήτορος ἐρεύνης ὑπάρχεις ἀερίων εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτημάτων μεταδίδει σῆμα συναγερμοῦ εἰς περιπτώσεις καθ' ἄς, διαφορούσης τῆς φορτώσεως, ἐκφορτώσεως ἢ καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν ἀπὸ τῶν ἀερίων, ἥθελε τυχὸν δημιουργηθῆ συγκέντρωσις ἀερίων εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτησεως, ἥτις νὰ ὑπερβῇ ὀνώτατον καθορισμένον ποσοστόν.

ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τὸ σκάφος εἶναι ὑποδιηρημένον εἰς δύο διαιμήκεις καὶ τέσσαρας ἐγκαρπίας φρακτάς πρὸς δημιουργίαν πέντε κεντρικῶν καὶ ἀνὰ πέντε ἀριστερῶν καὶ δεξιῶν, πλευρῶν δεξαμενῶν, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ ὑπ' ἄριθμον. 3 ἀριστερά καὶ δεξιά ἔχονται οἰκισμοποιοῦνται ἀποκλειστικῶς διὰ θαλάσσας. Ἡ ὑπ' ἄριθμον 4 εἶναι κοινὴ δεξαμενή, χρησιμοποιούμενή ὡς παθητικὸς σταθερωτής, πράγμα ὅπερ ἐπιτρέπει τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῶν ἐπιτροπιδίων μὲ τὰ καλῶς γνωστά ἀποτέλεσματα (καλυτέρα ἀπόδοσις ὅταν τὸ σκάφος δὲν εἶναι ισοβάθυτον πρὸς πρώταν καὶ πρύμνην καὶ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῶν ἐπισκευῶν ἐπὶ τῶν ἐπιτροπιδίων κατὰ τοὺς ἐτησίους δεξαμενισμούς). Δύο, ἀνὰ μία κατὰ πλευράν προστατευτικὴ δεξαμενὴ ἔχει κατασκευασθῇ ἐντὸς τῶν ἀριστερᾶς καὶ δεξιᾶς ὑπ' ἄριθμον 5 πλευρικῆς δεξαμενῆς.

Αἱ δεξαμεναὶ καὶ σὶ σωλήνωσις ἀναρροφήσεως εἶναι οὕτω διαστεγμένα ὡστε νὰ φορτώνωνται δύο διαφόρων βαθμῶν φορτία μὲ ἀναλογίας 51% καὶ 49% ἢ 29% καὶ 71%.

Ἡ ἐγκατάστασις ἀντλιῶν περιλαμβάνει τέσσαρας κυρίας ἀντλίας φορτίου ἀπόδοσεως 3.500 κυβ. μέτρων ὡριαίων ἐκάστη ὑπὸ πίεσιν στήλης ύψους 125 μέτρων. Συνολικῶς 14.000 κυμ. μέτρα ὡριαίων.

Ἡ διάταξις ἀποστραγγίσεως συνίσταται ἐκ δύο ἀντλιῶν ἀποστραγγίσεως ἐκάστης ἀπόδοσεως 350 κυβ. μέτρων ὡριαίων καὶ δύο ἔξαγωγῶν ἀπόδοσεως ἐκάστου 540 κυβικῶν μέτρων ὡριαίων. Σύνολον 1.780 κυβικά μέτρα ὡριαίων.

Ἡ ταχύτητος τῶν ἀντλιῶν δύναται νὰ τηλερρυθμίζεται ἀπὸ τοῦ καταστρώματος ἐντὸς ὥριων 60%.

Αἱ κύριαι βαλβίδες φορτίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, τοῦ ἀντλιοστασίου καὶ εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ φορτίου λειτουργοῦν ὑδραυλικῶς.

Ἡ ἀναρρόφησις ἀποστραγγίσεως εἶναι τύπου πολλαπλῆς ἀναρροφήσεως.

ΜΗΧΑΝΑΙ

Ὄς κυρίαν πρωστήριον μηχανὴν τὸ σκάφος ἔχει ἔνα σύνθετον ὀπτοστρόβιλον δράσεως εὐθέος κύκλου κατασκευῆς 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, μὲ διπλούς, διπλῆς συζεύξεως, μειωτῆρας. "Ἔχει δύο πτεραλοιόβητας κατασκευῆς ἐπίσης τῆς 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα τεχνικοῦ ἐλκυσμοῦ ὑδραυλωτούς ναυτικοῦ τύπου μιᾶς προσφέως Φόστερ Γουΐλερ (D.M. 531). 'Απόδοσις τῆς κυρίας πρωστήριου μηχανῆς 33.000 ἵπποι ἐπὶ διάζονος (μετρικοὶ) ὑπὸ 85 στροφῶν κατὰ λεπτὸν περίπου.

ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΗΤΕ ΤΑΣ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ

BALKANFRACHT CO.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 33 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.293 - 472.427

TELEX : 21.2378

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΕΒΗΤΩΝ

Συνολικὴ ἀτμοποίησις κατὰ λέβητα κανονική 55.000 χιλιογράμμων ὡριαίως καὶ μεγίστη 70.000 ὡριαίως. Πίεσις λειτουργίας εἰς τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ ὑπερθερμαντῆρος 61,2 χιλιογράμμα κατὰ τετραγωνικὸν ἐκατοστόν. 515 βαθμοὶ Κελσίου. Μία χαμηλῆς πιέσεως ἀτμογενήτρια παρέχει ἀτμὸν διὰ τὰ μηχανῆματα καταστρώματος καὶ τὴν θέρμανσιν τῶν καυσίμων. Θερμαντῆρες διὰ τὰς δεξαμενὰς λιπαντικῶν καὶ καυσίμων ἐλασίων.

ΣΤΟΡΕΥΣ ΕΛΙΚΟΣ

Τύπου Wakesha αὐτομάτου ἐλέγχου πρὸς διατήρησιν σταθερᾶς διαφορᾶς πιέσεων μεταξὺ ἐλασίου καὶ θαλασσίου ὕδατος ὑπὸ οἰασδήποτε συνθήκας βυθίσματος. 'Επιπρόσθιτως διασθέτει κυκλοφορίαν ἐλασίου ἐφ' ὅλων τῶν μεταξὺ τῶν ἀλαστικῶν δακτυλίων στεγανότητας, εἰς τὸν διαμερισμάτων, εἰς τρόπον ὅστε νὰ ἀποκλείῃ τὴν δυνατότητα δημιουργίας ὑψηλῶν θερμοκρασιῶν καὶ τὰς συνεπείας αὐτῶν ρωγμάς ἐπὶ τῶν δακτυλίων στεγανότητος. 'Η διατομὴ τοῦ τριβέως τοῦ τελικοῦ ἄξονος εἶναι κεκλιμένη πρὸς καλυτέραν κατανομὴν τῶν κοπώσεων.

ΣΤΡΟΒΙΛΟΓΕΝΗΤΡΙΑΙ

Δύο στροβιλογεννήτριαι 1.600 χιλιοβάτες ἐκάστη.

α) Ο στρόβιλος μειωσεως ἔξαγωγῆς ἀντιθίψεως.

β) Αἱ γεννήτριαι τριβές: Τελείων ἐγκιβωτισμάτων ἄνευ φηκτρῶν 160 χιλιοβάτης 450 βόλτη τριῶν φάσεων 60 κύκλων.

Μία ἐφεδρικὴ γεννήτρια Ntήζελ 300 χιλιοβάτη, 450 βόλτη, τριφασική 60 κύκλων διὰ τὴν ἐν ψυχρῷ ἐκκίνησιν καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν βλάσθη τῆς κυρίας γεννητρίας.

Ἐν περιπτώσει βλάσθη τῆς κυρίας γεννητρίας ἡ ἐφεδρικὴ τοιωτή δῆξελ τίθεται κατ' ἄρχας ἐν κινήσει αὐτομάτως καὶ ἐν συνεχείᾳ τίθενται ἐν κινήσει αὐτοπάντα τὰ ἀναγκαῖα βοηθητικὰ μηχανῆματα, τὸ ἐν κατόπιν τοῦ ἄλλου κατὰ καθωρισμένην σειράν καὶ αὐτομάτως.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

Ο χειρισμὸς τῆς κυρίας πρωστηρίου μηχανῆς, τῶν λεβήτων καὶ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ ἀπὸ τοῦ βάθρου ἐλέγχου διαρκούντων τῶν χειρισμῶν. Οἱ λέβητες δέν ἔχουν ἀνάγκην οἰασδήποτε παραστάσεως. 'Επίσης αὐτομάτως δύναται νὰ ἐτοιμασθῇ τὸ σύστημα τῆς μηχανῆς διὰ χειρισμοῦ ἢ πρὸς πλοῦν εἰς τὴν ἀνοικτήν θαλάσσαν, ἀναλόγως τῆς δέσσεως τοῦ ἐπίλογέως (διακόπτου ἐπίλογης).

Τὸ βάθρον ἐλέγχου περιλαμβάνει ἀναγνώσεις θερμοκρασιῶν καὶ πιέσεων ως καὶ πίνακα συναγερμοῦ.

ΜΕΣΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

'Ἐπι τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος ὑφίστανται δύο φορτωτῆρες 15 τόνων ἔκαστος πρὸς χειρισμὸν τῶν σωλήνων τοῦ φορτίου καὶ εἰς κινήτος γερανὸς 4,5 τόνων διὰ τὰ ἀφόδια καὶ ἀνταλλακτικὰ τοῦ πλοίου.

Τέσσαρα βαρούλκα δρμῆσεως, 30 τόνων ἔκαστον, ἐφοδιασμένα διὰ δύο διεσπασμένων τυμπάνων κεφαλῆς.

"Ἐν βαρούλκον δρμῆσεως 20 τόνων, ἐφοδιασμένον ως τὰ ἀνωτέρω πρὸς χειρισμὸν συρματοσχίων.

Δύο ἐργάται ἀγκυρῶν 30 τόνων ἔλεγχων, μὲ ταχινήτη 15 μέτρων κατὰ λεπτόν, ἐφωδιασμένοι διὰ δύο δόμοιν διεσπασμένων, ἀποσυνδεόμενων καὶ συνδεόμενων, τυμπάνων διὰ ρύματα «Άτλας» καὶ μὲ τύμπανον κεφαλῆς.

'Ενω ἐπίκειται ἡ παραγγελία του

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΤΟ ΣΚΑΦΟΣ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.

ΗΔΗ ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΤΟΠΟΘΕΤΗΘΕΙΣΣΗΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ ΤΩΝ 477.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W. • ΕΓΕΙΡΕΤΑΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΘΕΜΑ, ΜΕ ΑΡ-ΚΟΥΝΤΩΣ ΜΑΛΙΣΤΑ ΑΠΟΧΡΩΝΤΑΣ ΛΟΓΟΥΣ • ΤΟ ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΟΝ ΔΙΑΡΚΩΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΚΟΣΤΟΣ, ΑΙ ΑΓΓΛΙΚΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ

ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ «ΛΟΓΙΚΑ» ΜΕΓΕΘΟΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Εδημοσιεύθη πρό τινος ή είδησις ότι ή βρετανική ναυτιλιακή έταιρία «Γκλόπτικ Τάνκερς» του Λονδίνου — 'Ινδος ό διρυτής της — παρήγγειλεν εἰς τη Ιαπωνικά ναυτηγεία της «'Ισακαβαζίμα Χαρίμα» γιαντιάσιον πετρελαιοφόρον τών 477.000 τόν., d.w.

Κατόπιν έρευνης τό δάρμοδιον 'Υπουργείον τών Μεταφορών έπειθεδείσιν ότι δλαι αι τεχνικοί δυνατότητες ένεφονταν συνοχήν και έπεινεν κυρίως έπι τού θέματος άσφαλειας της ναυπλοίας. Τελικώς τό 'Υπουργείον παρέσχε την έγκρισιν του. Η κατασκευή τού έν λόγω σύντερο τάνκερ θά άρχιση τό 1971 και ή παράδοσις προεδρέθη διά τὸν Φεβρουάριον 1973. Σημειωτέον ότι κατά τό παρελθόν έτος ή «Γκλόπτικ Τάνκερς» είχε παραγγειλεί εἰς τό ίδιον ναυπλγείον σκάφος 400.000 τόν. d.w., σπέρ εἰς διαστάσεις ήτο τό μεγαλύτερον εἰς τὸν κόσμον υπότακενήν ον συγκρίσει πρός τό παραγγελθέν τάνκερ τών 370.000 τόν. d.w. υπό της «Τόκιο Τάνκερ Κόμπανι».

Εἰς τή περίπτωσιν τού νέου τούτου πλοίου, αι διαστάσεις είναι έντυπωσιακαί: Μήκος 360 μ., πλάτος 62 μ., ύψος 36 μ., βύθισμα 28 μ., μεταφορική ίκανότης 581.000 κυβ. μέτρα, ισχύς μηχανής (άτμοστροβίλοι) 45.000 ίπποι.

Θά ήτο χρήσιμος μία σύγκρισης μὲ τὰς διαστάσεις τῶν πλοίων τών 326.000 τόν. d.w., τά όποια έκμεταλλεύεται ή Γκάλφ "Οίλ: Μήκος 435,5 μ., πλάτος 53,3 μ., ύψος 32 μ., βύθισμα έμφορτον 24,7 μ. 'Η πρώτως έξασφαλίζεται δι' άτμοστροβίλου δστις άναπτυσσει ισχύν εἰς έκαστον άξονα 17.000 ίππων ή μεγιστην ισχύν 18.700 ίππων. Σημειωτέον ότι υπάρχουν δύο πηδάλια και θύλικες.

Πρώτη διαπίστωσις: Παρά τήν διεύρυνσιν τού σκάφους, πλέον τών 9 μέτρων, τό βύθισμα δέν ηγήθη πέραν τών 3.30 μ.

Δευτέρα διαπίστωσις: 'Η μεγάλη διακύμανσις είς τό κόστος, "Οταν ή Γκάλφ "Οίλ παρήγγειλεν εἰς τήν Ιαπωνίαν τά 6 πετρελαιοφόρα τών 326.000 τόν. d.w. τό κόστος κατά τήν έποχην έκεινην άνηρχετο εἰς 80 δολαρία κατά τόν. d.w. Λόγω τής συνεχούς άνδου τῶν τιμῶν κατά τούς έπομένους μῆνας, ή έταιρια έκρινεν άργοτέρον προτιμητέον νά τοποθετήσῃ τήν δευτέραν παραγγελίαν της έτη 5 σκαφών εἰς τήν Ιαπωνίαν, όπου ή κατασκευή ήτο κατά 15 έως 20% εύθηντέρα τής Ιαπωνίας. Σήμερον, προκειμένου περὶ πλοίων τών 250.000 τόν. d.w. τό κόστος κατασκευής άνερχεται εἰς 100 και πλέον δολ. κατά τόν. d.w. 'Ως πρός τό σκάφος τών 477.000 τόν. τό κόστος τής κατασκευής του υπολογίζεται εἰς 88 δολαρίων κατά τόν. d.w.

"Υπολογιζομένων τῶν έξαιρετικῶν ύψηλῶν άσφαλιστρων ή πραγματοποιουμένην φέλεια κατά μεταφορίμενον τόνον μεταξύ Περσικού Κόλπου και Ιαπωνίας, έν συγκρίσει πρός τά πετρελαιοφόρα τών 326.000 τόν. d.w. διά ταξιδία Περσικού Κόλπου, Οκινώους είναι συνολικῶν έλαχίστη. Διερωτώνται πολλοί: 'Αξίζει άρση τόν κόπου τό έγχείρημα;

Δέν είναι τάντως ή διαπίστωσις αύτη, ήτης άθησε τήν «Γκλόπτικ Τάνκερς» νά διστάση κατά τάς άρξαμένας διαπραγματεύσεις με τούς Ιαπωνικά ναυπηγούν διά τήν κατασκευή τρίτου τάνκερ, μεγαλυτέρου τού προηγουμένου, μεταφορική ίκανότητος 500.000 τόνων. Τό πάντα θά έξαρτηθη πράγματι είκε τῶν προτεινούμενων υπό τῶν Ιαπωνικών ναυπηγείων οίκον όπως διά περί της ιαπωνικών πεδίου έφ' οσον θετικώς άπεφάνθη τό Ιαπωνικόν 'Υπουργείον τών Μεταφορών διά τό σκάφος τών 477.000 τόν. d.w., έλαχισται πιθανότητες υπάρχουν νά μη έγκρινη τήν νέαν κατασκευήν. 'Έάν έπιστημας παραγγελθή, τό σκάφος τούτο θά παραδοθῇ τόν Φεβρουάριον τό 1974, άκριδώς έτος μετά τήν παράδοσιν τού σκάφους τών 477.000 τόν.

Ἐν τούτοις κάποια αντίδρασις έξεδηλώθη είς τήν Ιαπωνίαν μετά τήν άναγγελίαν τής παραγγελίας αύτης, άπορέουσα από τά συνδικάτα τῶν ναυτικών, άτινα παροπρύνουν τάς άρχας δημοσίου τό μέγεθος τῶν πετρελαιοφόρων μή υπερβῇ τάς διαστάσεις τῶν τελευταίων μηνών. Οι ναυτικοί υποστηρίζουν τάς έχης θέσεις: 'Εάν ή Ιαπωνική Κυβέρνησις έξακολουθεῖ νά είνην τήν ανάπτυξιν τού μεγέθους τῶν πετρελαιοφόρων, τά συνδικάτα θά άπαγορεύσουν είς τά μέλη των νά παρευρίσκωνται είς τάς έργασίας άποπερατώσεως ή νά έπιβούν τού σκάφους, άφού τού μεγέθους τῶν πετρελαιοφόρων, τά συνδικάτα θά άπαγορεύσουν είς τάς έργασίας άποπερατώσεως ή νά έπιβούν τού σκάφους, άφού τού μεγέθη έν περιεργά.

Τό έπιχείρημα τούτο θασίζεται είς προσφάτους έμπειριας, αίτινες κατέδειξαν ότι άριθμός πλοίων, πόσον μεταλλοφόρα, δσον και πετρελαιοφόρα, παρουσίασε σοθαρύ μειονεκτήματα και ότι πρακτικῶν ούδεν μέτρον είχε ληφθή διά τήν άσφαλη ναυτιλούτων τῶν γιγαντιάων πετρελαιοφόρων είς τά

τίκον ήλεκτρισμόν, ούτε καί διά τά ληπτέα μέτρα. Τί ήθελεν άρση συμβού μετ' άλιγα έπη με τά κατασκευαζόμενα σήμερον σούπερ τάνκερ; "Όλα είναι δυνατά. 'Η άντιθεσις τῶν Ιαπωνικῶν συνδικάτων, έκτος τής πλευρᾶς αύτης, έλαυνεται και έξι άλιγα σοθαρών λόγων. "Όλα τά παραγγελθέντα υπό τής «Γκλόπτικ Τάνκερς» σκάφη θά χρονονιαυλωθούν διά μακρά περίοδον υπό τής «Τόκιο Τάνκερ Κόμπανι» διά νά έξασφαλισθή ή προμήθεια τής Ιαπωνίας δι' άργον πετρελαίου, άλλα θα ταξιδεύουν υπό βρετανική σημαίαν και τά πληρώματα θά είναι άμιγώς βρετανικά.

Είς τήν πραγματικότητα ή «Γκλόπτικ Τάνκερ» όποτελει τεχνικόν παράρτημα τού Ιαπωνικού έφοπλιστικού οίκου, ή όποιας έδημου πιοργήθη διά τού άστειου ποσού τῶν 1.000 λιρών στερνινών διά φορολογικούς λόγων. 'Η στροφή ίδιας πρός τό Βρετανικών Νησολόγιον θά έπιτρέψη είς τούς ίδιοκτήτας τῶν πλοίων αύτῶν νά εισπράξουν τήν ναυπηγικήν έπιχορήγησιν (8.4 έκατομ. δολλάρια), τήν δοπίαν παρέχει ή Βρετανία είς διους τούς έφοπλιστάς, οίτινες παραγγέλουν έν σκάφος είς τήν χώραν αύτην ή.. τό έξωτερικόν. 'Η έπιχορήγησις αύτη άντιπροσωπεύει τά 20% τής άξιας τού πλοίου, προκειμένου διά τήν ναυπήγησιν τού πετρελαιοφόρου τῶν 477.000 τόν. d.w. 'Η μέθοδος αύτη άπαντάται απόκμη και είς τήν Δυτικήν Γερμανίαν, όπου τό ναυπηγικόν πρίμ άνερχεται είς 10%, ένω είς τά λοιπάς ναυπηγικάς χώρας τής Ευρώπης δέν οφίσταται.

"Άς σημειωθή πάντως ότι τό πλείστον τῶν μεγάλων έταιριών πετρελαίου περιορίζεται είς σκάφη με τοννάς λίαν προκαθωρισμένων. 'Επι πλέον χρειάζεται ωρισμένος χρόνος διά τήν άπόσθεσιν τῶν 270 μονάδων 200 έως 326.000 τόν. d.w., τάς όποιας θά άριθμει ή παγκόσμιος στόλος τό 1972.

"Εάν τις υπερβῇ τό ρεκόρ διά τής κατασκευής, σκάφων 500.000 τόν. d.w. υπό τάς παρούσας συνήθειας ισοδυναμεῖ με άναληψιν οίκονομού κινδύνου, μή δοκιμασθέντος άκομη, έστω και άν ληφθούν υπ' άριν αι τεράστιαι είς καύσιμα άναγκαια τής Ιαπωνίας.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, LONDON E.C. 3

ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυος άνταποκριτών είς τοὺς κυριωτέρους Αιμένας

Διευθύνεται προσωπικώς υπὸ τοῦ "Ελληνος"

Kou ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γιωστοῦ διὰ τήν πλήρη κατάρτισιν του εἰς τά

Ναυτιλιακά ζητήματα.

ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΥΠΕΡΜΕΓΕΘΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

63 έτη των 200.000 τόννων έν ύπηρεσία

ΕΤΕΡΑ 198 ΣΚΑΦΗ ΤΕΛΟΥΝ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

'Ο ναυλομεσιτικός Οίκος του "Οσλο Φέρνλεϋ" έντη "Εγκερς Τσάρτεριγκ" έδημοσίευσε προσφάτως τήν έπηρεσίαν μελέτην του έπι τών μεγάλων πετρελαιοφόρων διδόντας λεπτομερή άνάλυσιν τών βασικών άποψεων τού παγκοσμίου στόλου τών τάνκερς άνω τών 60.000 τόννων d.w. και τών μεταφορών άργυρού πετρελαίου. Διδόνται τών μεταφορών άργυρού πετρελαίου. Διδόνται τών μεταφορών άργυρού πετρελαίου, τών λιμένων, τής άργιας, με ειδικόν κεφάλαιον άφοράν εις τά μεγάλα διπλής χρήσεως (μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα) σκάφη ώς και τά μεταφορικά φορτίων χώμα και πετρελαίου. Όκτω ούσιωδη σημεία έπισημαίνονται:

1) Πρὸ 10 έτῶν, 16 μόνον πετρελαιοφόρα άνω τών 60.000 τόννων d.w. έτέλουν παγκοσμίως έν ύπηρεσία, άντιπροσωπεύοντα σύνολον μεταφορικής ίκανότητος 1.200.000 τόννων. Εἰς τάς άρχας τοῦ 1970 ούτης άντιστοιχος στόλος περιελάμβανε 590 πλοΐα 61.600.000 τόννων d.w. ή σχεδόν τὸ ήμισυ τοῦ συνολικού τοννάζ. Έξηκοντα τρία πλοΐα είχον μεταφορική ίκανότητα άνω τών 200.000 τόννων. Ούτω ως στόλος τὴν 1ην Ιανουαρίου κατενέμετο ώς κάτωθι:

Κατηγορία τοννάζ	Άριθμός	Τόν. d.w.
60.000 - 80.000 τόν. d.w.	243	16.941.000
80.000 - 100.000	157	14.075.000
100.000 - 150.000	96	11.027.000
150.000 - 200.000	31	5.464.000
200.000 - 250.000	54	11.410.000
250.000 -	9	2.727.000
Σύνολον	590	61.644.000

2) Εἰς τάς άρχας τοῦ 1970, έτέλουν ύπηρεσίαν 269 πετρελαιοφόρα άνω τών 60.000 τόν. d.w. συνολικής χωρητικότητος 55 έκατομμυρίων τόννων άντιπροσωπεύοντα τὰ 94% τοῦ συνόλου τών παραγγελιών δεξαμενοπλοίων. Ἐπὶ τοῦ άριθμοῦ τούτου 198 πλοΐα ήσαν άνω τών 200.000 τόννων d.w.

Αἱ παραγγελίαι κατανέμονται ώς κάτωθι :

Κατηγορία τοννάζ	Άριθμός	Τόν. d.w.
60.000 - 80.000 τόν. d.w.	15	1.012.000
80.000 - 100.000	18	1.667.000
100.000 - 150.000	27	3.400.000
150.000 - 200.000	111	1.796.000
200.000 - 250.000	123	27.114.000
Άνω τών 250.000 τόν. d.w.	75	20.111.000
Σύνολον	269	55.099.000

3) Αἱ μεταφοραὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Εγγύς Ανατολῆς άντιπροσωπεύονται τὰ 75% τοῦ συνόλου τών πραγματοποιηθείσων μεταφορών ύπηρεσίαν μεγάλων πλοίων. Τὰ ύπόλοιπα 25% άνήκουν εἰς τὴν Βόρειον Αφρικήν. Διὰ τὰ πετρελαιοφόρα άνω τών 200.000 τόν. d.w., ή μεταφορὰ άπὸ Περσικοῦ Κόλπου πρὸς Εύρωπον έσημειών ταῖς αὔξησιν ἀνεύ προηγουμένου καὶ τὸ πλείστον τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας αὐτῆς άπησθολήθησαν εἰς τάς μεταφορὰς αὐτάς.

4) Αἱ μεταφοραὶ ύπηρεσίαν δεξαμενοπλοίων άνω τών 60.000 τόν. d.w. άναφέρονται σχεδόν όποκειστικῶς εἰς μεταφορὰν άργυρού πετρελαίου. Τὸ διὰ θαλάσσης μεταφερθὲν δρυγὸν πετρέλαιον, μετρώμενον εἰς τόννους - μίλια, ηὗξθη κατὰ 85% άπὸ τοῦ 1966 μέχρι τοῦ 1969, ήτοι μέση έπηρεσία αὔξησις 23%.

5) Οἱ χρησιμοποιηθέντες λιμένες φορτώσεως διὰ τὰ πλοϊα άνω τών 60.000 τόν. d.w. άνήρχοντο εἰς 52 τὸ 1969. Έξ αὐτῶν μόνον 5 έχρησιμοποιηθήσαν ύπηρεσίαν

ών άνω τῶν 200.000 τόννων. Οἱ λιμένες Χάργκ "Αϊλαντ, Ράς Τανούρα καὶ Μένα ἄλλα Αχμαντί, ἀπαντες εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ύπηρεσίαν οἱ πλέον σημαντικοὶ διὰ τὰ σκάφη τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

6) Η μέση παραμονὴ τῶν πετρελαιοφόρων εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας φορτώσεως παραμένει σχεδόν ή αὐτὴ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. Πρακτικῶς εἰς ὅλους τοὺς λιμένας φορτώσεως παρετηρήθη τὸ 1969 μέσος ὥρος παραμονῆς κατώτερος τῶν δύο ἡμέρων. Αἱ διακυμάνσεις εἶναι περισσότερον σημαντικαὶ εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως. Εἰς τὰς πλείστας έξ αὐτῶν παρετηρήθη μέση διάρκεια παραμονῆς δύο ἡμερῶν ή καὶ ολιγώτερον, ἀλλ' εἰς ἄλλους λιμένας ή μέση παραμονῆς τοῦ πλοίου ἀνήλθε ή καὶ ύπερέδη τὰς τρεῖς ἡμέρας.

7) Ο μέσος ὥρος άργιας δι' ἐπισκευάς καὶ δεξαμενισμούς άνήλθε τὸ 1969 εἰς 16,6 ἡμέρας περίπου κατὰ πλοίον ήτοι χρόνος κατὰ τι μεγαλύτερος τοῦ 1968.

8) Τὰ μικτὰ πλοῖα (μεταλλοφόρα/πετρελαιοφόρα καὶ πετρελαιοφόρα/μεταφορικά χύμα φορτίου) άνω τών 60.000 τόν. d.w. άντιπροσωπεύοντα τὴν 1ην παρελθόντος Ιανουαρίου 9,1 έκατομμύρια τόν. d.w. καὶ, τὴν ιδίαν ἡμερομηνίαν, χωρητικότης 14.400.000 τόν. d.w. πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς έτελει ύπηρεσίαν. Η μεταφορὰ άργυρού πετρελαίου διὰ τὸ 1969, ἔξασθασιθείσα διὰ τῶν σκαφῶν τούτων άντιπροσωπεύεται τὰ 77% τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν (88% τὸ 1968), αἵτινες ἐπραγματοποιηθήσαν διὰ μικτῶν πλοίων άνω τῶν 60.000 τόν. d.w. Τὸ ύπόλοιπον τῶν φορτίων ήσαν μεταλλεύματα καὶ γαιάνθρακες.

ΤΑ ΜΕΤΑΦΕΡΩΝΤΑ ΦΟΡΤΙΑ

Εἰς 402,4 έκατομμύρια τόν. μετρ. ἀνήλθον τὰ φορτία ἀκαθάρτου πετρελαίου τὰ μεταφερόντα παγκοσμίως ἐπὶ σκαφῶν 60.000 τόν. d.w. καὶ ἄνα (1968 τόν. μετρικοὶ 312,1 έκατομ.). Τὸ ήμισυ καὶ πλέον αὐτῶν ἀνεφέροντο εἰς εὐρωπαϊκοὺς προορισμούς, τὸ τέταρτον δι' Ιαπωνίαν καὶ τὸ λοιπὸν τέταρτον δι' ολας τὰς ἄλλας χώρας.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΩΝ

Αὔξησις κατὰ 9.980.000 τόννων d.w. — σχεδόν 7% — έσημειώθη κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος έτους εἰς τὸν παραγ-

κόσμον στόλον τῶν τάνκερς, τοῦ όποιου ή χωρητικότης τὴν 1ην Ιουλίου άνήλθετο εἰς 153.382.169 τόνων d.w. Τὰ ἀκωτέρω προκύπτουν ἐκ στατιστικῆς τῶν κ.κ. «Ενταίνεις έντ Νιούμαν».

Τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὸν κόσμον (περιλαμβανομένων ἔκτος τῶν τάνκερς, τῶν διπλῆς χρήσεως μεταλλοφόρων) πετρελαιοφόρων τῶν Ο.Β.Ο., ὡς καὶ τῶν φαλαινοθηρίων) κατέλαβεν ἡ Λιβερία μὲ 38.841.630 τόνων, ἡ Βρετανία μὲ 20.784.823 τόνων καὶ ἡ Νορβηγία μὲ 18.025.292 τόνων.

Κατὰ τὸ πρώτον έξαμηνον τοῦ 1970, παρεδόθησαν 80 σκάφη συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 10.566.000 τόνων w.d., μὲ μεση, κατὰ σκάφους χωρητικότητα 132.000 τόνων. Κατὰ τὸ ύπηρεσίαν έξαμηνον, 41 σκάφη παρεδόθησαν εἰς τοὺς διαλυτὰς 723.000 τόνων d.w. περίπου, ἐνώ 5 σκάφη 116.000 τόνων μετεσκευάσθησαν δι' ἄλλας χρήσεις. Ἐπιπροσθέτως, 8 σκάφη 152.000 τόνων ἔχαρακτηρίσθησαν ώς διπλαὶς άπωλειαι.

Τὴν 1ην Ιουλίου έτελοιν ύπηρεσίαν 540 σκάφη άνω τῶν 7.000 τόνων ἔκαστον συνολικῆς χωρητικότητος 82.551.000 τόνων περίπου. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Αριθμὸν ρεκόρ τοῦ Ιανουαρίου, έσημειώθη νέα αὔξησις κατὰ 11.600.000 τόνων. Εἰς τὸ σύνολον τῶρα περιλαμβάνονται 246 τάνκερς τῶν 200.000 τόνων d.w. ή καὶ μεγαλυτέρας ἀκόμη χωρητικότητος.

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6-7500 DN

P. O. Box 2110
PHONE : 25493
A/H 881407
836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd
524/526 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ
APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΑΝΗΓΓΕΛΩΣΑΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΝ ΤΟΥ 11ου ΣΚΑΦΟΥΣ

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ"

ΔΙ' ΑΝΤΙΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ΚΑΙ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Νέαι παραγγελίαι άνθελφησαν υπό τών «Ελληνικών Ναυπηγείων» Σκαραμαγκά διά την κατασκευήν δύο άκομη άντιλιμπερτυς και 5 έπι πλέον μπάλκ κάρφιερς χωρητικότητος 37.000 τόν. d.w. έκαστον.

Τα άνωτέρω άνέφερε μεταξύ άλλων ο τεχνικός διευθυντής τών Ναυπηγείων κ. Χ. Καλδῆς κατά τήν καθελκυσιν τού 11ου κατά σειράν SD14 λαβούσα χώραν τήν 18ην παρελθόντος Ιουλίου, εις τήν όποιαν παρέστησαν δ' Υπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέβας, ό ύφουσυργός Οικονομικών κ. Χ. Αχής και άλλοι έπιστομοι. Τό έν λόγω σκάφος ναυπηγείται διά λογαριασμόν της έταιριας «Ν. Γ. Λιβανός; Α.Ν.Ε.», ή όποια έλλεγχεται υπό τού κ. Λ. Μιχάλου. Ανάδοχος παρέστη ή δεσποινής Λούση Μιχάλου, ή όποια άνόμασε τὸ σκάφος «Τζών Μιχάλος».

Προσφωνών τούς παρισταμένους ό κ. Καλδῆς, είπε τά έξης:

«Είμεθα εύτυχείς διά τήν τιμήν που μάς κάμετε, νά παρευρεθήτε εις τήν σημερινήν καθελκυσιν τού ένδεκατου φορτηγού πλοίου SD14, τό όποιον άπό θέσεως τρόπιδος μέχρι καθελκύσεως, διετήρησε τόν έπιτευχθέντα, κατά τή προηγηθέσαν καθελκυσιν, χρόνον κατασκευής, τών έππατά έδδομάδων.

«Ολώς παρεμπιπόντως, άνέφερα, η μάλλον σάς υπενθύμισα, τόν χρόνον κατασκευής τών σκαφών αυτών, δεδομένου, ότι τό πρό μηνών θεωρούμενον έπιτευγμα, μετεβλήθη εις συνήθειαν δι' ήμας, σκοπός μας δε πλέον είναι νά έπιτύχωμεν τάς έξ έδδομάδας.

Σήμερον, σάς έπιφυλάσσω τήν εύχάρι-

στον ειδησιν, ότι εις τόν μέχρι τούδε γινωστόν άφιμον τών 25 SD14 παραγγελθέντων εις τά ναυπηγεία μας, προσετέθησαν και έτερα δύο, άναβισάντα εις 27 τάς συνολικά; μας παραγγελίας τών πλοίων τού τύπου αύτου.

Δέν σάς άποκρύπτω, ότι τό ένδιαφέρον τού έφοπλιστικού κόσμου διά SD14, συνεχίζεται άμείωτον. Πλήγ μως, δι' έν μικρόν χρονικόν διάστημα, δὲν θά δυσηθώμενον ν' άνταποκριθώμενον εις τήν παρουσιαζομένην ζήτησιν, δεδομένου, ότι ή συνέχιστας τής άποδοχής παραγγελιών, θά συνδυασθή μὲ τήν κατασκευήν τών μπάλκ κάρφιερς τών 37.000 τόν. d.w., τών όποιων αἱ παραγγελίαι άνέρχονται εις 7, έχει δὲ έπιτευχθή συμφωνία δι' έτερα 5. Αἱ άνωτέρω παραγγελίαι καλύπτουν παραδόσεις μέχρι τού τέλους τού 1973, καθίσταται λοιπόν έξαιρετικά δυσχερής ή άνάληψης σήμερον περαιτέρω ύποχρεώσεων.

Περαίνων, έπιθυμῶ νὰ εύχαριστήσω έκ μέρους τών «Ελληνικών Ναυπηγείων», τών κ. Μιχάλου, διότι μάς ένεπιστεύθη τήν κατασκευήν τού πλοίου του και νά τού εύχηθω, νά είναι τυχερό και άποδοτικό.

Τήν άνάδοχον, δεσποινίδα Λούση Μιχάλου, εύχαριστούμεν θερμότατα διότι έδέχθη νά βαπτίση τό σκάφος, τό όποιον κατεσκευάσθη εις τήν πατρίδα της και θά φέρη ίνπερήφανα τήν γαλανόλευκον άνά τάς θαλάσσας.

Έκφραζόμεν, διά πολλοστήν φοράν, τήν απειρον εύγνωμοσύνην μας πρός τήν Έθνικήν Κυδέρην διά τήν συμπαράστασίν της

εις τό δημιουργικόν μας έργον, τό όποιον θά συνεχίσωμεν, προσδέποντες πάντοτε πρός νέους δρίζοντας. Όμοιως έκφραζόμεν τάς εύχαριστίας μας εις τούς οικονομικούς δραγανισμούς οἵτινες τόσον συνέβαλον εις τήν προώθησιν τής ναυπηγικής βιομηχανίας τού τόπου».

Άμεσως μετά τήν καθελκυσιν, έτοποθετήθη έπι τής ναυπηγικής κλίνης ή τρόπις τού δωδεκάτου SD14 (σκάφος 1.064) παραγγελθέντος υπό τής έταιριας «Palauka Shipping Co.».

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

Μήκος μεταξύ καθέτων 440'0''.
Πλάτος έπι νομέων 67'0''.
Κοίλον 38'6''.

Έμφορτον βύθισμα 29'0''.
D.W. 15.000 τόν. περίπου.
Όλική χωρητικότης 9.070 (κόροι).

Καθαρά χωρητικότης 6.133 (κόροι).
Κυδισμός 764.300 (κ. πόδια).

Υπηρεσιακή ταχύτης 14 knots.
2 φορτωτήρες τών 5 τόνων εις έκαστον στόμιον κύτους.

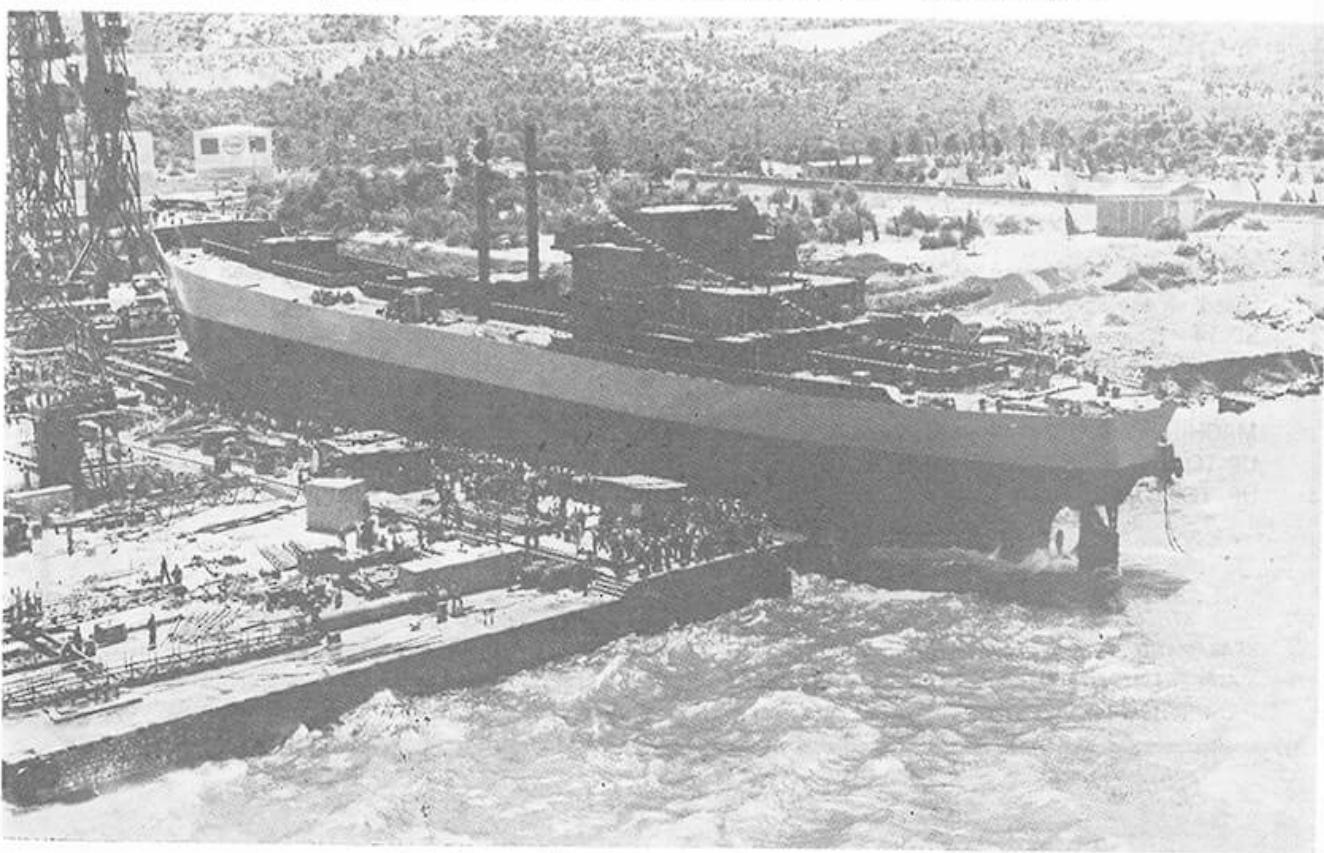
1 ηλεκτρικόν βαρούλκον τών 5 τόνων άνοι έκαστον φορτωτήρα.

Κυρία μηχανή: «Σούλτζερ 5RD68».

Ίπποδύναμις (μεγίστη συνεχούς λειτουργίας): 5.500.

Στροφαὶ άνα λεπτόν: 135.

Ηλεκτρική έγκατάστασίς 440 volts, τριφασική 60 περιόδων.



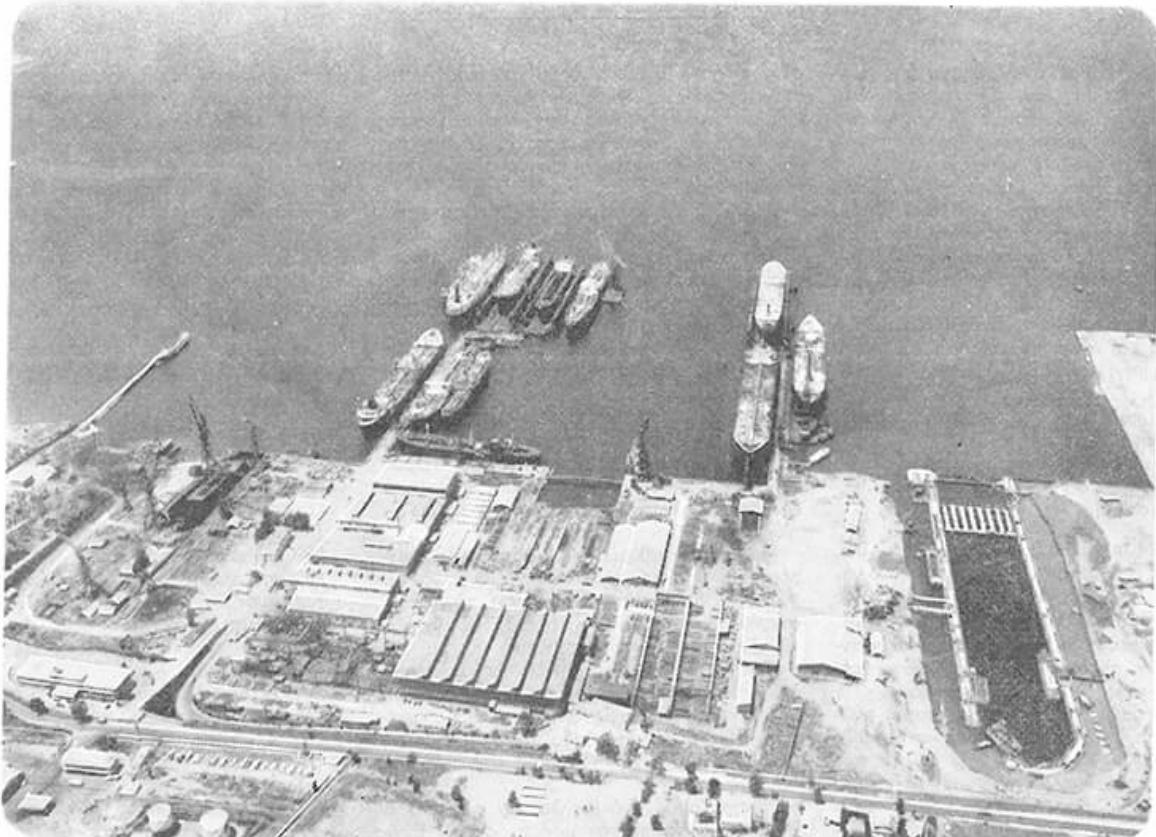
Τό άντιλιμπερτυ «Τζών Μιχάλος» καθελκυσμένον έκ τού Σκαραμαγκά

HELLENIC



SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard.

New Ships for New Times



The building programme of Hellenic Shipyards is based on the speedy turnout of a series of 15,000-ton SD 14 - type cargo ships and a series of 35,000-ton bulk carriers. Of the first, 25 are on order and 7 have

been delivered so far. Contracts have been signed for 6 bulk carriers and many enquiries are pouring in from all quarters as the vivid interest in these new ships for new times continues unabated.



MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF VESSELS OF ALL TYPES UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 DWT. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 240,000-TON GRAVING DOCK UNDER CONSTRUCTION



OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215123 - Cables: SHIPYARD ATHENS

SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS

U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1 - Tel. 01-629 8400 - Telex: 285611/2 - Cables: SHIPNIAR LONDON

U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.Y. 10022 - Tel. MU 8-7070 - Telex: 224042 - Cables: TROCEANIC NEW YORK

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Αγγλική Νομολογία

Σύμβασις ναυλώσεως μεταξύ γαλλικής και τυνησιακής έταιρίας. — Ρήτρα διαιτησίας στην Λονδίνων. — Συνεπάγεται έφαρμογής αγγλικού δικαίου όπου την διαιτήσην μόνον διάσκις δέν υπάρχουν στη συμβάσει. — Επειδή δέν έχεις περί τού διάρμόζοντος δικαίου. — Ρήτρα στη συμβάσει περί έφαρμογής του δικαίου της σημαίας του πλοίου, ισχυρότερα της περί διαιτησίας ρήτρας, καν είστει οι εγκαυλωταί εδικαιούντο να χρησιμοποιήσουν πλοιά διαφόρων σημαιών. — Έφαρμοστέον το γαλλικό δικαίου.

Η Βουλή των Λόρδων, συνεδριάζουσα στη δικαιοδοτική αυτής διάρμοδότητη, έξεδωσε προσφάτως έξι χώρας στην θεωρηθούν ως προδεσεως διάρμοδος ένδισταρουσαν απόφασιν έπι το θέματος έφαρμοστέου δικαίου. Αρχικώς το ζήτησαν άνεκπλευραίς είς διαιτησίαν της άποφασιν, έπικυρωθείσαν ύπο τού Εμποροδικού. Ασκήσεις έφεσες κατά της άποφασεως του Εμποροδικείου, το Εφετείον έξηγάνισε την έκκλησην στην άποφασιν, κατά δέ της άποφασεως του Εφετείου ήκαθη προσφυγή ένωπον της Βουλής των Λόρδων.

Κατά τό έπικρατούν σύστημα, απαντες οι δικασταί έξερεν την γνώμη των. Πρώτος έξερε ταύτην διάρμοδον Ράιντ, διτις άνερεν, διτις περι διάρμοδον οι παρισίους. Ουτοί έπελεξαν Αγγλικόν έντυπον συμβάσεως διά ναυλώσιν δεξαμενοπλοίους κατά ταξίδιον. Τό έντυπον άπτητε έκτεταμένην προσφρογήν, διότι έπροκειτο περι πολλών φορτώσεων κατανεμημένων εἰς περίοδον ένιέα μηδών, διά πλοίων τά δόπον διά παρέχοντος οι προσφυγόντες. Μετά την έκτην φόρτωσιν, άνεκψιμο διένειξις, οι δέ καθών ή προσφυγή ήξιώσαν διαδοχήμωσιν. Η σύμβασις προέβλεπε, διτις πάσα διαφορά διά υποδάλλεται είς διαιτησίαν στην Λονδίνων έκστοτον των μερών διορίζοντος ένα διαιτητήν, έμπορον διεστήν.

Ο δρός 13 του έντυπου ναυλοσυμφώνου διρίζειν διτις ή σύμβασις καταλαμβάνεται και ρυθμίζεται ύπο του δικαίου της χώρας της σημαίας του πλοίου, τού μεταφέροντος το φορτίον, έκτος τών περιπτώσεων γενικής άναριας, διτις διακανονίζεται βάσει των Κανόνων Υόρκης / Αμερέρσης 1950. Άλλα δρός 28 του αυτού έντυπου διρίζεν, διτις σι φορτώσεις θά προσγειωτοποιούνται έπι πλοίων άνηκότων ή έλεγχομένων ή ναυλωθέντων είς την Compagnie d' Armement Maritime S.A., είς ποσότητας 16 - 25.000 τόνων, δέκα τοις έκατον πλοίων ή έλαστον κατ' έλογον τών πλοιοκτητών. Ούτω, δρός 13, άφεσις ή είχεν είς τό έντυπον, προέβλεπεν έν πλοίον καὶ μίαν σημαίαν, ένδι δρός 28 προέβλεπε πλείονα πλοία καὶ δρα ποικιλίαν σηματών.

Τό δικαστήριον δέν έγνωρίζει καὶ δέν ήδυντο νά έρευνήση διά ποιον λόγον δρός 13 παρέμεινεν άμετάδλητος. Ένδεχόμενον δι ναυλομερής έμπιστευόμενος είς τό έντυπον, διπερ είχεν έπιτυχως χρησιμοποιηθή είς τό παρεθόρον, νά μη άνεγνωσαν τό δρός 13 καὶ ούτοι δέ οι συμβολάδεινοι τεθέντες πρό έντυπου συντεταγμένου είς ξένην γλώσσαν νά συνήγαγον ή νά τοις παρερχέθη διαιτεβαίωσις διτις τούτο ένεσωματώνε τά συμφωνηθέντα, νά μη άνεγνωσαν τούτο μετά προσσήχης. Έάν είχον πράξει τούτο θά άντελαιμάνοντο διτις τό κείμενον είχεν άναγκην προσαρμογής.

Τά συμβολάδεινοι μέρη έδει νά γωρίζουν, διτις δεξαμενόπλοια μη διάκοντα είς τούς έκναυλωτάς, θά ήσαν διαθέσιμα διά τοιαύτας φορτώσεις καὶ διτις ταύτα θά δρίζοντο ύπο των έκναυλωτών. Ούτω, δρός

13 δέν ήτο δυνατόν νά καθορίση — ώς διπεσκόπει — τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου.

Έν απουσία θίνεται πάσης ένδειξεως περι προδεσεως ώς πρός τούτο, θά έδει τό δικαιου νά ύποδειξη τό άρμόζον δικαιου, κρινομένου πρός ποιαν χώραν ή πρός ποιον σύστημα δικαιου, έτελει έν στενωτέρα έπαφη ή σύμβασιν ναυλώσεως. Τρεις χώραι είνενφανίζοντο ως έχουσαν άναμμιν. Ή σύμβασις κατητίσθη έν Γαλλία καὶ διά ναυλώσεως περι ποιαν, είς γαλλικά φράγκα. Ή σύμβασις είχε την Τύνιδα ώς τόπον έκτελέσεως. Ή μόνη σχέσις πρός την Αγγλίαν ήτο ή της διά διαιτησίας ήτο ή η θάλασσα την σύμβασιν καὶ ή πρόθεσης αυτή δέν άλλοιούται έκ τού διτις έχοριμοποιήσαν πλοία φέροντα διλας σημαίας. Προσέθετεν, διτις καὶ άν διάρμόζοντο έν την σύμβασιν καὶ ή πρόθεσης τού γαλλικού δικαιου, διότι δρός 13 ύποθετακαὶ άπολλειται την συνεπεία της ήν Λονδίνων διαιτησίας έφαρμογήν τού άγγλικού δικαιου. Έφ' διτις ή έννομος σχέσις είχε στενόν σύνδεσμον πρός τό γαλλικόν δικαιου παρά πρός τό άγγλικόν συνεργάσης πρός την γνώμη τού λόρδου Ράιντ. Ή ύποκομής Ντίλχορν συνεφώνησε πρός την λόρδου Ράιντ.

Μέχρις ού ή ίπτοθεσις άχθη ένώπιον της Βουλής των Λόρδων, έθεωρετο διτις ή Γαλλία καὶ ή Τύνις ήδυνταν νά θεωρηθούν ως μία χώρα, ως έχουσαν τό αύτο σύστημα δικαιου. Ή Τύνις, διατελέσασας γαλλική άποικια μέχρι τού 1956, είχε σύστημα δικαιου, στηριζόμενον είς την Ναπολεόντειον Κώδικα. Τό δικαστήριον έπειθεται νά μή έκφρεται έν σύνδεσμον πρός τό γαλλικόν δικαιου παρά πρός τό άγγλικόν συνεργάσης πρός την γνώμη τού λόρδου Ράιντ. Ή ύποκομής Ντίλχορν συνεφώνησε πρός την λόρδου Ράιντ.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφήρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφήρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Προτών ένθεισεν την σύμβασιν δικαιου. Είναι άκατανότον — είπεν — διτις γαλλική έπιλυση, έδρεύσουσα είς την Γαλλικήν Σομαδίαν και Τυνησιακήν έπιλυση, έδρεύσουσα είς χώραν ή τό σύστημα δικαιου στηρίζεται είς την Ναπολεόντειον Κώδικα, καταρτισασαι σύμβασιν είς Παρισίους, θά είχον την πρόθεσιν νά ρυθμίζεται αυτή ύπο τό άγγλικον δικαιου.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφήρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Προτών ένθεισεν την σύμβασιν δικαιου. Είναι άκατανότον — είπεν — διτις γαλλική έπιλυση, έδρεύσουσα είς την Γαλλικήν Σομαδίαν και Τυνησιακήν έπιλυση, έδρεύσουσα είς χώραν ή τό σύστημα δικαιου στηρίζεται είς την Ναπολεόντειον Κώδικα, καταρτισασαι σύμβασιν είς Παρισίους, θά είχον την πρόθεσιν νά ρυθμίζεται αυτή ύπο τό άγγλικον δικαιου.

Έγινε συνεπώδη δεκτή ή προσφυγή και έξιφονισθη διά πόρφασις τού Εφετείου.

Τική ρήτρα καὶ έπιβάλλει διπού τό άγγλικά δικαστήρια κρίνουσι διτις άρμόζον δικαιου είναι τό άγγλικον.

Τό γεγονός διτις συνεφώνησαν τά μέρη διαιτησίαν έν Λονδίνων είναι σημαντικόν καὶ είς πολλά περιπτώσεις άποδεινεί άποφασιστικόν. Είναι, διμως, έξιχως άνωμαλον τόν γενιγμήν τού λόρδου Ράιντ, τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου είναι τό γαλλικόν.

Ό λόρδος Μόρρις, έρμηνων τόν δρός 13 τού ναυλοσυμφώνου, έκηρυχθη ύπερ τού διτις ούτος έχει την έννοιαν διτις άναφερεται είς τά πλοια, αττινα, κατά κύριον λόγον, θά χρησιμοποιήσουσα οι ναυλωταί. Πρόθεσις ήτο, διτις τό δικαιου της σημαίας τών πλοιών τούτων θά κατελάμβανε την σύμβασιν καὶ ή πρόθεσης αυτή δέν άλλοιούται έκ τού διτις έχοριμοποιήσαν πλοιά φέροντα διλας σημαίας. Προσέθετεν, διτις καὶ άν διάρμόζοντο θά έθειρει έφαρμοστέον τό γαλλικό δικαιου, διότι δρός 13 ύποθετακαὶ άπολλειται την συνεπεία της ήν Λονδίνων διαιτησίας έφαρμογήν τού άγγλικού δικαιου.

Ο λόρδος Γουΐλμπερφορς συνεφώνησε πρός τάς άποφέις ταύτας καὶ προσέθετεν, διτις ή διαιτητική ήτρα, έν απουσίδιον διλας στοιχείων, δύναται νά χρησιμεύση είς συναγωγήν τού άρμόζοντος δικαιου, θάχι διμως είς την προκειμένη περιπτώσιν, είς την διπού ούτοις έφιστανται ίσχυραί ένθεισεις, κατευθύνουσαι είς έφαρμογήν τού γαλλικού δικαιου. Είναι άκατανότον — είπεν — διτις γαλλική έπιλυση, έδρεύσουσα είς την Γαλλικήν Σομαδίαν και Τυνησιακή έπιλυση, έδρεύσουσα είς χώραν ή τό σύστημα δικαιου στηρίζεται είς την Ναπολεόντειον Κώδικα, καταρτισασαι σύμβασιν είς Παρισίους, θά είχον την πρόθεσιν νά ρυθμίζεται αυτή ύπο τό άγγλικον δικαιου.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κανόνα, διτις άρμόζον δικαιου ήτο τό της χώρας πρός ήν ή σύμβασις έτελει έν έγγυτέρω συνδέσμον, τότε άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου ήτο τό γαλλικόν. Ισχυρίσθησαν, διτις, διάρμόζεται διπού ύποδροχει διαιτητική ήτρα περι έπιλύσεως τών διαφορών έν Λονδίνων. Παρεδέχθησαν διτις ή τοιαύτη διαιτητική ήτρα δέν έκώλυνεν τά συμβολάδεινον μέρη νά συμφωνήσουν άλλο δικαιου ώς τό άρμόζον είς την σύμβασιν δικαιου. Όπου διατητησαν διεστήν.

Οι καθ' άν ή προσφυγή άνεγνώρισαν, διτις έτον τό δικαστήριον έφηρμοζεν άδεσμενύτων τόν γενικού κα

'Αγγλικὸν Ἐφετεῖον

**ΔΙΕΝΕΞΙΣ
ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΝ ΠΛΟΙΟΥ
ΕΞ ΑΙΤΙΑΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ**

Τὸ Δικαστήριον Ἐφετῶν ἀπέρριψε προσφυγὴν τῆς ἐν Παναμᾷ ἔδρευσθησάς Α.Ε. Τίμπερ Σιππιγκ ναυλωτρίας τοῦ μπάλκ κάρριερ «Λόντον Ἐξπλόρερ», κατ' ἀποφάσεως τῆς 11ης Μαρτίου τοῦ Ἀρχιδικαστού Μοκάττο ὅτι ἡ ναυλωτρία ἐταιρία ἦτο ὑπόχρεος διὰ πληρωμὴν τοῦ ναύλου ἐκ τῆς χρονοναυλώσεως τοῦ «Λόντον Ἐξπλόρερ» καὶ διὰ τὴν περιόδον καθυστέρησεως τῆς παραδόσεως, μετά τὴν ἐκπνοὴν τοῦ συμβολαίου χρονοναυλώσεως, λόγῳ ἀπεργίας Ἀμερικανῶν λιμενεργατῶν.

Έπι τη σχετικής άντιπροσφυγής της πλοιοκτητηρίας έταιριας, τὸ αὐτὸ Δικαστήριον 'Εφετών ἐπέκυρωσε τὸ ὑπὸ τῶν διαιτητῶν ἡ πιθικόσθεν ἐπιτόκιον 8% — ἀντὶ 4% τὸ ὅπιον καθώρισεν ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἀρχιδικαστοῦ Μοκάττα. Τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἀρχιδικαστοῦ τούτου είχε προηγηθῇ ἡ διαιτησία διαιτητῶν Λονδίνου, οἱ ὅποιοι καὶ ἐπεδίκασαν ποσὸν \$ 281,820.76 ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν ως ἔξοδα τοῦ πλοίου τούτου ἐκ τριμήνου περίου καθυστερήσεως του ἐξ αἰτίας ἀπεργίας Ἀμερικανῶν λιμενεργατῶν κατά τὸ 1968-69. Οι ναυλωταὶ ἡμεφεσῆτησαν τὴ τοιαύντη ἀπόφασιν τῶν διαιτητῶν.

ΤΟ ΣΚΕΠΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ

Ο Λόρδος Αρχιδικαστής Σάμου είπεν ότι δυνάμει Συμφώνου Χρονοναύλωσεως ύππο τημερομηνιάν 25ης Οκτωβρίου 1967 συνεφήνθη ή χρονοναύλωσας του ο «Λόντον Εξ-πλόρερ» από τού χρόνου παραδοσεώς του, διά δώδεκα μήνας — 15 ημέρας έπι πλέον ή έλαπτον όψιον ναυλωτού. Ή έντυπος λέξις «περίπτωση» — μεταξύ των λέξεων «διά» και «δώδεκα μήνας 15 ημέρας έπι πλέον ή έλαπτον» — είχε διαγραφή έτι τού χρονοναύλωσυμφώνου. Οι ναυλωταί απέδιδον μεγάλην σημασίαν εις τήν διαγραφήν ταύτην, ένω ή Λόρδος Αρχιδικαστής έθεωρε ταύτην ώς άνευ σημασίας διά το άποτέλεσμα τής προσθυγής.

Τότε χρονοναυλούσσημφωνον καθώριζε τὴν πληρωμὴν ναύλου ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν «διά τὴν χρῆσιν καὶ μίσθισιν... τοῦ σκάφους... ἀρχῆς γενομένης ὅπλο καὶ τῆς ἡμέρας παραδόσεώς του... καὶ ὅπας ἡ μίσθιστι συνεχισθῇ μέχρι τῆς ὥρας τῆς ἐπαναπαραδόσεώς του... εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. «Εἴ ἐπαναπαράδοσις συσεψφνήτην νὰ γίνη εἰς τὸν τομέα λιμένων Γεράθεουν/Μαυροπέλαι».

Τότε μπάλικ κάριερ παρεδόθη τήν 29ην Δεκεμβρίου 1967 και μετά διάφορα ταξιδιά έφορτωσε εις την 'Ιαπωνίαν κατ' Όκτωβριον 1968 φορτίου χάλυβος. 'Απέπλευσε κατόπιν — διά το τελευταίον ύπό το άνωτέρω χρονοναλούσομψων ταξιδίον — με προορισμὸν έκφορτώσεως τοὺς λιμένας τῆς Νέας 'Ορλεάνης καὶ Χιούντον. Δὲν προεβλέπετο τότε λόγος καθυστερήσεως ὡς πρός τὴν ἐπανατράδοσιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς πλιοκιτήτας του έντος λογικῶν όριων πέραν τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1968.

Τελικώς δύμας — κατόπιν ἀπέργιας τῶν λιμενεργατῶν τῆς Νέας Ὀρλεάνης και τοῦ Χιούστον — τὸ ὄλον φορτίου ἔξεφορτώθη μόδις τὴν 18ην Ἀπριλίου 1969. Καὶ τὸ πλοῖον παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὴν 24ην Ἀπριλίου 1969 ὅτε και ὑπεγράφη τὸ σχετικὸν πιστοποιητικὸν παραδόσεως — ὑπὸ τοῦ «εναιλίσσομφουν ὑπὸ ἡμερομηνίαν Λοιδίνου 25 Δεκεμβρίου 1967» — τόσον ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν, ὅσσον και τῶν ναυλωτῶν. Ἡ περίπτωσις αὕτη ἦτο τῇ οὐσίᾳ παρομοία πρὸς πολλὰς ἄλλας, ἀλλ' ἀσυνθήτης ὡς πρὸς τὴν ἐναντίωσιν τῶν ναυλωτῶν εἰς τὴν καταβολὴν ναύλου — μετά πάσιν τῆς ναυλαγορδῆς — και πέραν τῆς ἐκπνοῆς τῆς εἰς τὸ ναυλοπόνισμαν καθορι-.

σθείσης ήμερομηνίας ἐπαναπαραδόσεως τοῦ σκάφους.

Εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν, ἐσμειῶθη τὸ καταπληκτικὸν φαινόμενον ναυλωτῶν εὐ-
ρισκομένων ἐν ἀδίκῳ διὰ τῆς μὴ ἐπαναπα-
ράδοσεώς του σκάφους ἔγκαιρως — ἐντὸς
λογικῶν ὅρων τῆς εἰς τὸ ναυλωσύμφωνων
προβλεπομένης προθεσμίας — τῆς καθυστε-
ρήσεως τοῦ σκάφους δι' ιδίους των σκοπούν-
και τῆς ἐπιτομῆς τούτων, τὸν ναυλωτόν, δι-
τὶ ἐδικαιούντο νὰ μὴ πληρώσουν τὸν βάσει
τοῦ ναυλωσυμφώνου καθορισθέντα ναυλώ-

Ο Λόρδος 'Αρχιδικαστής απέρριψε τὴν ἀνωτέρω ἐρμηνείαν τῶν ναυλωτῶν. Κατὰ τὴν κρίσιν του, τὸ ναυλοσύμφωνον δὲν τερματίζεται αὐτομάτως ἀκόμη καὶ ἔαν σημειωθῆ^{ται} οἰσιθηποτε παράδοσις τούτου ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν. Προσέτι, ἐφ' ὅστον οἱ πλοιοκτήται δὲν ἀπέσυρον τὸ πλοῖον τῶν καὶ οὐδὲν σχετικὸν ἐλέγχη μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν τὸ ἀνάποδευτον συμπέρασμα θά τηο ὅτι οἱ ναυλωταὶ — τῇ συγκαταθέσει τῶν πλοιοκτητῶν — ἔξηκολούθησαν νό χρησιμοποιούν τὸ πλοῖον ὑπὸ τοὺς σχετικοὺς ὅρους τοῦ ναυλοσύμφωνου. Συνεπῶς ἡσαν ὑπόχρεοι εἰς τὴν πληρωμὴν ναύλου συμφώνου πρὸς τὸ ναυλοσύμφωνον διὰ τὸν πρόσθετον χρόνον χρησιμοποίησεως τοῦ πλοίου. Ὡς εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐτέρας ἀποφάσεως, τὸ ναυλοσύμφωνον δὲν ἐλήξη διὰ τῆς ἐκπνοῆς τοῦ χρόνου καὶ οἱ ναυλωταὶ ἡσαν ὑπόχρεοι διὰ τὴν πληρωμὴν ναύλου μέχρι τῆς 24ης Ἀπριλίου 1969.

Ο Λόρδος 'Αρχικαστής συνεφώνησε μὲ τὴν ἀπόφοιτὸν τῶν διαιτητῶν καὶ τοῦ Δικαστοῦ καὶ συνεπῶς ἀπέρριψε τὴν προσφυγὴν τῶν ναυλῶν ἐπιδικάσας τὴν εἰς Βάρος των κατεβαλόντην τοῦ μισθώματος συμφώνως πρὸς τὸν ναύλον τοῦ ναυλωσανθόντου καὶ μέχρι τῆς 24ης Ἀπρίλιου 1969.

Ἐν συνέχεια ἔκριθή τὸ ἔτι δυσχερέστερον ζῆτημα τοῦ ὑπὸ τῶν διαιτητῶν ἐπιδικασθέντος ἐπιτοκίου 8% ἐπὶ τοῦ ἐπὶ τοῦ ναυλοσυμφώνου ὀφειλόμενου ποσοῦ ἀπό τῆς ημέρας τῆς διαιτησίας μέχρι τῆς καταδίωλης τοῦ ποσοῦ τούτου.

Ο περί 'Αποφάσεων Νόμος του 1838 καθώριζεν ἐπιτόκιον 4% ἑτησίως, ὑπολογιζόμενον ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς ἐκδόσεως τῆς ἀποφάσεως μέχρι τῆς πληρωμῆς τοῦ ἐπιδικαιούμενος ποσοῦ. Απὸ τὸ 1838 τὰ γενικὰ ἐπιτόκια ἔχουν σχεδὸν διπλασιασθή καὶ συνεπῶς τὸ 4% εἶναι παραλόγως χαμηλόν. Νεωτέρα νομοθεσία ἔθεράπευσε τὴν τοιαύτην κατάστασιν πραγμάτων, ἀλλὰ εἰχε ταυτοχρόνως ὡς ἀποτέλεσμα νά ἐνθαρρύνῃ τοὺς ὄφειλετας εἰς ἀναβολὴν ἔκπληρωσεως τῶν

Τό Κεφάλαιον 20 τοῦ περὶ Διαιτησίας Νόμου τοῦ 1950, τὸ δόποιον ἀντικατέσθησε τὸ Κεφάλαιον 11 τοῦ Περὶ Διαιτησίας Νόμου τοῦ 1934, καθώριζεν ὅτι: «Ποσὸν ἐπιδικαζόμενον ὑπὸ διαιτησίας — ἔκτος ἐὰν ἄλλως ἡ διαιτησία δρίσῃ — καθίσταται τοκοφόρον ἀπό τῆς ἡμέρας τῆς ἀπονομῆς καὶ

Θοριζόμενον όποια πάρασεως». Η άνωτέρω διάταξις έκριθη ότι παρέχει εις τὸν διαιτητὴν διακριτικότητα εις τὴν λήψιν τῆς ἀποφάσεώς του, τῆς ὅποιας στερεῖται ὁ Δικαστής.

Πάντως έν τελική άναλυσει, δούλος Αρχιδικαστής διεπύπωσε τὴν ἀποφιν δι τὸν δὲν ἐπίστευσεν δι τὸ πρόθεις τοῦ Νομοθέτη ητο πῶς ἔθαρσον πράγματα τοὺς ὄφειλάτας εἰς παρέκκλισιν ἐπιπληρώσεως τῶν ὑποχρεῶσεών των καὶ δι τοῦ παρά τὴν ἀσφαίειν τοῦ Νόμου — ἐπίστευε διδεται εἰς τοὺς διαιτητὰς ή δικαιοδοσίας δι παροχορίζουν λογικὸν ἐπιτόκιον διὰ τὰ ἐπιδικαζόμενα ποσά. Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀπεφάνθη ύπερ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ύπερ τῆς ἀποφάσεως τῶν διαιτητῶν ὡς πρὸς τὸ ἐπιτόκιον 8% πληρωτῶν ἐτί τοῦ ἐπιδικασθέντος ποσοῦ ἀπό τῆς 1ης Ιουνίου 1969 μέχρις ἔξοφλησεώς του.

Ο δεύτερος των έφετών, λόρδος άρχιδικοστής «Εντμουν Ντέιβις συνεφόδησεν ώς πρός την υποχρέωσιν των ναυλωτών, άλλα διεφώνησεν ἐπί τού θεμάτος τού ἐπιτοκίου, καίστοι ἔθεωρχες καί αὐτός τό ἐπιτόκιον 4% ώς λίσαν χαμηλούν. Τὴν διαφωνίαν του μὲ τὸν πρώτον ἀρχιδικαστὴν Σάμον — συνεπῶς διαφωνίαν του μὲ τοὺς διαιτητὰς καὶ συμφωνίαν του μὲ τὴν ἀπόφασιν τοῦ δικαστοῦ Μοκάττα — ἔβάστισεν εἰς σχετικάς διστάξεις τοῦ περὶ Ἀποφάσεων Νόμου τοῦ 1838, Κεφαλαίου 17, ὃπου προβλέπεται ὅτι τὰ ἔξ απόφασέων ἐπιδικαζόμενον ποσά βά είναι τοκοφόρα πρὸς 4%, ώς καὶ τοῦ περὶ Διαιτησίας Νόμου τοῦ 1950, Κεφαλαίου 20. Ο δικαστὴς Μοκάττα είχε διατυπώσει τὴν γνώμην ὅτι: «Η ἔρουσια τοῦ διαιτητοῦ, ἐν σχέσει πρὸς τὸ θέμα τοῦτο είναι ἀπλῶς δικαίωμα ἀρνητικούριας. Δύναται νὰ δρίσῃ ὅτι τὸ ἐπιδικαζόμενον ποσὸν δὲν βά είναι τοκοφόρον. Εἳναι οὐδὲν δρίση, τότε βά είναι τοκοφόρον ώς το δι' ἀπόφασεως ἐπιδικαζόμενον ποσὸν (δηλαδή 4% κατὰ τὸν ζυγόντα νόμον) ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἀπόφασεως. Εἰς τοῦτο διεμόνω-

μηνιαία της αποφάσεως. Εις τούτο οι επεφωνήσεις άπό την άποψιν τού δικαστού Ντόναλτσον είχαν την περιπτώσιν «Μυτόν» (1969), κατά την άποιαν οι διαιτηταί δύνανται —
κατ' αντίθεσην πρὸς τοὺς δικαστάς — νὰ επιδικάζουν τόκον καὶ μάλιστα ἐπιτόκιον ἀνώτερον τοῦ ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως ἐπιδικασθέντος. 'Ο ἀργυρικαστής Ντέιβις ἐρμηνεύει τὸ ἀνωτέρω κεφάλαιον 20 τοῦ Νόμου 1950 ὡς μὴ παρέχον θετικὸν δικαίωμα ἐπιδικάσεως ἐπιτόκιου.

Τέλος, δὲ λόγδος ἀρχιδικαστῆς Φίλλιμορ συνεφώνησε μὲ τὸν λόρδον ἀρχιδικαστὴν Σάμουν ἐπί ἀμφοτέροις τῶν θεωρήσων.

Είς τούς ωντωλάριας ἐπετράπη ὅπως προσφύγουν εἰς τὴν Βουλήν τῶν Λόρδων ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν θεμάτων, ὑπὸ τὸν δῖον τῆς ἐντὸς 28 ἡμερών καταθολῆς εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τοῦ ποσοῦ τῶν \$ 230.000 καὶ τῆς καταθεσεως εἰς τὸ δικαστήριον ἔτερου ποσοῦ \$ 50.000. 'Ἐπ' ἀμφοτέρων τῶν προσῶν ἐπεδικάσθη ἐπιτόκιον 8% ἀπὸ τῆς 18ης Ιουνίου 1969, μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀποφάσεως καὶ 4% μετά ταύτην.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT.

Cables: "PANDORA"

Phone: 630-21

DURBAN

Telex : 7500 DN

P.O. Box 2119

SOUTH - AFRICA
D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

ποφέγγεται ή δημιουργία ήλεκτρικών σπινθήρων κ.λπ.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΕΒΗΤΟΣΤΑΣΙΟΥ

'Η έργασία χρωματισμού του λεβητοστασίου άπει έλεγχον αντικείμενον λύσεως ναυτεργασιακής διαφοράς.

Ούτω κατά γνωμοδότησιν του ύπουργείου, ο χρωματισμός του μηχανολεβητοστασίου είναι άριστη ή ένα λιμένιν διαλυμένων των φυλακών, έκτελούμενος έντονος του κανονικού ώραρίου έργασίας, ητοι 8ωρων άπο Δευτέρας μέχρι και Παρασκευής, ώς και 5ωρων κατά Σάββατον, την Κυριακής θεωρουμένης ώς ήμερας άργιας, δεν άμειβεται ιδιαιτέρως (extra).

'Η έργασία αυτή, έκτελουμένη σύμως πέραν του κανονικού ώραρίου, άμειβεται ύπερωριακώς, και μάλιστα δι' άπλης ύπερωρίας, διά το πρώτον τετράριον καὶ διά διπλής διά το δεύτερον τετράριον. 'Ενταῦθα σημειούται, ότι το δεύτερον τετράριον δεν είναι ύποχρεωτικόν διά τὸν ναυτικόν, έκτος έτοις πρόκειται περὶ έκτακτου άναγκης τοῦ πλοίου. 'Επίσης, έτοις ή αὖτας έργασίας έκτελεσθῇ κατά Κυριακήν ή έπιστημόν τινα άργιαν, ένα λιμένι ή άριστη ή διαλυμένων των φυλακών, συνεπάγεται καταβολὴν ύπερωρίας δι' άπλαστας τὰς ώρας άπασχολήσεως.

Εἰς περίπτωσιν διατηρήσεως τῶν φυλακῶν διά λόγους άσφαλείας τοῦ πλοίου, ή έργασία τοῦ πληρώματος διέπεται ὑπὸ τῶν διατάξεων περὶ τῆς έργασίας ἐπὶ πλῷ. 'Έαν πόλιν διατηρούνται αὐταὶ, οὐχὶ διέ λόγους άσφαλείας τοῦ πλοίου, καταβάλλεται εἰς τοὺς ἄνδρας τῆς φυλακῆς ύπερωρία διὰ 3 ώρας κατά Σάββατον.

Ἐξ ὅλου, γνωστὸν τυγχάνει, ότι ὁ περὶ οὐ ό λόγος χρωματισμός, άπαγορεύεται ἐν πλῷ, ἐφ' ὅσον χρησιμοποιούνται ίκριώματα.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΑΤΥΧΗΜΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΝ. — ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΖΗΤΗΣΕΩΣ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ

'Εκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 καὶ 2 τοῦ N. 551/1914 ἀναψιφιδῶς συνάγεται, ότι προϋπόθεσις τοῦ δικαιώματος τῆς κατὰ τὸν ὡς ἄνω Νόμον ἀποζημιώσεως δι' ἀτύχημα, είναι ή ὑπαρξίας μεταξὺ δικαιούχων καὶ ύποχρέως συμβάσεως ή σχέσεως έργασίας καὶ ή ἐπέλευσις τοῦ ἀτυχήματος διαρκούσῃ ταῦτη. Μετά τὴν λύσιν δὲ τῆς συμβάσεως ή σχέσεως έργασίας, τότε μόνον — ύφισταται ύποχρέωσις — ὅταν διέργοδότης δὲν ἔξεπλήρωσε τὰς ύποχρέωσεις του καὶ τὸ ἀτυχήματα ἔλαβε χώραν ἐνῷ χρόνῳ ὁ ἐρ-

γάτης μετέβη εἰς τὸν τόπον τῆς ἔργασίας πρὸς εἰσπράξιν τῶν μὴ ἔξοφληθεισῶν ἀποδοχῶν ή διὰ κανονισμὸν ἄλλων ἀπαιτήσεων του.

'Εξ ὅλου, κατὰ τὸ ἄρθρον 78 τοῦ K.I.D. (Νόμος 3816/58) ὁ ναυτικὸς λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως δικαιοῦται εἰς παλιννόστησιν, κατὰ δὲ τὸ ἐπόμενον ἄρθρον 79 ὁ ναυτικὸς ύποχρεούται ὅπως ἀσκήσῃ ἀμελλήτη διὰ δηλώσεως πρὸς τὸν πλοιάρχον τὸ δικαιώμα παλιννοστήσεως. Μὲ τὴν ἀνωτέρω δηλώσιν ὁ πλοιάρχος ύποχρεούται νὰ ἔγχειρισθῇ εἰς τὸν ναυτικὸν εἰσιτήριον ἐπὶ συγκοινωνιακοῦ μέσου, φέροντος εἰς τὴν 'Ελλάδα, ἐκλεγομένου κατ' εὐλογούς κρίσιν, ώς καὶ νὰ καταβάλῃ εἰς τὸν ναυτικὸν ποσὸν ἔξασφαλίζον τὴν μέχρι τῆς ἐπανόδου του διατροφῆ.

'Αντι τοῦ παλιννοστήσεως, ὁ ναυτικὸς δύναται νὰ ζητήσῃ εἰσιτήριον πρὸς ὅλην χώραν, ἐφ' ὅσον τοῦτο δὲν συνεπάγεται μεγαλύτερας διπάνας.

'Εκ τῶν διατάξεων τούτων προκύπτει σαφῶς, ότι ἡ πρὸς πραγματοποίησιν τῆς παλιννοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ, ὀφειλομένη ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου παροχὴ συνισταῖ οὐχὶ εἰς τὴν μεταφορὰν εἰς 'Ελλάδα τοῦ παλιννοστουμένου, ἀλλὰ εἰς τὴν ἔγχειρισιν τοῦ εἰσιτηρίου καὶ τὴν καταβολὴν τοῦ ἔξαρκουντος διὰ τὴν μέχρις ἐπανόδου διατροφῆν χρηματικοῦ ποσοῦ. 'Αμέσως μετὰ τὴν ἔγχειρισιν τοῦ εἰσιτηρίου καὶ τὴν καταβολὴν τοῦ ἀντιτίμου διατροφῆς, ὁ πλοιοκτήτης ἐκπλήρωται τὴν πρὸς παλιννόστησιν ύποχρέωσιν του, ώς εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τῆς συντακτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Σχεδίου τοῦ K.I.N.D. τούτου. Τοιουτοπότως ὁ Νόμος ἐπιβάλλει εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρισιν τὸ οικονομικὸν βάρος διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς παλιννοστήσεως, ητοις ἀποτελεῖ, σύμως, ὑπόθεσιν τοῦ ναυτικοῦ.

Ληφθέντων ὑπὸ σφινγίας τῶν ἀνωτέρω, τὸ 'Εφετεῖον 'Αθηνῶν ἔκρινεν ότι λυθείσης τῆς συμβάσεως ναυτολογίησεως καὶ ἐκπληρώσεως ὡς ἄνω τῆς ύποχρεώσεως τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς παλιννόστησιν, οὐδεμίαν εὐθύνη υπέχει οὗτος ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ, διὰ τὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παλιννοστήσεως ἀτυχήματα καὶ λοιπὰ τυχεῖα γεγονότα. 'Επισής ἔκρινεν, ότι ἀποζημίωσιν συνιστοῦν καὶ τὰ ὑπὸ τρίτου καταβληθέντα, διὰ τὴν θανάτωσιν ή σωματικὴν βλάβην προσώπου χρηματικὰ ποσά, ἐφ' ὅσον ὁ τρίτος προέβη εἰς τὴν πληρωμὴν αὐτῶν ἐξ ύποχρεώσεως ἀπορρεούσης ἐκ συμβάσεως ή ἐκ τοῦ Νόμου.

Τὰ πραγματικὰ περιστατικά, ἐκ τῶν ὅποιων προέκυψεν η ἐπιδίκιος διαφορά, ἔχουν ως ὀκολούθως:

Πλοιοκτήτρια ἐταίρια ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίον συνῆψε μετὰ ἀεροπορικῆς ἐταιρίας ἐν 'Αθηναῖς σύμβασιν μεταφορᾶς

14 παλιννοστουμένων ναυτικῶν, ἐκδοθέντων ισαρίθμων ἀεροπορικῶν εἰσιτηρίων, δυνάμει τῶν ὅποιων οἱ παλιννοστουμένες ἐπειδιάσθησαν τοῦ ἐκτελούντος τὴν γραμμὴν ἀεροσκάψους τῆς, τὸ ὅποιον ἐνῷ ὑπεριπτάσθη τῆς περιοχῆς τῆς Βοιβάτης, κατέπεσε καὶ συνετρίβη ἐπὶ τοῦ ἐδάφους, φονευθέντων καὶ τῶν 14 παλιννοστουμένων ναυτικῶν.

Συνεπείᾳ τοῦ ἀτυχήματος τούτου ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία κατέβαλε τὴν ἀποζημίωσιν, τὴν ὅποιαν ὑπερχρεούτω κατὰ τὸ N. 551/1914 εἰς τὰ δικαιούμενα συγγενικά τῶν ἀπολεσθέντων ναυτικῶν πρόσωπων. Κατόπιν τούτου, ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία ἥγειρε 3 ἀγωγάς, αἰτούμενη ὅπως καταβάλῃ ἡ ἀεροπορική ἐταιρία ἀποζημίωσιν, ὀφειλομένην:

a) Κατ' ἀναγωγὴν βάσει τοῦ ἄρθρου 16 N. 551/1914.

b) Ἐκ τῆς ὑπαιτίου μὴ ἐκτελέσεως τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς, καὶ

c) Κατὰ τὰς περὶ ἀδικοπραξιῶν καὶ προστησεως διατάξεις τῶν ἄρθρων 914, 922 A.C.

Περαιτέρω τὸ δικαιοτήριον ἔκρινεν ότι ὑπὸ τοιούτον περιεχόμενον καὶ αἴτημα αἱ ἀγωγαὶ δὲν στηρίζονται εἰς τὸν Νόμον καὶ κατὰ τὰς τρεῖς οἵσσας βάσεις των, διότι τὰ ἀξιούμενα δι' αὐτῶν ποσά, ἀχρεωστήτως παρότης τῆς πλοιοκτήτριας πρὸς τρίτους καταβληθέντα δὲν συνιστοῦν ζημίαν αὐτῆς, ήτοι πρέπει νὰ ἀνορθωθῇ.

Προσετέν, δι' οἵτινας ἀφορᾶ ἐπιδίωξιν λόγω ἀδικαιολογήσης πλουτισμοῦ, ἐπειδή ἐπὼν σχετικῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 904 καὶ ἐπέκεινα τοῦ A.C. σαφῶς προκύπτει ότι ἀναγνωρίζεται δικαίωμα ἀναζητήσεως τοῦ «άμεσου» μόνον πλουτισμοῦ, ήτοι τῆς περιεχομένης εἰς τὸν λήπτην ὀφελείας ἀπ' εὐθείας ἐκ τῆς περιουσίας τοῦ βλαβέντος ἀνενεγένεται τῆς παρεμβολῆς τρίτου προσώπου, διὰ τῆς περιουσίας τοῦ ὅποιου διῆλθεν ἡ ἀδικαιολογήσης ὧδετεια, ἵνα τελικῶς καταληξῃ εἰς τὸν λήπτην ἐνεργήσαντα δι' ιδίου λογαριασμὸν — ώς ἀκριβῶς δὲν ἔγενετο μὲ τὴν πλοιοκτήτριαν ἐταιρίαν, ητοι πατέτει τὰς ἀποζημιώσεις εἰς τὰ συγγενικά πρόσωπα τῶν ἀπολεσθέντων δι' ιδίου λογαριασμὸν.

Ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει, ὁ ἐπικαλούμενος παρὰ τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας πλουτισμὸς τῆς ἀεροπορικῆς τοιαύτης είναι «έμπειος» καὶ μὴ κατὰ νόμον ἀπ' εὐθείας ἀναζητήτης, ἀφοῦ η τοιαύτη καταβολὴ τῆς πλοιοκτήτριας πρὸς τρίτους, ἐφ' ὅσον ἔγενετο ἀχρεωστήτως, δὲν ἐπέφερε τὴν κατὰ νόμον ἀντίστοιχην ἀπόσβεσιν τοῦ χρέους τῆς ἀεροπορικῆς ἐταιρίας πρὸς τρίτους, διότι τὰς ὑπὸρχησεις ταύτης. 'Επομένως, στερούνται ἐρείσματος αἱ ἀγωγαὶ τῆς πλοιοκτήτριας.

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.
101 Leadenhall St.
LONDON E.C.3.

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

THE STANDARD
BANK OF S.A. Ltd.
BARCLAYS BANK D.C.O.

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

CORRESPONDENTS OF
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.
5, QUAI DU MONT - BLANC
GENEVA - SWITZERLAND

TEXNIKA OEMATA

ΤΑ «ΦΡΗΝΤΟΜΣ»

Την δευτέραν — βελτιουμένου τύπου — σειράν των «φρήντομς» έτοιμάζουν τα ναυπηγεία 'Ισικαδατζίμα Χαρίμα. Είναι τα «Φρήντομ - Μάρκ 11». Η παράδοσή των δρχίζει από τού 1973.

«Ας σημειωθῇ, ότι 79 φρήντομς παρηγέλθησαν μέχρι τέλους Μαΐου είς την 'Ισικαδατζίμα Χαρίμα. Δέκα έξι του αύτου τύπου είς την 'Ισικαδατζίμα Χαρίμα έφθασε τά 3.5 έκατομ. δολλ., έναντι τών αρχικών 2.6 έκατομ. δολλ.»

ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ένω φθάουν πληροφορίαι έξι 'Ιαπωνίας σχετικοί με την ναυπηγησιν ύπερδεξαμενοπλοίου 477.000 τόν. d.w. ύπό των ναυπηγείων της 'Ισικαδατζίμα Χαρίμα και διὰ λογαριασμὸν της «Globtie Tanker Co», έπιτροπὴ διαφορών ἐμπειρογνομόνων συνιστᾶ σειράν μέτρων ἀποβλεπόντων εἰς τὴν ἀποσύδησην καταστροφῶν ὡς ἔκεινη ἡς ἔπεσεν θῦμα πρό τινων μηνῶν είς τὰ ἀνοικτὰ τῆς 'Ιαπωνίας τὸ «Καλιφόρνια Μαρού». Τὸ μεταλλευματοφόρον αὐτὸ 62.165 τόν. d.w. ἦτο τὸ τέταρτον πλοῖον αὐτοῦ τοῦ εἰδούς, ἄτινας εἰς διάστημα δύο ἑτάν ἐναυάγησαν ὑπὸ ὄμοιας συνθήκας. 'Ανεφέραμεν είς τὸ προηγούμενον τεύχος τὰς τεχνικὰς ἐλαττωματικότητας ἃς παρουσίασε τὸ «Σόσεΐ Μαρού» ναυπηγήσεως τοῦ 1965, ἐλαττωματικότητας συνισταμένας εἰς ἑσωτερικὰς ραγάς, αἵτινες

καὶ ἐπέβαλαν τὴν ἀκινητοποίησίν του πρὸς ἐπιθεώρησιν.

Η ἔκθεσις τῆς ἀνωτέρω ἐπιτροπῆς ἐμπειρογνομόνων συνιστᾶ: Τὴν βελτίωσιν τοῦ συστήματος προβλέψεως τῶν κυμάτων, τὴν ἐκτασιν τῶν χαρτῶν ρευμάτων, τὴν κατάρτισιν ἔχειριδίου ναυπλίοις, τὴν βελτίωσιν τῶν μέσων διασώσεως, τὴν ἐπίλυσιν τῆς ἀντοχῆς τῆς γάστρας τῶν πλοίων εἰς τὴν ἀντίστασιν τῶν κυμάτων, τὴν ταχείαν ἐπιστήμασιν τῶν σκωριάσεων καὶ τὴν ταχυτέραν ἀνάπτυξιν τῶν βιβλίων ναυπλίοις.

Τέλος προκύπτει ἐκ δηλώσεων εἰς ἃς πρόεδρον μέλος τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, ότι ἡ ἐπιθεώρησις τῆς ὅποιας ὑπῆρχαν ἀντικείμενον 32 μεταλλευματοφόροι ἀπεκάλυψεν ὅτι ἀριθμὸς ἔξι αὐτῶν παρουσίαζε σοδαράς βλάβας εἰς τὴν ἑσωτερικὴν κατασκευὴν. Τὰ ἀνώτερα τημάτα τῶν δεξαμενῶν ἔρματος εἰς τὰς ὅποιας δι' ἡλεκτρονικῆς μεθόδου προελαμβάνετο ἡ σκωρίασις, ἀντὶ τῆς δι' ἐπιστρώσεως πλαστικῆς οὐσίας παρουσίασαν ἵχνη ταχυτέρας φθορᾶς.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΡΥΠΑΝΣΙΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

Η Σὲλλα 'Οιλ Κόμπανι προειραματίζειθν ἐπιτυχῶς μὲ νέαν μεθόδον ἀντιμετωπίσεως τῶν ἔσοδων διαφροῶν πετρελαίου εἰς τὴν θάλασσαν συνεπειῶν.

Η νέα μέθοδος ἀποκαλεῖται «σάντ - σίνκ» («sand - sink») καὶ συνίσταται εἰς τὴν χρησιμοποίησιν ἄμμου, καταλήγως ἐπεξειργασμένης χημικῶς, ἢτις ἔχει οὕτω τὴν ἴδιότη-

τα νὰ συγκρατῇ ἐπὶ τῶν κόκκων τῆς τὸ πετρελαίου. Διὰ τῆς μεθόδου ταύτης ἡ ἄμμος ραντίζεται μεθ' ὅδατος ἐπὶ τῶν συνεσφευμένων ἐκ διαρροῆς πετρελαίων μὲ τελικὸν ἀποτέλεσμα τὸν καταποντισμὸν τῆς ἄμμου μετὰ τὸν πετρελαίου εἰς τὰ βάθη τῶν θαλασσῶν.

Σχετικαὶ δοκιμαὶ ἐπραγματοποιήθησαν προσφάτως εἰς τὴν 'Ολλανδίαν, εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ λιμένος Χούκ ὅφ Χόλλαντ. Κατὰ τὰς δοκιμὰς ταύτας ἐπετεύχθη ἡ ἐντὸς 45 λεπτῶν τῆς ὥρας κάθαρσις τῆς ἐπιφανείας τῆς Βορείου Θαλάσσης ἀπὸ 100 τόνων ἀργοῦ πετρελαίου προελεύεως Κουβάτη. 'Εστι μεώθη ἐπιτυχία, ὡς ἐπισήμως ἔδεχθη, 95% καὶ αἱ δοκιμαὶ αὗται ἔτυχον τῆς συνεργασίας καὶ τοῦ 'Ολλανδικοῦ 'Υπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων 'Εργων.

Η χημικὴ ἐπεξεργασία τῆς ἄμμου πραγματοποιεῖται διὰ παραγώγου τῆς ἀμμώνιας, τῆς ἀμώνης, ὡς τῆς χρησιμοποιουμένης διὰ τὴν ἄμμον καὶ χάλικας τῶν ὁδοστρωμάτων. Η ποσότης εἶναι ἔλαχιστη (0,1% τῆς ἄμμου κατὰ βάρος) καὶ εἰς σύστασιν τοιαύτην ὠστε νὰ μήν ἀποτελῇ κίνδυνον διὰ τοὺς θαλασσίους ὄργανοις μούσ.

Η ἀπαιτούμενη ποσότης ἄμμου διὰ τὴν ἀφρομογήν τῆς ἀνωτέρω μεθόδου ἀντιστοιχεῖ εἰς ἀναλογίαν ἐνὸς τόνου πρὸς τὸν πετρελαίου, εἰς βάρος. Σημειωτέον ὅτι εἰς τὰς δοκιμὰς τοῦ Χούκ ὅφ Χόλλαντ ἔχρησιμο ποιοτήθη βυθοκόρος, καταλήγως ἐξώπλισμένη καὶ μὲ σύστημα ἀκροφυσίων, ίκανη νὰ μεταφέρῃ ἄμμον εἰς ποσότητα ἐπαρκῆ διὰ τὴν καταπολέμησιν 2.500 τόνων ἐκ διαρροῆς πετρελαίων.

Η Σὲλλα 'Οιλ Κόμπανι προειραματίζεται συνεχῶς καὶ μὲ ὄλλας μεθόδους καὶ ὄλλα ὄλικά — ὡς μὲ ἀφόδην πολυουρεθάνης, σύρου, ὑπολείμματα σαχαροκαλάμου, κόνιν ποάμθρακος — πρὸς ἀποτελεσματικὴν ἀπορράφησιν τοῦ ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης πετρελαίου. 'Επίσης ἀξιολογούμεναι καὶ σχετικαὶ μέθοδοι καύσεως τοῦ διαρρέοντος πετρελαίου.

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



REGULAR SALVAGE BASES ON ALL ISLANDS IN THE ATLANTIC, MEDITERRANEAN, RED SEA, INDIAN OCEAN, SINGAPORE AND THE FAR EAST

Representatives in the United Kingdom:

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE AND TOWAGE) LTD. 14/20 ST. MARY AXE, LONDON, E.C.3.

Telephone : 01-283 (Avenue) 4571—Telex : 2-3544 & 261501

Cables : "Mutuality", London, E.C.3., "Triminsur", London, E.C.3.

After Office Hours : Telephone : Billericay (Essex) 3921 & 01-739-2658

UNITED KINGDOM

194/200 Bishopsgate, London, E.C.2

Tel. : 01-283 (Avenue) 4980 & 7734

Tel. : 263468 & 23778

Cables : "Shipmanag", London, E.C.2

After Office Hours — Telephone :

Orpington (Kent) 26885, 01-882

(Foxlane) 1022, 01-590 7482, 727/7987

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

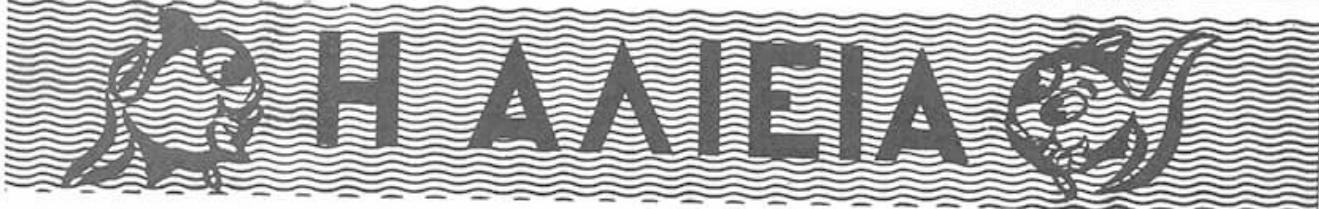
Telephones : 424309, 422225, 470969

Telex : 2338 & 2340

Cables : "Tsvlivo" & "Salvetow"

Telephones - after office hours :

670520, 412260 & 670530



ΝΕΑ ΑΓΟΡΑΝΟΜΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

'Ελευθέρως έπι τιμολογίων καὶ ἄνευ διατιμήσεως θὰ γίνεται τοῦ λοιποῦ ἡ πώλησης τῶν νωπῶν ἰχθύων, καταργουμένης οὕτω τῆς ισχυούσης μέχρι τοῦδε διατίμησεως. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὑπεγράφη ἡδη ἀγορανομικὴ διάταξις.

'Εξ ἄλλου, ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου ἔξεδόθη δελτίον διὰ τοῦ ὅποιον καθορίζονται αἱ ἀνώταται τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως κατεψυγμένων ἀλιευμάτων ἐσωτερικοῦ παραγωγῆς τῶν 'Ελληνικῶν 'Ἐπιχειρήσεων 'Υπερποντίου 'Αλιείας. Διὰ τοῦ δελτίου αὐτοῦ ὅριζεται διὰ ἐπὶ τιμολογίᾳ: 'Αστακός, ἀστακούρες, βακαλάος, φιλέττο, γαρίδες, καλαμάρια, κέφαλοι, κοκκινόφαρα, λιθρίνια, μερλούντσα φιλέττο, μπαρμπούνια, μυλοκόπια, πέρκα φιλέττο, σφυρίδες, φαγκριά καὶ χταπόδια. Διὰ τὰ ὑπόλοιπα ἡδη ἰχθύων ὀρίσθη-

σαν ἀνώταται τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως. Εἰς τὰς τιμὰς αὐτὰς δὲν συμπεριλαμβάνονται τὰ μεταφορικὰ ἔξοδα καὶ τὸ χαρτόσημον τιμολογίου.

Διὰ τὰ τυποποιημένα παρασκευάσματα κατεψυγμένων ἀλιευμάτων ὅριζεται διὰ ἡ πώλησης των θὰ γίνεται, γενικῶς, ἐπὶ τιμολογίᾳ.

'Εξ ἄλλου, καθορίζεται, διὰ αἱ τιμαὶ τῶν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων προδεύσεως ἔξωτερικοῦ θὰ διαμορφούνται ἔκαστοτε ἐπὶ τιμολογίᾳ, ὑπὲρ εὐθύνη τῶν εἰσαγωγέων.

Αἱ ὅριζόμεναι διὰ τοῦ ἐν λόγῳ δελτίου τιμαὶ ἰχθύων διὰ τὴν περιοχὴν τῆς τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης. Εἰς τὰς λοιπὰς περιοχὰς τῆς χώρας αἱ τιμαὶ θὰ διαμορφούνται βάσει τῶν χονδρικῶν τιμῶν πωλήσεως, προσαυξανόμεναι διὰ τῶν νομίμων ἐπιβαρύνσεων.

ΤΙ ΚΑΝΟΥΝ ΟΙ ΆΛΛΟΙ

ΑΛΙΕΙΑ ΤΟΝΟΥ ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΑΣ ΑΚΤΑΣ

Σημειούνται ἔναρξις τῆς δραστηριότητος τῆς «Ἐταιρίας 'Ελεφαντοστο - 'Ιταλικῆς διὰ τὴν ἀλιείαν τοῦ τόνου εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν».

'Η ἔταιρία αὕτη συνεστήθη ὑπὸ ὅμιλου 'Ιταλῶν βιομηχάνων τῆς 'Αλιείας καὶ τῶν κυβερνήσεων τῆς 'Ακτῆς 'Ελεφαντοστού, Γκαμπόν, Κογκό (Μπράζανδιλ) καὶ τῆς Μαδαγασκάρης. Αἱ σχετικαὶ συμφωνίαι συνεργασίας μεταξὺ τῶν 'Ιταλῶν βιομηχάνων καὶ τῆς κυβερνήσεως τῆς 'Ακτῆς τοῦ 'Ελεφαντοστοῦ ὑπεγράφησαν πρὸ ἔτους.

'Η «Ἐταιρία 'Ελεφαντοστο - 'Ιταλικῆς διὰ τὴν ἀλιείαν τοῦ τόνου εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν»

ἡτις θὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ ἀλιεύματος ἐπὶ ἐνὸς μεταφορικοῦ πλοίου ψυγείου καὶ ἐφ' δόσον ὑπάρχει περίπτωσις διὰ τὴν ἐνδιάμεσον συντήρησην θὰ διαθέτῃ στόλον ἐξ ἔξι συγχρόνων ἀλιευτικῶν καταλλήλων ἔξωπλισμένων εἰδικῶς διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν.

'Η ἀλιεία διὰ δικτύων σύρσεως ἡ μὲν «παλάντζες» θὰ διαρκῇ περίπου 11 μῆνας ἐτησίως, λαμβάνοντα χώραν κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς Δυτικῆς 'Αφρικῆς καὶ ειδικώτερον εἰς τὴν περιοχὴν ἀπὸ τοῦ κόλπου τῆς Γουϊνέας πρὸς Βορρᾶν μέχρι τοῦ παραλλή-

λου 15° πλάτους.

Ποσοστὸν τοῦ ἀλιεύματος (προϋπολογιζόμενον εἰς 700 - 800 τόννους συνολικοῦ ὅγκου) θὰ διατίθεται εἰς τὴν κονσερβοδιομηχανίαν τῆς 'Ακτῆς τοῦ 'Ελεφαντοστοῦ, πρὸς κατανομὴν μεταξὺ τῶν λοιπῶν συνεταιρισμένων 'Αφρικανικῶν Κρατῶν καὶ διὰ τὴν 'Ιταλίας ἡ μέσω αὐτῆς δι' ἄλλας χώρας τῆς Κεντροανατολικῆς Εὐρώπης. Τὸ διὰ τὴν 'Ιταλίας προορίζομενον ποσοστὸν θὰ κατευθύνεται εἰς Τεργέστην, ἐκεῖθεν δὲ θὰ διοχετεύεται τόσον πρὸς τὴν τοπικὴν ἀγοράν, ὃσον καὶ τὰς ἀγορὰς τῶν χωρῶν τῆς Κεντροανατολικῆς Εὐρώπης.

Τὸ κείμενον τῆς συναφθείσης συμβάσεως μεταξὺ 'Ιταλικῶν ἀλιευτικῶν οἰκῶν καὶ 'Αφρικανικῶν Κυβερνήσεων, προβλέπει διὰ ἐπὶ τῶν σκαφῶν τοῦ στόλου οἱ τεχνικοὶ θὰ είναι 'Ιταλοί καὶ τὰ πληρώματα 'Αφρικανικά. Κατ' ἀρχάς ἐν τούτοις καὶ ἀριθμός μελῶν τῶν πληρωμάτων θὰ είναι 'Ιταλοί. 'Εν τῷ μεταξὺ διαρκούσης μιᾶς περιόδου 2 - 3 ἔτῶν ἡ ἐπιπλέουσα τοῦ 'Αφρικανικοῦ Πρωταπικοῦ θὰ λαμβάνῃ χώραν εἰς 'Ιταλίαν καὶ προφανῶς εἰς Τεργέστην ἥτις φαίνεται διὰ θὰ είναι ὁ ἀκραίος σταθμὸς βάσις τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὰ πλεονεκτήματα τῆς δόλης ἐπιχειρήσεως προμηνύονται σημαντικά διὰ τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. Μεταξὺ τῶν ὄλλων ἔξι μοιάδες ἀλιευτικῶν (μήκους 50 μέτρων) καὶ συνολικῆς ἀξίας 6 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, τὸ μεταφορικὸν πλοίον ψυγείον καὶ τὸ ἐλικόπτερον ἐπισημάνσεως τῶν «πάγκων» τοῦ τόνου θὰ προσεγγίζουν εἰς Τεργέστην παραμόνοντα ἑκάτη διὰ τὴν ἐκτέλεσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ λιμένος αὐτοῦ τῶν συνήθων ἐργαστῶν συντηρήσεως, δεξαμενισμοῦ κλπ.

Αἱ τοπικαὶ ἀρχαὶ τῆς Τεργέστης θέθεσαν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἔταιρίας τὰς ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ Ντιούνου (ἡδη ἐνέργειγε διὰ τὴν 'Οκεάνιον ἀλιείαν) ὡς καὶ τὰς δύο ὄλλας, αἵτινες εὐρίσκονται εἰς τὴν φάσιν τῆς ἀνεγέρσεως ἐν τῇ βιομηχανικῇ ζώνῃ τῆς Ζάσουλα.

Μὲν σκοπὸν τὴν κατάληξιν εἰς τελικὰς συμφωνίας, ἔλαβε χώραν κατὰ τὸ πρότον 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου εἰς Λινιάδα συγκέντρωσις εἰς ἣν μετέσχον διὰ πρόσδρομος τοῦ 'Ιταλικοῦ ὅμιλου, οἱ πρεσβευταὶ τῶν χωρῶν 'Ακτῆς καὶ 'Ελεφαντοστοῦ, Γκαμπόν, Κογκό (Μπράζανδιλ) καὶ Μαδαγασκάρης, ὡς καὶ ἐμπειρογνόμονες ἐπὶ τοῦ τομέως τῆς ἀναληφθησομένης ἀλιείας.

ΤΑ ΔΕΚΑ ΕΤΗ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

Τὸ σύνολον τῶν ἰχθύων, οἵτινες ἔξεφορτώθησαν ἀπὸ ιταλικὰ ἀλιευτικὰ σκάφη εἰς ιταλικοὺς λιμένας κατὰ τὸ 1968 ἀνήλθεν εἰς 353.000 μετρικῶν τόνων, τῶν ὅποιων ἡ ἀξία ἀντιπροσώπευε τὸ ποσὸν τῶν 77 ἑκατομμυρίων λιρῶν 'Αγγλίας.

Τὸ 1958 τὸ ἔκφορτωθέντα ἀλιεύματα ἦσαν 235.000 τόνων. Οὕτως ἐμφανίζεται κατὰ τὴν δεκατή περίοδον 1958 - 1968 αὔξησις 118.000 τόνων. 'Εκαστον τῶν ἐτῶν ἐπέδειχαν μίαν σταθερὰν αὔξησιν ἑκτὸς τοῦ ἔτους 1968, διπέρ παρουσίασε μίαν πιώσιν περίπου 10.000 τόνων. 'Η αὔξησις τῆς παραγωγῆς φέμελεται εὐρέως εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ στόλου, δοτὶς ἐπεξετάθη ἀπὸ 3.079 σκάφη εἰς 3.893.

'Ο δραγανισμὸς Φ.Α.Ο. δίδει τὸν δρισμὸν τοῦ «Μότορσπιτ» ὡς ἔξηγης: Πρόκειται περὶ σκάφους ἐφαδιασμένου μὲν μηχανοκίνητα ἀλιευτικά μέσα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Πα-

THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY
OF
SHIP OWNERS

The West of England Ship Owners Mutual Insurance

Association (London) Limited

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON E.C.3

Telephone : 01 - 480 7272

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG LONDON E.C.3

ραδλήλως δέ τού «Μότορ μπάτ» ώς σκάφους άλιευτικού, μη διαβέντοντας μηχανοκίνητα μέσα σα άλιειας. Ο συνολικός άριθμος του τελευταίου αύτού τύπου της Ιταλικής άλιευτικής βιομηχανίας κατά τό 1967 άνηρχετο εις 14.509 σκάφη, συγκρινόμενα μὲ έν σύνολον 8.795 σκαφών, απίνα απέτελουν τὴν δύναμιν κατά τό 1958. 'Ακριβεῖς άριθμοὶ δὲν υφίστανται, ἀλλὰ δύναται τὶς νά συμπεράνη, ἀσφαλῶς, δῆτα τὰ μηχανοκίνητα άλιευτικά εἶναι ἔκεινα τὰ δόπια ἀνεβίσασαν τὸν μεγάλον σύγκον τῶν άλιευμάτων. 'Η βιομηχανία κινεῖται σταθερῶς πρὸς μεγαλύτερα πλοῖα υψηλοτέρων πρωστηρίων δυνάμεων.

Η τάσις φαίνεται δῆτα θά ἔξακολουθήσῃ ἐφ' δοσοὶ ή ζήτησις τῆς τοπικῆς ἀγορᾶς ἔξακολουθεῖ αὐξάνουσα καὶ θά βαίνωμεν πρὸς πλοῖα μεγαλυτέρας ιπποδυνάμεως καὶ ίκανότητος, ἀπίνα δύνανται καλύτερον νά ἐκμεταλλεύωνται τὰ κατά παράδοσιν καὶ τὰ νέα ἀλίπεδα.

Παρὰ τὰς 353.000 τόνων άλιευμάτων, ἀπίνα ἔξεφόρτωσεν εἰς τοὺς έθνικούς Ιταλικούς λιμένας δὲ Ιταλικὸς άλιευτικὸς στόλος κατά τό 1968, ή Ιταλία εἰσήγαγεν, ἐκτός τῶν σαρδελλῶν, 185.000 τόνων ίχθυών, ἀξίας 46 ἑκατομμύριών λιρῶν Ἀγγλίας.

Η Ιταλικὴ άλιευτικὴ παραγωγὴ εἰς χρῆμα εἶναι πρὸ-τατα, ή ἔχουσα μεγαλύτεραν ἀξίαν εἰς δόλαρίουν τὴν Εὐρώπην. 'Επι παραδείγματι, τὸ 'Ηνωμένον Βασιλείου, τοῦ δόπιού ή μέση άλιευτικὴ παραγωγὴ μεταξύ τῶν ἑτῶν 1958 - 1968 παρέμεινεν οὐσιαστικῶν σταθερά εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1.000.000 τόνων, εἶχε κατά τό 1968 ἀξίαν άλιευμάτων 64 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας, παραβαλλομένη πρὸς τοὺς Ιταλικούς 353.000 μετρικούς τόνους, τῶν δόπιοίν ή ἀξία εἶναι 77 ἑκ. λιρῶν Ἀγγλίας. Η Γερμανία ἐπραγματοποίησε 38 ἑκατομ. λιρῶν ἐκ τῶν 495.000 τόνων μετρικῶν, οἵτινες ἀντιπροσωπεύουν τὴν άλιευτικὴν τῆς παραγωγὴν καὶ ή Νορβηγία, ητὶς εἶναι δὲ μεγαλύτερος παραγωγὸς άλιευμάτων εἰς τὴν Εὐρώπην, ἐπραγματοποίησεν άλιεύματα κατά τό 1968 2.804.000 τόνους, οἵτινες ἐπωλήθησαν ἔναντι 61 ἑκατομμύριών λιρῶν Ἀγγλίας.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν ἐνδιαφέροντας ἀριθμούς, ἀλλὰ χρήζουν ἀναλύσεως. Αἱ ποικιλίαι τῶν άλιευμάτων, συλλεγέντων ὑπὸ τῶν χωρῶν ὑπὸ ἔξεταστην, διαφέρουν μεγάλως μεταξύ τῶν. Η Ιταλία ἐνδιαφέρεται εἰς δστρακόδερμα καὶ ὁμάδα μαλακών περισσότερον τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ἔξαιρουμένη τῆς Γαλλίας. Τὰ δστρακόδερμα περιλαμβάνουν εἴδη ἀστακῶν καὶ ποικιλίας γαρίδων καὶ τὰ μαλακοειδῆ, σουπιές, μύδια, δκτάποδας (13.000 τόνοι κατά τό 1968) καὶ καλαμάρια. Αὐταὶ αἱ ὁμάδες τῶν ίχθυῶν πραγματοποιοῦν τιμᾶς πολὺ υψηλοτέρες ἀπὸ ἔκεινα τοῦ γάδου, βασιλάσου, χάντοκ (εἰδὸς γάδου) καὶ τῆς ρέγγας, ἀπίνα εἶναι τὰ εἰδῆ τῶν εἰς ποσότητα άλιευμάτων τῶν στόλων τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Νορβηγίας.



ΑΥΣΤΡΙΑ

ΕΠΑΝΕΜΦΑΝΙΖΕΤΑΙ

Η Αύστριακὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρία Ντονάκου Λεδάντε τῆς Βιένης ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν Οὐγγρικὴν κρατικὴν ἐταιρίαν Μαχάρτ δύο μικρὰ δηγελοκίνητα σκάφη, χωρητικότητος 1.300 τόν., γκρόδες ἔκαστον. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἔχουν ὡς βάσιν τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης καὶ ἐπρογραμματίσθησαν μὲ νεαρεῖν τῶν δρομολογίῶν τῶν μεταξύ Τεργέστης καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου ἀπὸ τὰ τέλη 'Ιουνίου. Διὰ τὸν προσεχῆ μῆνα Αὔγουστον προβλέπεται ἡ προσθήκη καὶ τρίτου πλοίου.

Η μεταξύ Αύστριας καὶ Ιταλίας συνθήκη καθορίζει δῆτα ή Αύστριακὴ Κυβέρνησις ἔχει τὸ δικαίωμα χρησιμοποιήσεως τῆς Τεργέστης ὡς λιμένος - βάσεως διὰ δὲ τὰ ὑπὸ τὴν Αύστριακὴν σημαίαν πλοῖα.

Ὑπενθυμίζεται δῆτα κατὰ τὴν ἔνδοξον περίοδον τῆς Αύστρου - Οὐγγρικῆς Αύτοκρατορίας τῶν 'Αφεδρούργων, ή Αύστρια εἶχεν ἀξιόλογον ἐμπορικὸν στόλον μὲ βάσεις τοὺς λιμένας τῆς Τεργέστης, νῦν 'Ιταλικοῦ, καὶ τοῦ Φιούμε, νῦν τοῦ Γιουγκοσλαβικοῦ Ριτζέκα.

ΓΑΛΛΙΑ

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Συμφώνως πρὸς δηλώσεις ἀρμοδίων κύκλων τῆς Γαλλικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας, αἱ πρὸς τὰ γαλλικὰ ναυτηγεῖα νεαὶ παραγγελίαι ἀπότελονται περιστοῦ.

Μεταξὺ τῶν νέων παραγγελιῶν 'Ιουνίου συγκαταλέγονται δύο διὰ δεξαμενόπλοια μεθανίου, χωρητικότητος ἑκάστου 120.000 κυβικῶν μετρων καὶ μία ἑταῖς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως, διὰ φορτηγὸν πλοιοῦν - ψυγεῖον. Η Σὲλλ Τάνκερς ἔδωσε, ἐπίσης, ἔτεραν παραγγελίαν τῆς — τὴν τετάρτην κατὰ σειράν — διὰ τάνκερ μεθανίου, χωρητικότητος 75.

000 κυβικῶν μέτρων.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Ατλαντικοῦ καθειλκύσθη, τὸν παρελθόντα 'Ιουνίου, τὸ χωρητικότητος 227.000 τόνων ι.ν. τάνκερ «Ολύμπικ 'Άξιον» τοῦ κ. 'Ωνάση, καθ' ὃν χρόνον τὰ αὐτὰ ναυτηγεῖα ἔξησφαλίζονται μίαν νέαν παραγγελίαν διὰ τάνκερ χωρητικότητος 270.000 τόνων διὰ λογαριασμὸν ἐταιρίας τῆς δόπιας εἰχον ποηηθῆ παραγγελίαν εἰς τὰ ναυτηγεῖα ταῦτα διὰ 5 παρόμοια σούπερ - τάνκερς.

Αἱ νέαι ἐπιτυχίαι τῶν Γαλλικῶν ναυπηγείων ἀποδίδονται — κατὰ κύριον λόγον — εἰς τὴν δραστικὴν μᾶλλον ἀναδιοργάνωσιν τῆς γαλλικῆς ναυπηγικῆς διοικησίας κατὰ τὰ πρόσφατα ἔτη. Η ἀναδιοργάνωσις αὕτη ἔλατθε τὸν μορφὴν συγχωνεύσεων καὶ τὴν υιοθέτησιν διαφόρων μορφῶν συμφωνίας πεοὶ στενῆς συνεργασίας μεταξὺ τῶν διαφόρων ναυπηγείων. Χάρις εἰς τὴν τοιαύτην ὀρθολογιστικὴν ἀναδιοργάνωσιν, κατέστη ἐπίσης δυνατή, διὰ τὰ μεγαλύτερα ναυτηγεῖα, ή κατακευὴ τῶν νέων, διὰ τὰ ὑπὸ ηγεμονίην ζῆταις σούπερ - τάνκερ καὶ μεγάλα μπάλκ - κάρροιες, καταλλήλων ναυπηγικῶν κλινῶν.

Ἄντιθετῶς, ὑποστηρίζεται ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, δῆτα ή υποτίμησις τοῦ φράγκου δὲν συνέτεινεν εἰς τὴν τοιαύτην εὐτυχῆ διὰ τὰ γαλλικὰ ναυτηγεῖα ἔξελιξιν τῶν πραγμάτων, ἐνῷ ηγεμονεῖ τὸ κόστος τῶν εἰσαγομένων ύλικῶν καὶ ὀδήγησεν εἰς περικοπὴν τῆς κυβερνητικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως.

Αἱ παραγγελίαι τοῦ 1969 προῆλθον κατὰ 63,1% ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ποσοδίδουν εἰς τὴν γαλλικὴν ναυπηγικὴν παραγωγὴν τὸν χαρακτήρα μίας τῶν βασικῶν ἔξισηγακίδων διοικησίαν. Οἱ ναυπηγοί ιθύνονται κύκλοι τῆς Γαλλίας ισχυρίζονται δῆτα ή ἔξισηγακίδης τῶν διοικησίαν προστατεύεται διλγώτερον μετὰ τὴν υποτίμησιν καὶ τὴν καθίερωσιν τοῦ κοινοῦ ἔξωτερικοῦ δασμολογίου τῆς Ευρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος. Οἱ αὐτοὶ κύκλοι παραπονοῦνται, διότι αἱ ἐπιχορηγήσεις ναυτηγησεων ἐμειώθησαν εἰς τὴν Γαλλίαν, ἐνῷ εἰς ἄλλας χώρας, ὡς εἰς τὴν

NORDANA LINE (D.F.D.S.) COPENHAGEN

TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METAEY LIHENON:

KOLOPOU H.P.A. (TAMPA — NEW ORLEANS — HOUSTON) — ELLADOS KAI TANAPALIN

DIA NEOTEYKTWN DHZELOKINHTON SKAFON TAXYTHTOΣ 21 MILALION

ME PYKTIKOY XWOROUΣ (diā kρēstas, phariká, turiá, phrūtak)

KAI MPIGES 85* KAI 50** TONNON

M.V. «MANITOBA»*

27/7—8/8

M.V. «MISSOURI»**

13—20/8

M.V. «MICHIGAN»*

24/8—3/9

M.V. «ALBERTA»**

14—23/9

Prosoxētis ἀναχωρήσεις

ék Kólpou:

'Anaménontai eis Peiraiá:

27/7

28/8

11/9

24/9

15/9

DEKTAI EPISHS FORTWSSEI DIA TOYS LIMENAS:

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

GENIKOI PRAKTORES EN ELLADI: BALTIC LEVANT Co.

AKTI MIAOUYL 7, PEIRAIYES — P.O.B. 110

Teléfōnou: 479-265, 476-902 — Telēx: 2597 PEIRAIYES — Tēlēgr.: BALEVSHIP, BEJASHIP

Μεγάλην Βρετανίαν και τήν Όλλανδίαν ηύξιθησαν. Έπισημάνουν έπισης την ύπο μελέτην υιοθέτησην κυβερνητικής αρώγης ύπερ τών ναυπηγείων εις τήν Δυτική Γερμανίαν και τήν Σουηδίαν.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΖΗΜΙΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Το 1969 ύπηρξεν έκ τών πλέον έπιζημιών τής μεταπολεμικής περιόδου διά τά Γερμανικά ναυπηγεία και κυρίως λόγω μεγάλων αυξήσεων εις τήν τιμήν τού χάλυβος ως και τού κόπτου δανεισμού.

Αι ζημίαι τών ναυπηγείων Ράινσταλ τού "Εμδεν ύπερέδησαν τα 20.000.000 μάρκα (\$ 5.400.000) και τών ναυπηγείων Βέζερ σχεδόν 19.000.000 μάρκα. Τά δύο ταύτα ναυπηγεία έξημιώθησαν συνολικώς κατά τά τελευταία δύο έτη περί τα 50.000.000 μάρκα. Τά ιστορικά ναυπηγεία Μπλόδη & Φός τού 'Αμβούργου έξημιώθησαν έπισης πολλά έκατομμύρια μάρκα. Οι δύο κύριοι μέτοχοι τής Θύρους και Σιέμενς, οι οποίοι έλέγχουν τά δύο τρίτα σχεδόν τών κεφαλαίων, ένισχυουν παρά ταύτα και διά μέτρων περαιτέρω άναπτυξέως τά ναυπηγεία ταύτα. Σημαντικάς έπισης ζημίας ύπεστησαν τά ναυπηγεία Χοβαλίστερκε.

Κατ' άντεσιν πρός τά άνωτέρω, τά μεσαίας τάξεως ναυπηγεία είχον σχετικώς ίκανοποιητικά οίκονομικά άποτελέσματα, τουλάχιστον άνευ ζημιών. Τά ναυπηγεία ταύτα έπραγματοποίησαν μικράς μόνον έπενδύσεις κεφαλαίων και άπεφυγον τήν άνωληψιν παραγγελιών διά σύντερον τάκνερς και άλλα μεγάλα σκάφη.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΙΔΟΦΟΡΑ

Περί το τέλος τού έτους, συμφώνως πρός τάς τελευταίας δηλώσεις τού Προέδρου τής «Προυτένσιαλ - Γκρέις Λάΐν», τό πρώτον σκάφος Λάς τής μεγάλης αυτής άμερικανικής έταιρίας θά τεθή ύπηρη σε προηρεύσια συνθέσιν τήν Μεσόγειον πρός τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Τό πρώτον φορτηγιδοφόρον ώνομασθη «Ιταλία - Λάς», Καθειλάνθη με άναδοχον τήν σύζυγον τού ύπηρη Ούλασίγκτων 'Ιταλού πρέσβεως, τήν 11ην 'Ιουλίου.

"Η διανοιγίσια δόδος ύπο τού 'Ακάντια Φόρεστ», όπερ κατά τό παρελθόν έτος ήνοιξε τήν νέαν φάσιν έπαναστάσεως εις τάς θυλασσίας μεταφοράς, μεταφέρον από τόν Μισσισιπή τά βασικά προϊόντα τά άπαιτούμενα διά τήν Γερμανικήν χαρτοδιομηχανίαν, ήνοιχθη πλέον άποφασιστικός. Τό «Ιταλία - Λάς» άπως και τά 4 άδελφα αυτού πλοία απίνα προβλέπονται ύπο τού προγράμματος τής «Προυτένσιαλ - Γκρέις Λάΐν», δι' α' διετέθησαν 125 έκατον. δολαρίων, θά δύναται νά μεταφέρη 73 φορτηγίδας ή 1.500 έμπορευματοκιβώτων με άντιστοιχούσαν άποδοσίαν — οίκονομικώς έξεταζομένην — πρός έκεινην τουλάχιστον 4 σκαφών συμβατικού τύπου.

"Η έξελιξις τών θυλασσίων μεταφορών βασίνει όλονεν και με ταχύτερον ρυθμόν. 'Από τάς πρώτων μονάδας φορτίου ύπο μορφήν δεμάτων και τήν σχετικήν χρησιμοποίησιν τών περονοφόρων όχημάτων, μετέπεσεν έντος άλιγων έτων εις τήν κατά μονάδας μεταφορών διά τών έμπορευματοκιβώτων, έδημιούργησε και έστερέωσε μίαν λεπτοτάτην τακτικήν τής συνθεδυσμένης μεταφοράς «άπό θυρός εις θύραν και έπεφερε πλήρη άλλαγήν εις τάς περί λιμένων άντιλήψεις, διά νά φθάση εις τήν φάσιν τών φορτηγιδοφόρων πλοίων τού τύπου Λάς. Λίσαν προσεχών ή έξελιξις θέλει είσθλη εις τήν τύπου τών «Σήμπους».

Τό τί σημαίνει ή τελευταία αυτη φάσις διά τούς λιμένας και διά τό σύστημα τών μεταφορών έν συνδυασμῷ πρός τήν διανο-

μήν τών προϊόντων είναι λίαν έμφανες. Οι ίταλικοι λιμένες — με έπι κεφαλή τήν Γενοβαν — είναι ήδη έτοιμοι νά προσαρμοσθῶν πρός αυτήν και τήν άφομοιώσουν. Τό ζητημα, διά νά γίνη άντιληπτόν δέν είναι μόνον τό «πιού θά πάνε αυτά τά σκάφη», όλλα τό της παροχής τής δεύσης πρός αυτά έξυπηρετήσεως πρός τούς πλοιοκτήτας των και τήν χρησιμοποιούσαν αυτά πελατείαν των.

Είς τήν φάσιν «έμπορευματοκιβώτων» τής έξελιξεως τών μεταφορών έδημιουργήθη μέγαρος θύρωσ περί τού ποίος διά λιμήν, ό πλέον ένδεδιγμένος διά νά άποτελέσῃ τόν άκραίον σταθμόν τής νέας κινήσεως. Μετά, όπως ήτο λογικόν και άνεμεντο, τά έμπορευματοκιβώτια και τά μεταφέροντα αυτά πλοία κατηθύνθησαν έκει ίση προσφοράντα διά αυτά έξυπηρετήσιος τά έκαλε. Η φρενίτης τής έμπορευματοκιβωτιοποίησεως έγρε τόν τρόπον τού κατευνασμού της, δοθέντος ίση τελικώς τό πάν έξηρητά έκ τής όργανώσεως και τής παραγωγικότητος ένος έκαστοτού λιμένου.

«Έγενετο, πάντως, άντιληπτόν διά δέν πρόκεται διά κάθε λιμήν νά δέχεται γιγαντιαία σκάφη έμπορευματοκιβωτίων ύπερωκεανών μεταφορών, όλλα' άπλως διά θά πρέπει νά προσαρμοσθή καταλλήλως πρός τήν έξελιξιν τών μεταφορών, λαμβανομένης ύπ' όψιν τής κινήσεως τήν δόποιαν έκαστοτού λιμένων δύναται νά παράση. Έγενετο άντιληπτόν διά νά έπαναπληρωθή διά χώρος ένος σκάφους 1.500 έμπορευματοκιβωτίων τών 40 ποδών, σημαίνει διά κάθε λιμήν νά διαθέτη φορτίο 50.000 κυβικών μέτρων.

Τώρα άντιμετωπίζεται τή τεχνική τών Λάς, τά δόποια ή πλοιοκτήτρια έταιρια, δρώσα μετά περιονίας, σχεδιάζει νά χρησιμοποιήση διά μεταφοράς είτε φορτηγίδων, είτε έμπορευματοκιβωτών.

Διά μίαν φοράν άκομη πιθανώτατα άπαντες οι λιμένες θά έπιζητησουν νά προσελκύσουν τά σκάφη αυτά και θά έλθουν εις τά άντιθετον έάν δέν ίσουν τά σκάφη αυτά παραδόλωντα εις τά κρητιδωμάτα των.

Και ζημίας είναι γεγονός: Τά Λάς θά προσεγγίζουν έκει δόποιον θά θελήσουν οι έφοτηλισταί των και ή πελατεία των, τό δέ πρόβλημα και τών πλοίων αυτών θά έπιλυθη καθ' θόμοιν τρόπον καθ' διά έπελθη και τό πρόβλημα τών άπλων σκαφών έμπορευματοκιβωτών.

Πρέπει πάντοτε νά ένθυμηται τίς, διά τό σύστημα Λάς άποδίδει τό μέγιστον τής άποδοτικότητος, δταν μεταφέρωνται φορτηγίδες προοριζόμενα διά τήν έσωτερην ναυσιπλότων ή άκτοπλοτών, έξασφαλίζουσαν ούτω τον συνθεδυσμένην μεταφοράν ποταμός/θάλασσα/ποταμός, και ίση ή χρησιμοποίησίς των ύποκειται εις τήν όρχην διά τό πλοίον «Μάνα» δέν είναι ύποχρεωμένη νά είσελθη εις τόλιμένα, αποφεύγοντας ούτω καθυστερήσεις, μυρίας δσας κλασικάς γραφειοκρατικάς και άλλας δυσκολίας και έξοδα. Αι φορτηγίδες του τιθέμεναι εις τήν θάλασσαν θά ρυμουλκηθούν εις τήν νηδόδηην, τήν πλησιέστεραν πρός τόν τόπον το παραλαβής άπλω δόποιον τά έμπορεύματα θέλουν μεταφορωθή έπι σιδηροδρομικών ή διδικών μέσων.

Τό σκάφος θά δύναται νά παραμένη εις τήν ράδαν και νά άποστειλη φορτηγίδας, όλλα μετά, έκεινο ίση περιονία τών κανονίση τών ρυμάτων και θά παρουσιάση τό ίψος τών έξδων, θά είναι τά κρητίδωμα.

Κόστος ξαμπλότερον, εύχεραις μεταφοράς, περιορισμός διατυπώσεων και ίκανότης έξευρέσεως φορτίων έπιστροφής θά είναι τά βασικά πλεονεκτήματα διά νά προτιμηθή ένας λιμήν από τά τύπου τά «Λάς» σκάφη.

πρός τό Συμβούλιον Τεχνολογίας Μεταφορών όπως άναθεωρήση τό τεχνολογικά πρόβληματα τής ναυπηγήσεως σούπερ - τάκνερ χωρητικότητος 1.000.000 τόνων ίων.

Η άπόφασις τού 'Ιαπωνικού 'Υπουργού, διπλωματική πρόσημη τό τεχνολογικόν τούτο θέμα εις τό άνωτέρω Συμβούλιον, δασίζεται έπι τής πεποιθήσεώς του διά τή πρώτη τή τάξη ίαπωνική ναυπηγική διομηχανία πρέπει νά εύρεθη προηγούμενη διά τό έπόμενον στάδιον τής τάσεως πρός κατασκευήν όλον και μεγαλυτέρων δεξαμενοπλοίων. Ο 'Υπουργός έδηλωσε θαυματοχώρας διά οι ίδιοι στάμεναι: έγκαταστάσεις τών 'Ιαπωνικών ναυπηγείων έπιπτρεπούν τήν κατασκευή δεξαμενοπλοίων 500.000 τόνων ίων, άλλα και ίση χάρις εις προσφάτους τεχνολογικάς πρόσδοσης είναι δυνατή ή κατασκευή δεξαμενοπλοίου 1.000.000 τόνων ίων εις δύο ήμισεα εις δύο διαφορετικά ναυπηγεία και ή μετά τάυτα συνέωσής των.

Διαφωνία πρός τήν άνωτέρω έξελιξιν σημειώνται — ώς έχουν ήδη άναγράψει τά «Ναυτικού Χρονικού» — από τής πλευράς τής Πλαισιωνικής Ναυτεργατικής 'Ενώσεως, ήτις σύν τοις άλλοις έπικαλεῖται — ώς έπιχειρημά της κατά τού γιγαντισμού τών σκαφών — τά εις ίαπωνικής ναυπηγήσεως σούπερ τάκνερος κατά την παγκόσμιον έμπορον στόλον. Κατά τά στοιχεία τάυτα, διά 'Ιαπωνικός στόλος η ίδιη έντος τού 1969 κατά 4.400.000 τόν. γκρός (22.5%) και άνηλθεν ούτω εις τό έπιπεδον συνολικής χωρητικότητος 23.990.000 τόνων γκρός.

Η άνωτέρω έλληνικών σχεδόν διαστάσεων μεγάλη και ταχύρρυθμος αυξήσις άποδιδεται — ύπο τών έπισημων 'Ιαπωνικών κύκλων — εις τή τεραστίαν άνοδον τών 'Ιαπωνικών έξαγωγών και είσαγωγών, και γενικώτερον εις τή σημαντικήν αυξήσιν τού παγκοσμίου έμπορού.

Ἐν τούτοις, παρά τήν αυξήσιν τού 'Ιαπωνικού τονάζ, ή συμμετοχή τών ύπο τήν 'Ιαπωνική σημαίαν πλοίων εις τά έθνικά φορτία είσαγωγών και έξαγωγών κατ' έλαχιστον η ίδιη έντος τού 1969 και παραμένει σημαντικών κάτοι τού ήμισεος. Ούτω ή εις έξαγωγάς συμμετοχή άνηλθεν εις 38.8% μόνον (ποσοστοία αυξήσις 2.4%) και ή εις είσαγωγάς εις 48.1% (ποσοστοία αυξήσις 0.4%).

Ἐξ άλλου, αι κατά τό οίκονομικόν έτος 1969 πρόσδοσι τών 'Ιαπωνικών νοιτιλιακών έταιριων η ίδιη έντησαν κατά 17.3%, έν συγκρίσει πρός τό προηγούμενον έτος, όλλα' έπισης η ίδιη έντησαν και τά έξοδα έκμεταλεύσεως κατά 20.1%. Ούτω τά κέρδη τών έταιρων τούτων έμειλθησαν κατά 7.4% και τούτο άπετελεσσεν συνέχειαν εις τήν άπο τού 1967 άρξαμένην πτώσιν, ίδια εις τόν τομέα τών έταιρων τακτικών γραμμών. Η σχετική «Λευκή Βίβλος» τού 'Ιαπωνικού 'Υπουργείου Μεταφορών ήποδεικνεί τήν έκ τού λόγου τούτου έπιβαλλομένην άναθεωρήσιν τούνανταλογίου τών λάινερς.

Ως πρός τό γενικόν θέμα τής μελλοντικής άναπτυξίας τού 'Ιαπωνικού έμπορικον στόλου, ή αύτή «Λευκή Βίβλος» - «Εκθεσίς θεωρεί ώς άνεταρκή τήν διά τήν 5ετίαν 1969 - 1974 πρότερον προγράμματοσθείσαν ναυπηγήσιν νέου 'Ιαπωνικού τονάζ χωρητικότητος 20.500.000 τόνων γκρός, λόγω τής εύρυτάτης — κατά 10.6% — άναπτυξίας τής 'Ιαπωνικής έθνικής οίκονομίας. Η τοισύτη ύψηλού ρυθμού ρυθμού άνοδος έχει ήδη έπιβαλει τήν έπιπλονην νέου Κυβερνητικού

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΝΟΣ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ

Ό 'Υπουργός Μεταφορών τής 'Ιαπωνίας κ. Τομισμπούρο Χασιμότο έδωσεν διηγίας

Προγράμματος οικονομικής και κοινωνικής αναπτύξεως.

ΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Ο Πρόεδρος της "Ενώσεως Ιαπώνων Εφοπλιστών κ. Χισάω Φουκούντα εδήλωσεν ότι ή έντος της 5ετίας 1969-1974 ναυπηγηθσόμενον Ιαπωνικόν τονάκι έπιβαλλεται νά άνθει εις 34.400.000 τόνους γκρός ήνα έξασφαλισθούν έπαρκη μέσα από θαλάσσης διακινήσεως φορτίων. Η έκτιμησης αυτη τών Ιαπώνων έφοπλιστών βοσίζεται εις τά στοιχεία αναπτύξεως τού άνωτέρω νέου Κυβερνητικού προγράμματος.

Διά την ναυπήγησην τονάκι 34.400.000 τόνουν γκρός θά άπαιτηθούν έπενδυσεις της τάξεως τών 2.600.000 έκατομμαρίων γιέν, έναντι 600.000 έκατομμαρίων γιέν διά την ναυπήγησην πλοίων συνολικής χωρητικότητος 20.500.000 τόνουν γκρός, ως τό άρχικόν Κυβερνητικόν πρόγραμμα.

Οι Ιάπωνες πλοιοκτήται φαίνονται ώς άποφασισμένοι νά έπιπτύχουν τόν στόχον τών 34.400.000 τόνουν γκρός. Τάξ απόφεις των συμμερίζονται ή Ιαπωνική "Ομοσπονδία Σιδήρου και Χάλινδος και ή Ιαπωνική "Ενώσεις Πετρελαιοειδών, πρός έξασφάλισιν σταθεράς προσφοράς βιομηχανιών πρώτων ύλων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΟΡΓΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Οι Βρετανοί πλοιοκτήται ναυπηγούν τόν πλέον συγχρονισμένον έμπορικόν στόλον τού κόσμου, ώς άνεκοινώσε προσφάτως τό Ναυτικόν "Επιμελητηρίου τού Λονδίνου. Παρηγείλαν νέα σκάφη 3.400.000 τόνουν d.w. κατά τό έξαμηνον τό λήξην τό τέλος 'Απριλίου και σήμερα έχουν παραγγελίας ρεκόρ

16.300.000 τόν. d.w., δηλαδή παραγγελίας, αι δποίσαι άντιπροσωπεύσουν τό 15% τού παγκοσμίου συνόλου. Ανάλυσις τών παγκοσμίων στέλων και παραγγελιών υπόδεικνει ότι τό 1/3 περίπου τών ύπό παραγγελίαν σκαφών κοντέινερς, συνολικού έκπτοτιματος 3.400.000 τόν. προορίζονται νά ύψωσουν τήν βρετανικήν σημαίαν, ώς και 17% περίπου άπό τά φορτηγά χύδην φορτίου και τά φορτηγά μεταφοράς πετρελαίου — χύδην φορτίου — μεταλλεύματος, και πλέον τού 14% τών πετρελαιοφόρων τών ύπό παραγγελίαν διεθνώς.

Τό "Επιμελητηρίου άναφερει, ότι οι Βρετανοί πλοιοκτήται έχουν παραγγελίεις άρκετά νέα σκάφη, ώστε νά ύπερβιτπλασιάσουν τό σημερινόν στόλον των εις μπάλκ - κάρριερς. Τό ποσοστόν αύτό είναι διπλάσιον τού παγκοσμίου μέσου όρου. "Οσον άφορε τά πετρελαιοφόρα, τό πρόγραμμα άντικαταστάσεώς των είναι μεγαλύτερον τού παγκοσμίου μέσου όρου. Τό σύνολον τών παραγγελιών είναι σήμερον άκριβώς τό ημισυ τού ύπάρχοντος στόλου 128.4 έκατομ, τόν, και ή βρετανική συμμετοχή ύπολογίζεται εις 17 έκατ, τόν. d.w.

Ο πρόεδρος τού "Επιμελητηρίου σέρ Τζών Νικολσον εδήλωσε τά έχης: «Οι άριθμοι αύτοι είναι ποιόν ένθαρρυντικοί, διότι δείχνουν ότι έξακολουθούμεν νά είμεθα ισχυροί εις τούς πλέον σημαντικούς τομείς αναπτύξεως τής Ναυτιλίας».

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Ο κ. Βασιλείος Μαυρολέων άνεφέρθη προσφάτως εις τήν έπτοσίαν τού ώρ Πρόεδρος τής Λόντον έντ Οθερστήζ Φρέϋτερς, εις Λονδίνον, εις τήν συγκλονιστικήν άνοδον τών τιμών τών νέων πλοίων και τής έπαναφοράς τής ρήτρας κλιμακώσεως (ε-

sealation clause) εις τά νέα ναυπηγικά συμβόλαια. Ιδιαίτερας άνησυχίας έχει προκαλέσει ή κατά τούς τελευταίους έξι μήνας άνοδος τών άνωτέρω τιμών.

«Είναι σχεδόν άδυνατον πλέον» είπεν ο κ. Μαυρολέων, «όπως δοθή παραγγελία ύπό πλοιοκτήτην διά παράδοσιν τό 1973 ή άργοτερον άνευ τής ύπογραφής έπιταγής έντικων πρός κάλυψην τών ναυπηγείων έναντι αύξησεως τού κόστους κατασκευής. Ως ναυπηγοί (έλεγχοντες τά ναυπηγεία) θατιν έντ Πικεραγκιλά ώς και τά Μπάρτραμ έντ Σάνς) γνωρίζομεν διότι δέν πρόκειται περι άπλησίας έκ μέρους τών ναυπηγείων».

Πολλά ναυπηγεία, τά όποια είχον συμβόλαια εις καθωρισμένας τιμάς έγινωσαν ζημίας και άδυνατον νά έπινωσουν ύπό παραμοίους δρους. «Διά τούτο ένδεικνυνται μέτρα — ύπό πορφήν ρήτρας κλιμακώσεως — πρός προστασίαν τών κατασκευαστών πλοίων έναντι τών ένδεχομένων αύξησεων τού κόστους μή δυναμένων νά προβλεφθούν πρό τριών ή και περισσοτέρων έταν».

ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τριακόσια έκατομ, λιρών εις συνάλλαγμα εισήγαγεν, άμεσως ή έμμεσως, τό παρελθόν έτος ή άγγλική Ναυτιλία. Ρεκόρ άνευ προγραμμάτων. Τό 1968 τό εισόδημα άνηλθεν εις 291 έκατομμύρια.

Τό ξηρού φορτίου σκάφη εισέφερον 198 έκατομμύρια (αύξησης 11%), έναντι τού 1968 και τά τάκερς 103 έκατομ, λιρών.

Η είσφορά τής Ναυτιλίας ύπολογίζεται εις τά 22% πάσας άλλης έντικης συναλλαγματικής τοιαύτης. Και έπι πλέον, άν συντολογιούθη ή έξοικονόμησις συναλλαγματος έκ τής προσφοράς τών ύπηρεσιών τού άγγλικού πλοίου ή δηλη συμβολή συναλλαγματική φθάνει τά 549 έκατ. λιρών.

H.E. MOSS & COMPANY LIMITED

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CONSTRUCTION AND
CHARTERING OF TONNAGE OF EVERY DESCRIPTION,
SHIP AGENCY, SHIPPING VALUERS

Established 1854

CUNARD HOUSE
88 LEADENHALL ST.,
LONDON E.C.3.

Telephone 01 283 5981 (5 lines) Telex 28114
Telegrams Foreign—MOSS London E.C.3.
Inland—MOSS Stock London
Sale and Purchase Dept. MOSSALE London E.C.3.
Tanker Chartering MOSSOILS London E.C.3.

CUNARD BUILDING,
LIVERPOOL 3

Telephone 051 CENtral 6633 Telex 62494
Telegrams Hemoss Liverpool 3

MOSS



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

“Ο ΦΟΙΝΙΞ” ΑΝΩΝ. ΕΛΛΗΝ. ΕΤΑΙΡ. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Νέα Γραφεία εν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

ΤΗΛΕΦ. :01-480.6242 — TELEX: HELPOOL 21240 — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΟ.: HELPOOL LONDON E.C. 3

Γραφεία της Κοινοπραξίας εν Αθήναις :

Παρά τη Ασφαλιστική Έταιρεία “Ο ΦΟΙΝΙΞ” όδος Σοφοκλέους 11

ΤΗΛΕΦ.: 310.184 — TELEX: 215608 FINS GR. — ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: FINEL ATHENS



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηρόλογιον, βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄγγελικ Γκλόρια»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν «Nelson C. White»), νεοσυγρασθέν, 24.807 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀγγελικὴ Δόξα» (κ. Γεώργ. Νικολός).

2. «Χρυσός αλάντον»: Φορτηγόν, (πρώην λιθεριανὸν «Birchbank», νεοσυγρασθέν, 8.348 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Χόλι Πλισφούλνες» (λέανδρος Ναυτικὴ ἑταῖρια).

3. «Ολγα»: Φορτηγόν, (πρώην παναμαϊκὸν «Kwong Tung»), νεοσυγρασθέν, 5.661 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν «Ιόνιος Ναυτιλιακὴν Μεταφορὰν Ε.Π.Ε.

4. «Αιγαίης Πιέτρος»: Δεξαιμενόπλοιον, (πρώην κυπριακὸν «Ἀνυτός»), 11.148 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαραθωνόδρομος» (Αιγαίης Ν.Ε.Π.Ε.).

5. «Αιγαίης Ντιούτα»: Φορτηγόν, (πρώην κυπριακὸν «Νέα Ἑλλάς»), 9.241 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπούμπουλίνα» (Αιγαίης Ν.Ε.Π.Ε.).

6. «Νικη»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικὸν «Carl Meentzen»), νεοσυγρασθέν, 1.571 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Φάρσα» (κ. Διον. Βασιλάτος).

7. «Ναυπηγούμενον Ν. 1087»: 14.000 τόν. γκρός. Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα Α.Ε.

8. «Λιμπρό»: Φορτηγόν, (πρώην κινεζικὸν «Hai Tsung»), νεοσυγρασθέν, 10.210 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ζετμάρ» (κ. Ἀγ. Μαρουλῆς).

9. «Σεκοριό»: Φορτηγόν, (πρώην κινεζικὸν «Hai Yung»), νεοσυγρασθέν, 10.205 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπλουμάρ» (κ. Ἀγ. Μαρουλῆς).

10. «Χρυσός γαλλικὸν «Oued Sous»), νεοσυγρασθέν, 3.856 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν Ε.Α.Ν.Ε. «Βερνίκος».

11. «Ρηνούλα»: Φορτηγόν, ναυπηγούμενον, 9.240 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σύρας» (Βαλμᾶς Ναυτικὴ Ε.Π.Ε.).

12. «Γιούρωντα»: Φορτηγόν, (πρώην δανικὸν «Oklahoma»), νεοσυγρασθέν, 4.048 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γιουρούποντ» (κ. Ἀριστ. Παναγιωτόπουλος).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν τελευταίαν ἔδημονάδα τοῦ Ιουλίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα καθειλκύσθη τὸ φρήντον τοῦ κ. Λουκᾶ Μάτσα. «Ονομα αὐτοῦ «Γεώργιος Μάτσας».

— Τὴν 2αν Ιουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ναγκόγια τῆς Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα τὸ εἰδικὸν πετρελαιοφόρον τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη, 23.800 τόνων «Σταμένιος».

— Μπάλκ κάρριερ 30.000 τόν. d.w. παραγγέλθη ἀπὸ τοὺς κ.κ. Ἀλέξ. Σιγάλαν καὶ Ἀ.Σ. Πλατή, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας. Παράδοσις τοῦ Ιουλίου 1971.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 30ην Ιουνίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα τὸ εἰδικὸν πετρελαιοφόρον «Στακάρας», 23.800 τόν. d.w., τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη. Μηχαναὶ Σούλτζερ ἐπτακύλινδροι, 11.200 ἵππων. Ταχύτης 15.75 μῆλ.

— Τὴν 30ην Ιουνίου τὸ τάνκερ μαμούθ «Α.Δρις Μάστερ», τῶν κ.κ. Υἱῶν Π. Γουλανδρῆ, 225.000 τόν. d.w. παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Κύρρε τῆς Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, 28.000 ἵππων. Ταχύτης 15.6 μῆλ.

— Ἐπίσης τὴν 11ην Ιουνίου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οἶκος Ὁνάση) τὸ 213 χιλιάδων τόννων τάνκερ «Ολύμπιος Ἀντεντσιουρ», ἀπὸ τὰ ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα.

— Τὴν 27ην Ιουνίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα καθειλκύσθη ἐπίσης τὸ εἰδικὸν πετρελαιοφόρον τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη «Μεσσηνιακὴ Αρετή», 29.800 τόν. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

— Τὴν 3ην Ιουλίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα καθειλκύσθη τὸ τάνκερ μαμούθ 97.500 τόν. γκρός, «Ολύμπικ «Αρτσερ», τοῦ κ. Ὁνάση.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Τρία μπάλκ κάρριερς τῶν 33.800 τόν. d.w. παραγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σουμιτόμο μὲ παραδόσεις Μάρτιον 1971 καὶ Μάρτιον — Ιουνίου 1972. Μηχαναὶ Σούλτζερ ἐπτακύλινδροι, 11.200 ἵππων, ταχύτης 14.8 μῆλ. Τιμὴ διὰ τὰ δύο τελευταῖα δολ. 5.500. 000 ἔκστον.

— Μπάλκ κάρριερ 76.000 τόν. d.w. παραγγειείλεν ὁ κ. Κωνσταντόπουλος (Κονκάρ) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσού. Τὸ δεύτερον κατὰ σειράν: Μηχαναὶ Β & Ζ ἐπτακύλινδροι, 17.500 ἵππων. Ταχύτης 14.7 μῆλ. Τιμὴ διὰ τὸν παραγγέλθεν δολ. 9.200.000. Παράδοσις Δεκέμβριον 1972 τὸ πρώτον καὶ Σεπτέμβριον 1973 τὸ δεύτερον.

— Πέραν τῶν τεσσάρων παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν κ. Μ. Καραγεώργην τύπου «Κόνκορντ» φορτηγῶν τῶν 17.700 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσού. Διαπραγματεύεται ὁ ἀλόγῳ ἐφοπλιστής καὶ δύο ἀκόμη τοῦ αὐτοῦ τύπου, μὲ παραδόσιν τὸ δεύτερον ἡμίση τοῦ 1972 καὶ ἀρχὰς 1973. Μηχαναὶ Β & Ζ ἐπτακύλινδροι 9.400 ἵππων. Τιμὴ πέντε ἔκατ. δολλάρια,

— Διαπραγματεύεται ἐπίσης ὁ Οἶκος Μ. Συλλ. Νέας Ύόρκης τὴν παραγγελίαν ἐνὸς Μπάλκ κάρριερ 30.300 τόν. d.w. μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσού, μὲ παραδόσιν μέσα τοῦ 1972.

— Τὸ ἀτμοκίνητον φορτηγὸν «Ἐνότης», 10.529 τόν. γκρός, 14.904 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἐπωλήθη εἰς λιθεριανὸν συμφέροντα.

— Εἰς Ἱταλίας ἀγοραστὰς ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Γρηγορούσα», 1549 τόν. γκρός, τοῦ 1952.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη καὶ θά παραληφθῆ Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον τὸ Σεπτέμβριον τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν φορτηγὸν «Jean I. D.», 7.109 τόν. γκρός, 11.280 τόν. d.w., τοῦ 1957. Τιμὴ δολ. 1.725.000.

— Ἀντὶ ποσοῦ 300.000 λιρῶν ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν φορτηγὸν «Κοκολ Μαρι», 7.288 τόν. γκρός, 10.168 τόν.

ΤΑ “ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ”

Τὴν ηδημένη ζήτησις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἐξ ἀντιθέτου ἡ σημειουμένη παρ' ἡμῖν ἀνεπάρκεια τῶν μέσων ἐκτυπώσεως προεκάλεσε τελευταίως τὴν ἔλλειψιν τῶν ἐκδιδούμενων τευχῶν εἰς τινας περιοχὰς τῶν ἐπαρχιῶν καὶ τὰ προάστια τῆς πρωτευούσης.

“Οσοι τῶν κ.κ. Ἀναγνωστῶν μας ἥθελον ἀντιμετωπίσει δυσχερείας εἰς τὴν προμήθειαν τῶν τευχῶν παρακαλοῦνται ὅπως τὰ ζητήσουν τηλεφωνικῶς ἀπὸ τὰ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖα μας Νοταρᾶ 77 (τηλ. 476-658). ”

ΕΠΙ ΤΗ ΑΝΑΛΗΨΕΙ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΣ ΤΗΣ "ΝΙΠΠΟΝ ΓΙΟΥΣΕΝ"

Δεξίωσις ἔλαβε χώραν τὴν 28ην Ιουλίου εἰς τὰς αἰθούσας τοῦ «Χίλτον» ἐπὶ τῷ ἀνάληψει τῆς γενικῆς πρακτορεύσεως ἐν Ἑλλάδι τῆς μεγάλης Ἰαπωνικῆς ἑταιρίας «Νίππον Γιούσεν Κάισα» ἀπὸ τὸ Σκανδιναϊκὸν Πρακτορεῖον Ἐγγὺς Ἀνατολῆς.

Τοὺς παραστάντας ὑπέδεχετο ὁ κ. Νίκος Βερνίκος - Εὐγενίδης, Πρόεδρος τοῦ Σκανδιναϊκοῦ Πρακτορείου μετὰ τοῦ διευθυντοῦ αὐτοῦ κ. Ἀλ. Παππᾶ καὶ τοῦ ἐκπροσώπου τῆς Ἰαπωνικῆς ἑταιρίας κ. Νακάμτα.

Πολλοὶ Υπουργοί, Γεν. Γραμματεῖς τῶν

Υπουργείων, Γεν. Διευθυνταί, Πρόεδροι Ἐπιμελητηρίων, σημαίνοντες παράγοντες τῆς οἰκονομικῆς μας ζωῆς παρέστησαν εἰς τὴν δεξίωσιν.

Δεδομένης τῆς ὅσθμέραι διευρύνσεως τῶν ἐμπορικῶν μας σχέσεων μὲ τὴν Ἰαπωνίαν, ἡ τακτικὴ γραμμὴ τῆς «Νίππον Γιούσεν» προσλαμβάνει ιδιαιτέρων σημασίαν διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ ἀποτελεῖ τὸν κρίκον τῆς τακτικῆς ἐπικοινωνίας μας μὲ τὴν ἐν ὄργασμῷ τελούσαν ιαπωνικὴν βιομηχανίαν.

d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Ναγκασάκι, τὸ 1952 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Κωστιάνα». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Εἰς ἀγοραστάς τοῦ Χόγκ - Κόγκ ἐπωλήθη τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Σπάρτος», 9.460 τὸν. γκρός, 13.400 τὸν. d.w., τοῦ 1957. Τιμὴ δολ. 1.900.000. Παράδοσις Αὔγουστον.

— Μεταξὺ Ἐλλήνων ἐπωλήθη, παραμεῖναν ὑπὸ τὴν κυπριακήν, τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ἀπόστολος Βεντούρης», 3.901 τὸν. γκρός, 6.020 τὸν. d.w., τοῦ 1948. Μετωνομάσθη «Κίμωλος Β.».

— Τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Yokohama Maru», 7.675 τὸν. γκρός, 10.189 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Ναγκόγια, τὸ 1952, ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μαρία Κ.». "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Polycormander», 28.945 τὸν. γκρός, 49.665 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Γκόττεμπουργκ, τὸ 1965, (εὐρισκόμενον εἰς Βίγκο Μίτσαι, ἀπὸ τοῦ Μαΐου, μὲ ζημιάς), ἀντὶ 405.000 δολαρίων.

— "Ελληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Meiwa Maru», 8.801 τὸν. γκρός, 13.043 τὸν. d.w., τοῦ 1960.

— Παρὰ τῆς ἑταιρίας «Ἀλμάς τῶν Ἀθηνῶν», ἡγοράσθη τὸ ἀτμοκίνητον λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Almenus», 21.999 τὸν. γκρός, 32.682 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Νιούκαστλ, τὸ 1957 καὶ παρελήφθη. "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Friborg», 1.999 τὸν. γκρός, 3.100 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Μπέργκου, τὸ 1949, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 320.000 δολαρίων.

— Ἀντὶ λιρῶν 570.000 ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Karpinger», 5.719 τὸν. γκρός, 10.000 τὸν. d.w., τοῦ 1958.

— Παρὰ τῆς ἑταιρίας «Thenamaris», τοῦ Πειραιῶς, ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον σουδικὸν φορτηγὸν «Tristam», 4.714 τὸν. γκρός, 6.895 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Μπρέμερχάφεν, τὸ 1956.

— "Ελληνες ἡγόρασαν καὶ παρέλασθον τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Vargvæg», 10.370 τὸν. γκρός, 15.350 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς "Οσλο, τὸ 1955. Μετωνομάσθη «Πολυθόδος». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Τὰ δηζελοκίνητα ἀδελφὰ ἀγγλικὰ φορτηγά «Manchester Faith» καὶ «Manchester Fame», 4.410 τὸν. γκρός, 6.228 τὸν. d.w. ἔκαστον, τοῦ 1959, ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 1.600.000 δολαρίων καὶ τὰ δύο ὡμοῦ, συμπεριλαμβανομένου ταῦτη τούτων ἔξι μηνῶν εἰς τοὺς παύλητάς.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθησαν ἐπίσης τὰ ἀδελφὰ δηζελοκίνητα χιλιανὰ φορτηγά «Lireay» καὶ «Mauls», 4.200 τὸν. γκρός, 7.000 τὸν. d.w., ἔκαστον τοῦ 1957, ἀντὶ 2.100.000 δολαρίων ὀδυν καὶ τὰ δύο. Τὸ «Mauls» παρελήφθη ἦδη καὶ μετωνομάσθη «Zωὴ Γ.». "Υψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Hayling», 1.837 τὸν. γκρός, 2.395 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Σάντερλαντ, τὸ 1953, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 51.000 λιρῶν.

— "Αντὶ 22.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν, ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικόν φορτηγόν «Fulham IX», 1.759 τ. γκρός, 2.560 τὸν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Μπερντάιλαντ, τὸ 1948.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ φιλανδικὸν μότορσπιτ «Fiskos», 459 τὸν. γκρός, 573 τὸν. d.w., τοῦ 1957 καὶ μετωνομάσθη «Κουτουράρης IV». Σημαία ἀλληλική.

— "Ελληνες ἡγόρασαν τὸ μότορσπιτ «Zaanstroom», 919 τὸν. γκρός, τοῦ 1952. Παρελήφθη μετωνομάσθη «Νησί». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

— Τὸ τουριστικὸν «Στέλλα Σολάριος», τὸννων γκρός 2.800, ἐπωλήθη εἰς τὸ Ἐμπράτον τοῦ Κατάρο.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν μπάλκο κάρριερ «Dorothy Ann», 9.690 τὸν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ μετωνομάσθη «Ἀγγελίκη». "Η λιβεριανὴ διετηρήθη.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Laristan», 37.927 τὸν. γκρός, τοῦ 1965 καὶ μετωνομάσθη «Πύρρος Β.». Σημαία ἀλληλική.

— Τὸ ἀγορασθὲν ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Osiris», 3.004 τὸν. γκρός, τοῦ 1955, παρελήφθη καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Πλυφάδα».

— «Λιλή Μ.» μετωνομάσθη καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Louise L. D.», 7.110 τὸν. γκρός, τοῦ 1957.

— Παρελήφθη τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Tsuneshima Maru», 9.357 τὸν. γκρός, τοῦ 1953, καὶ μετωνομάσθη «Ιούνιος». "Υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσε καὶ τὸ ιαπωνικὸν «Takeshima Maru», μετωνομασθὲν εἰς «Μάιος».

— Παρελήφθη ὑψώσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Εὐγενία Κ.» τὸ ἀγορασθὲν ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Attis», 3.002 τὸν. γκρός, τοῦ 1955. Παρελήφθη ἐπίσης τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «North Sea», 4.998 τὸν. γκρός, τοῦ 1960. Μετωνομάσθη «Φλώρα 2». Σημαία Λιβερίας.

— Παρελήφθησαν τὰ ἀγορασθέντα ἀγγλικὰ φορτηγά «Manchester Faith» καὶ «Manchester Fame», 4.410 τὸν. γκρός, τοῦ 1959 καὶ μετωνομάσθησαν «Ιλκον Τάκα» καὶ «Ιλκον Νίκη», ἀντιστοίχως. "Υψωσαν τὴν λιβεριανὴν.

— Τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ὑψώσε καὶ μετωνομάσθη «Άλμπατρός» τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Vendemiaire», 18.589 τὸν. γκρός, τοῦ 1958.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Μαρία Μ.», 2.681 τὸν. γκρός, τοῦ 1948, μετωνομάσθη «Άλκυών» καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— "Εξητήθη ἡ ἔγκρισις παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν., διὰ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ὀνόματος τοῦ φορτηγοῦ «Γκάλικ Πρίνς», 1937 τὸν. γκρός, τοῦ 1956, εἰς «Μίνα».

ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑΝ

Διὰ Βασ. Διατάγματος ἐτοποθετήθη Προενικός Λιμενάρχης Ἀμβέρσης ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Ἀθ. Σωτηρόπουλος, ἀντὶ τοῦ ὀδοιοδέματος τοῦ κ. Νίκ. Κλειώση, τοποθετουμένου ὡς διοικητοῦ τῆς Σχολῆς Λιμενοφυλάκων.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εἰς διαλυτάς τοῦ Πακιστάν ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Δωροθέα», 3.297 τὸν. γκρός, τοῦ 1925.

Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΚ ΠΥΡΚΑΙΩΝ

Δι' ἔγκυκλίου του δ 'Υπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνιστᾶ μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ προσφάτως κυκλοφορήσαν θιβλίον τοῦ Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. I. Παπαδόπουλου «Πυρκαϊαί» ἐπὶ πλοίων. Τὸ θιβλίον τούτο, ἔξετάζον ἀπὸ πάστης πλευρᾶς τὸ πρόσθιλμα τῆς προλήψεως καὶ καταπολεμήσεως τῶν πυρκαϊῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἔχει προκαλέσει ἀμέριστον τὸ ένδιαφέρον τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Γεγούντα, ὡς ἡ τελευταία καταστρεπτική

CAPE TOWN
FAROS & Co. (PTY.) LTD.
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαπαλετάκης
Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης
Α/Η Τηλεφωνήστατες: CAPTAIN 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480
ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΑΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΑΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.

πυρκαϊά ἐπὶ τοῦ Νορβηγικοῦ ὑπερωκεανοῦ «Φούλδια», ὑπενθυμίζουν τὰς τραγικὰς συνεπείας ἐκ τῆς παραμελήσεως τῶν κατά τοῦ ἐκ πυρὸς κινδύνου μέτρων καὶ τονίζουν τὴν χρησιμότητα βιβλίων ὡς τὸ ἀνωτέρῳ.

ΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΕΙΣΦΟΡΑΙ

Ἡ "Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν λαδούσα γνῶσιν τῆς προσφάτου ἀποφάσεως τοῦ Ν.Α.Τ., δι' ἡς κατά τὴν ἔξοφλησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ὑποχρεώσεων, ἡ λίρα Ἀγγλίας ὑπολογίζεται εἰς τὴν τιμὴν πωλήσεως καὶ οὐχὶ εἰς τὴν τιμὴν ἀγορᾶς, ὡς ἐγένετο μέχρι τούτου, ἀπέστειλε πρὸς τὸν ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέδων ἔγγραφον. Χαρακτηρίζεται ἡ τοιαύτη ἀποφάσις ὡς ἀδικιολόγητος.

Εἰς τὸ ἔγγραφον ἐν κατακλεῖδῳ, τονίζεται ὅτι ἔαν ἡ ἔξοφλησις τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ὑποχρεώσεων πραγματοποιηθῇ εἰς αὐτούσιον συναλλαγματα (εἰς λίρας Ἀγγλίας), τὸ Ν.Α.Τ. κατά τὴν δραχμοποίησιν τοῦ συναλλαγματος τούτου θὰ εἰσπράξῃ δραχμὰς μὲ τὴν τιμὴν ἀγορᾶς συναλλαγματος ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος καὶ οὐχὶ μὲ τὴν τιμὴν πωλήσεως τούτου. Κατ' οὖν, λοιπόν, λόγον ἐνστοθεῖ ἡ ἀπάίτησις τοῦ Ν.Α.Τ. ὅπως ὁ ὑπολογισμὸς τῶν πρὸς αὐτὸν ὄφειλῶν του γίνεται μὲ τιμὴν πωλήσεως συναλλαγματος ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

Τὸ ἔγγραφον καταλήγει μὲ τὴν παράκλησιν πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν ὅπως δώσῃ σχετικὰς ὀδηγίας πρὸς ἄρσιν τῆς ἀδικιολογίας του ταύτης ἀποφάσεως.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ

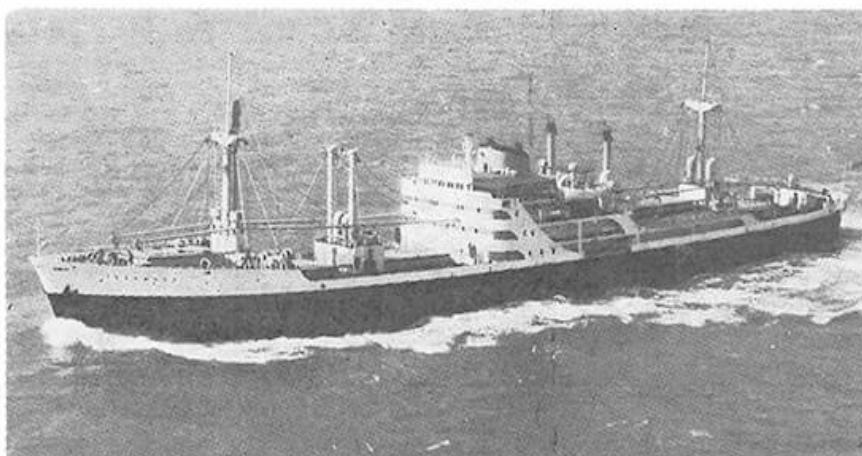
Κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος "Ιουνίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλῶματος πλοιάρχου δ' τάξεως, ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

Ἀντωνόπουλος Π., Ἀναστασάκης Ι., Ἀδάμ Γ., Ἀγγελάκης Κ., Ἀρμενάκης Α., Ἀναπλιώτης Ν., Ἀργύρης Π., Ἀποστολάτος Α., Ἀλατζᾶς Κ., Ἀναγνωστάκος Εύ., Ἀρέτος Ν., Ἀθεδελιώτης Α., Ἀμπατζῆς Μ., Ἀλεκίδης Στ., Ἀγγελίδης Π., Ἀλεξάνδρου Κ., Ἀθανασίου Α., Βενίτης Μ., Βουρνάζος Γ., Βράκας Δ., Βάιλας Γ., Βαλιανάτος Σπ., Βίγκας Ι., Βαρδαλάχος Ε., Βλαχόπουλος Κλ., Βουζουνέρης Ι., Βόλας Κ., Βαρσάμης Κ., Βασιλείου Β., Γκόλφης Α., Γαλανός Δ., Γρίβας Α., Γρυδάκης Ι., Γεωργιουδάκης Ν., Γιατράκος Χρ., Γαζέλας Στ., Γιαννόπουλος Ι., Γεράσιμος Χρ., Γκρασόπουλος Ν., Γρηγοράκης Α., Γλυκοκάλαμος Ι., Γάλλος Ι., Γιανάκης Α., Γκρούκης Ν., Γρύλλης Ε., Δορκοφίκης Γ., Δαμηδημόπουλος Α., Διαρεμές Ν., Δημητράκος Π., Δεώνας Γ., Δημητρίου Ε., Δελλαπότας Δ., Δραγήνης Π., Δημητριάδης Δ., Δημητροκάλης Δ., Δήμας Χρ., Ἐγγλέζος Χ., Εύνταθιάδης Κ., Ζαρταλούδης Κ., Ζουμίδης Στ., Ζερβάκης Γ., Ζαννός Ι., Ζανάκης Ι., Ζαζόπουλος Ε., Ζυμάκης Μ., Ζήζης Η., Ζαφειρόπουλος Ι., Ζηντρός Ν., Ἡρακλῆς Δ., Θεοδωράτος Κ., Θεοδωράρκης Ν., Θεοδωρόπουλος Δ., Ἰωαννίδης Δ., Κριτίνης Κ., Καρδέλης Χ., Καρδαράς Ι., Καραλής Σ., Κωστάπουλος Ι., Καραγιάννης Κ., Κατσούβηλης Α., Καβαλιέρος Α., Κιδώνης Ι., Κανθύλης Γ., Κουκιάς Ζ., Κασωτάκης Β., Καλαγκάκης Κ., Καρδέλης Γ., Καρλής Γ., Κούτελος Χ., Κρικίδης Ν., Κουλούρης Γ., Καλογεράκης Ε., Κατελούζος Κ., Καλαράκης Εύ., Κρητικός Α., Κομισάνς Δ., Κοζάλης Α., Κατερέλος Σπ., Κωνσταντάκης Σπ., Κανθύλης Δ., Καρούσος Ο., Κοντός Ε., Κλουβᾶς Ι., Κριτσέπης Κ., Κουτουράλης Α., Κουρούσης Ι., Κορώσης Γ., Κρητικός Α., Κοντογιάννης Δ., Καλλίκης Α., Κυριακῆς Χ., Κούκας Α., Κωροπόλις Κ., Κορακιάννης Εύ., Καραγιάννης Δ., Κατσίκης Π., Κοντός Δ., Κωνσταντόπουλος Μ., Καστάνιας Ι., Καλύβας Α., Κονιτόπουλος Α., Κοζώνης Γ., Κουσούρης Π., Κωνσταντινόπου-

ΕΜΠΡΟΣ ΛΑΪΝΣ

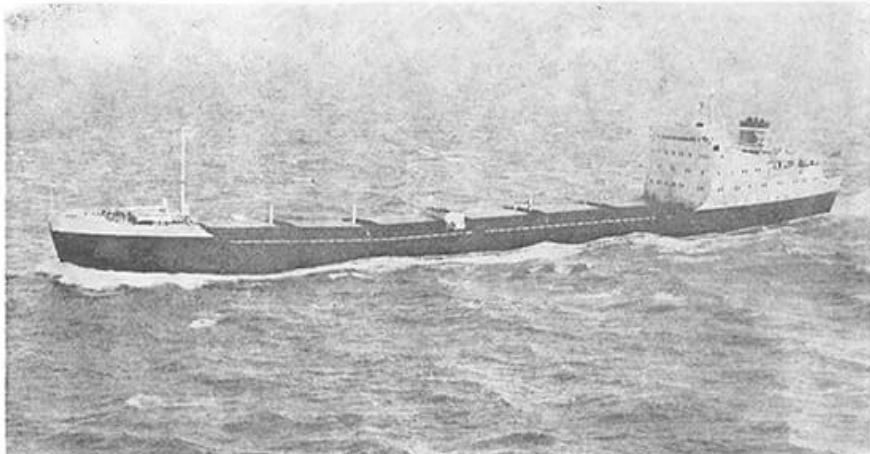
ΜΙΑ ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

ΝΕΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΗΓΟΡΑΣΘΗΣΑΝ



Δύο νέαι ἐπίλεκτοι μονάδες προστέθησαν εἰς τὸν στόλον τῆς «Ἐμπρὸς Λαΐνης» (κ. Γ. Μ. Δρακόπουλον). Προσφάτως παρελήφθη εἰς τὴν Ἱαπωνίαν τὸ διπλό τοῦ «Ἀλικράτωρ» (πρώην «Teakwood») χωρητικότητος 12.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1962 (Μηχανοὶ Μπούρματίστερ, Ισχύος 7.300 ιππων, προσδιδόσαι εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15 μίλιων).

Ἡ δευτέρα ἀγορὰ ἀναφέρεται εἰς τὸ μπόλικό κάρριερ «Ἀσπιδοφόρος» (πρώην «Iron Horse»), χωρητικότητος 15.892 τόνων d.w. ναυπηγήσεως 1960. Μηχαναὶ Ντόξφορντ, ταχύτης 13 μίλιων. Τὸ σκάφος εἶναι χρονοναυλωμένον διὰ 18 μῆνας.



Ἡ «Ἐμπρὸς Λαΐνης», ἡ οἵ τοι ἀπό ἑταῖρα της τακτικής γραμμῆς μεταξύ την καθιερώσει τὴν τακτικὴν γραμμὴν μεταξύ Κόντινεντ - Ἀνατολικῆς Μεσογείου, μὲ συνχάνεια προσεγγίσεις εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας, μεταφέρουσα γενικὸν φορτίον, ἀσχολεῖται ἡδη ἐπιτυχῶς καὶ μὲ τὰς μεταφορὰς τράμπη, τὰς διποιας θὰ ἐνισχύσουν αἱ δύο κτηθεῖσαι μονάδες. Αὔξανουσα καὶ δελτιώνουσα διαρκῶς τὸν στόλον τῆς, ἔχει ἐπιβάλλει ἡδη τὴν προβολήν της διεθνῶς.

Μὲ ἔδραν τὸν Πειραιά ἡ ἐταίρια ἔδω ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον πραγματοποιεῖ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων τῆς καὶ ἀπὸ ἔδω ὥθερ-

πεύει ἀπάσας τῶν τὰς ἀνάγκας. Ἀπασχολεῖται πολυάριθμον καὶ ἀμιγῶς ἐλληνικὸν προσωπικόν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς. Ἡ «Ἐμπρὸς Λαΐνης» εἰσάγει κατ' ἔτος, ἄνω τοῦ ἑνὸς καὶ ήμίσεος ἑκατομμυρίου δολαρίων.

Ο. κ. Γ. Δρακόπουλος, ἀπὸ 35ετίας ἀσχολεῖται μὲ τὴν θαλασσίαν ἐπιχείρησιν. Πειραν πολύτιμον ἀπέκτησεν εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων καὶ δὴ τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Γνώμων αὐτοῦ ἡ ἀποφυγὴ κάθε ριψοκινδύνου ἐγχείριμας, σταθερά δὲ τούναντίον ἡ προσπάθεια τῆς θεμελιώσεως ἐπιχειρήσεως ἀπόδοτικής ὑπὸ οἰασδήποτε καταστάσεις, αἵτινες δὲν ἀποκλείουν καὶ τὰς ἐκ-

πλήξεις. Γενικῶς, δ. κ. Γ. Δρακόπουλος, μετὰ μάλιστα καὶ τὴν συνεταιρικὴν ἀποδέσμευσίν του, θεωρεῖται ἐκ τῶν ἀνερχομένων ἐφοπλιστῶν τῆς νέας γενεᾶς, ἐπιδοθεῖες εἰς τὸ κατ' ἔξοχην δυσχερές ἔργον τῶν τακτικῶν γραμμῶν, μὲ παράλληλον βλέψιν εἰς τὸ ποντοπόρον τράμπη πλοίον, ὅπερ ἔξι ίσου ἐπιτυχῶς διαχειρίζεται.

Ἀνωτέρω αἱ δύο νεοαποκτηθεῖσαι μονάδες αἵτινες προστίθενται εἰς τὸν στόλον τῆς «Ἐμπρὸς Λαΐνης» θὰ αὐξήσουν τοῦτον εἰς 10 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 100,000 τ. d.w. Ἀνω τὸ «Ἀλικράτωρ» καὶ κάτω τὸ «Ἀσπιδοφόρος».

λος Π., Καραπέτρος Γ., Λυκούδης Δ., Λουδάρος Ν., Λαύκας Α., Λορέτζος Α., Λιανούδης Ι., Λαμπός Ν., Λιβανός Στ., Λυράρος Ν., Λιούδακης Κ., Λαμπτρινός Α., Λούπης Ν., Μελής Δ., Μυστριώτης Η., Μπιρμπίλας Εύ., Μακρής Π., Μπενετάτος Εύ., Μερ-

κούρης Ε., Μπουναφάτσος Π., Μαρίνης Σπ., Μάρμας Κ., Μήτρηκας - Κασσέτας Η., Μαραγκός Ε., Μαρκαντωνάτος Γ., Μανέτας Γ., Μέγκος Δρ., Μίχαλος Ι., Μαντζαδίνος Εύ., Μουρτζῆς Γ., Μπολούτσος Σ., Μουσούρης Π., Μούνδουλας Κ., Μπόλλας Δ., Μακρής

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Κ. ΧΟΛΕΒΑ
ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

«ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ» ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1970

'Αληθή κωδικοποίησιν δύων τών μέχρι σήμερον ληφθέντων ύπερ τής ναυτιλίας πάσης φύσεως μέτρων, άποτελεῖ τὸ ὑπὸ τὸν διντέρω τίτλον προσφάτως κυκλοφορήσαν νέον βιβλίον τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καθηγητού κ. Ιω. Χολέβα. Μὲ τὴν γνωστὴν σταφήνειαν καὶ μεθοδικότητα ὁ κ. 'Υπουργός, ἀναλύει εἰς τὰς 175 σελίδας τοῦ βιβλίου τούτου ὄλοκληρον τὴν οἰκονομικὴν ὑποδομὴν ἐφ' ἡς στηρίζεται τὸ ναυτιλιακόν μας οἰκοδόμημα καὶ ἐφ' ἡς ἔνσιθη ἡ πρόσφατος ἐκπληκτικὴ ναυτικὴ μας ἀνάπτυξις.

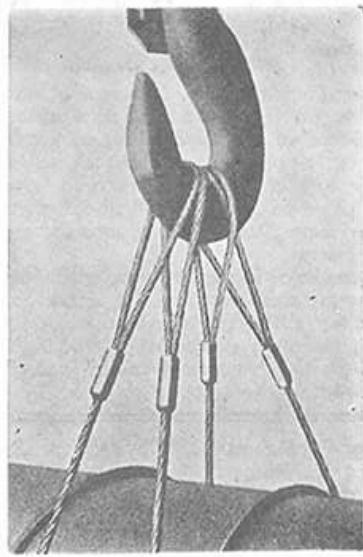
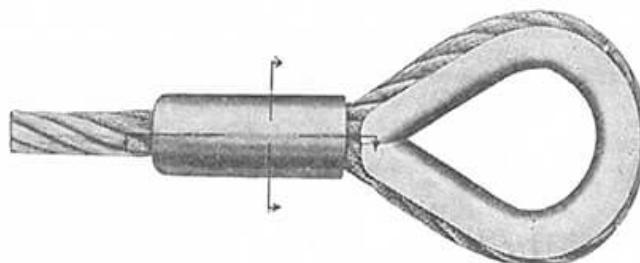
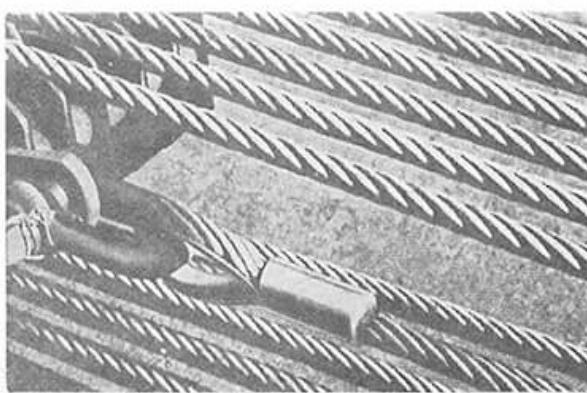
'Η νομοθεσία καὶ ἡ ἐκπαίδευσις, ἡ ναυτικὴ πίστις καὶ ἀσφάλισις, ἡ τεχνικὴ καὶ τηλεπικοινωνιακὴ ἔξυπρέτησις, ἡ ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία καὶ τέλος ἡ κρατικὴ διοίκησις τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἀποτελοῦν τοὺς εἰδικωτέρους τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, οἱ ὅποιοι παρατίθενται καὶ ἔρευνῶνται εἰς τὸ ἔργον τοῦ 'Υπουργοῦ. Συγχαίρομεν θερμῶς τὸν ἀκάματον κ. Χολέβαν, ὅστις παρά τὰ βαρύτατα 'Υπουργικά τους καθήκοντα, γνωρίζει νὰ προσφέρῃ πρὸς ὄλοκληρον τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον, τοὺς πολυτίμους καρτοὺς τῶν ἐπιστημονικῶν ἔρευνῶν καὶ μελετῶν του.

Ν. ΚΡΟΝΤΗΡΗ

«NAFTILOS' NAUTICAL ALMANAC 1971»

'Εκπιλοφόρθε τὸ 'Ελληνικὸν 'Άλμανάκ τοῦ 1971. Εἰς ἐμφάνισιν, ἐκπύπωσιν καὶ περιεχόμενον, κατὰ τὸ πέμπτον ἔτος τῆς ἐκδόσεώς του, τὸ 'Άλμανάκ τοῦ κ. Ν. Κροντῆρη, παρουσιάζει ἐμφανῆ τὰ χαρακτηριστικά τῆς προδόσου καὶ τῆς βελτιώσεως. 'Ἐπεβλήθη εἰς τὴν ναυτιλιακὸν μας βιβλιογραφίαν. 'Ο διὸ παντοίων συμπληρωματικῶν στοιχείων πλούσισμὸς τοῦ ἐξ 880 σελίδων τόμου, προσδίδει εἰς αὐτὸν τὴν πληρότητα καὶ μίαν γενικωτέραν χρησιμότητα. Διότι πλήν τῶν ἀστρονομικῶν ἐφήμεριδων τοῦ

1971, αἵτινες ἀποτελοῦν τὸν κύριον κορμὸν τοῦ ἔργου, περιέχει πλήρες ἐօρτολόγιον, θέματα ναυτιλίας καὶ ναυτικῶν ὑπολογισμῶν, σήματα AMVER, ρήγρας ἐκφορτωτικῶν καὶ ναυλοσυμφώνων, ἐνδιαφέροντα καταποιητικά ὄρθρα περὶ ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, φορτωτικῶν, ναυλώσεων καὶ ναυτικῶν ἀτυχημάτων καθὼς καὶ πλήρη μελέτην τοῦ θέματος εὔστάθεια - φόρτωσις. Τοιουτορόπτεως τὸ 'Ελληνικὸν 'Άλμανάκ, καθίσταται ἐν πολύπλευρῳ χρησιμότητος ἐπαγγελματικὸν ἐκπαιδευτικὸν ἔργον.



ΕΑΡΤΙΑ ΒΑΠΟΡΙΩΝ - ΠΟΔΑΡΙΑ ΜΠΙΓΩΝ
ΣΑΜΠΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (APTANAI)

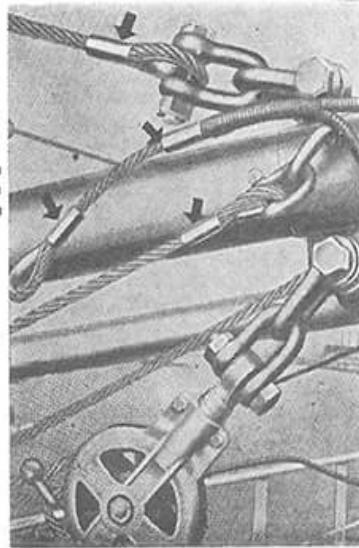
Συρματόσχοινα Ναυτιλίας μὲ LLOYD'S CERTIFICATE διὰ πᾶσαν χρῆσιν

ΜΕ ΠΡΕΣΣΑΡΙΣΤΟΥΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥΣ TALURIT
ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΑΧΥΤΑΤΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ

N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

ΦΙΛΩΝΟΣ 1 - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.021 - 478.038 - 421.810





ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ Δ' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1969 ΗΥΞΗΜΕΝΑΙ ΟΛΙΚΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ

Κατά τὸ δ' τρίμηνον τοῦ 1969 ἀπωλέσθησαν 62 σκάφη, 316.035 τόννων γκρός. Οἱ ἄριθμοὶ οὗτοι εἰναι σημαντικῶς μεγαλύτεροι τοῦ προηγουμένου τριμήνου, ὅπότε ἀπωλέσθησαν 54 πλοῖα, 166.335 κ.ο.χ., καὶ τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1968 μὲ 80 σκάφη ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ὅποιων ἀνήρχετο εἰς 60.626 κ.ο.χ.

Πρώτη εἰς ἀπωλείας κατατάσσεται ἡ Ὀλανδία, μὲ 3 σκάφη, 105.230 κ.ο.χ. (τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὴν βύθισιν τοῦ σοῦπερ τάκερ «Μαρτέσσα» 104.373 κ.ο.χ.), δευτέρα ἡ Σουηδία, μὲ 6 πλοῖα, 54.662 κ.ο.χ., τρίτη ἡ Ἑλλάς, μὲ 7 σκάφη, 39.836 κ.ο.χ., καὶ ἀκολουθοῦν ἡ Λιθερία (2 πλοῖα, 33.125 κ.ο.χ.), αἱ Η.Π.Α. (6 σκάφη, 20.207 κ.ο.χ.) καὶ ἡ Παναμᾶς (6 σκάφη, 16.325 κ.ο.χ.).

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον, τὰ διαλυθέντα καὶ γενικῶς ἀχρηστευθέντα σκάφη ἀνήλθον εἰς 214, 1.230.717 τόν. γκρός.

Αἱ ἔξι πρώται χώραι εἰς διαλύσεις καὶ διαγραφάς ἔχουν ώς ἔχεις:

Χώραι	Πλοῖα	κ.ο.χ.
Η.Π.Α.	52	383.740
Λιθερία	27	224.599
Παναμᾶς	19	112.119
Μ. Βρεταννία	14	75.400
Ἑλλὰς	9	52.238
Κύπρος	8	41.367

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΚΤΙΟΝ : 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Δουκέρκην πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶν εἰς τὴν Νο 2 δηζελογενήτριαν λόγῳ ἐκρήξεως ἥτις ἔλαβε χώραν τὴν 11ην Ἰουλίου.

ΑΝΝΑ Κ.: Εἰς Τσίμητα τὴν 22αν Ἰουλίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὰ πλευρικά ἔξωτερικά ἔλασματα.

ΑΤΥΣ: Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅποιου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγουμένον τεῦχος μας, ἀνελκύσθη δι' ίδιων τοῦ μεσῶν καὶ συνέχιστος τὸν πλοῦν του. 'Αφίχθη εἰς Τσιταγκόκυρ ράδος τὴν 22αν Ἰουλίου.

ΑΥΓΗ: Τὴν 21ην Ἰουλίου προσήραξεν ἔμφορτον εἰς Μιτουένος 'Αὔρες. 'Ανειλύσθη τὴν 24ην κατὰ τὴν διάρκειαν παλιρροίας.

ΒΕΡΜΟΝΤ I.: 'Απὸ Σικάγον διὰ Γαλλίαν. Τὴν 21ην Ἰουλίου προσέκρουσε βιάσως ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τῆς διώρυγος Γουέλλαντ. 'Ανεφέρθη ὅτι δὲν ὑπέστη σοθαράς ζημίας.

ΒΙΟΛΕΤΤΑ: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Νεάπολιν διὰ ζημιῶν ἐκ προσφάτου κακοκαιρίας, καὶ ἐκ προσαράξεως εἰς Ἀμαζόνιον (28.5.70). 'Επισκευαὶ ἀνελήθησαν καὶ ἀπέπλευσε ἐκ τοῦ ως ἀνω λιμένος τὴν 15ην Ἰουλίου διὰ Κωνστάτζαν.

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ: Εἰς Τσιταγκόκυρ τὴν 20ην Ἰουλίου, ἐπημειώθη ἀνάφλεξις εἰς τὸ ἔξι ἀνθρακος φορτίον τοῦ κύτους Νο 1. Τὸ πῦρ κατεστάλη τὴν ἐπομένην. Προεκλήθησαν ζημίαι εἰς τὸ σκάφος συνεπείᾳ προσκρύσεως κατὰ τὴν διάρκειαν κουφισμοῦ του.

ΕΒΗ: Τὴν 27ην Ἰουνίου συνεκρύσθη εἰς Παρανάγκουα μετὰ τοῦ Γερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Μέριαν» ὑποστάν ζημιῶν εἰς τὰ ἔξωτερικά ἔλασματα τῆς πρώρας. 'Επισκευαὶ ἀνελήθησαν διὰ τὸ ἔγγυς μέλλον.

ΕΙΡΗΝΗ Μ.: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Ντάρμπαν τὴν 24ην Ἰουλίου πρὸς καθορισμὸν ζημιῶν ἐκ προσφάτου κακοκαιρίας. 'Ανελήθησαν ἐπισκευαὶ αἵτινες θὰ διαρκέσουν περὶ τὰς 10 ἡμέρας.

ΕΛΕΝΑ (γιώτ): Προσήραξεν ἔξωθι τῆς Κέας τὴν νύκτα τῆς 27ης Ἰουλίου καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐθύσθη. Οἱ 23 ἐπιβάται καὶ τὸ πλήρωμα διεσώθησαν.

ΕΝΟΤΗΣ: 'Απὸ Σαγκάην δι' Εύρωπην, προσήγγισεν εἰς Βάλδις Μπαίν λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν, Πιθανή αἵτια, παρουσία ὑδατος εἰς τὸ θλιαστόν λιπάνσεως.

ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ: 'Απὸ Καστέλλον διὰ Περιστικόν Κόλπου, κενόν. Τὴν ἐσπέραν τῆς 27ης Ἰουλίου, πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους εἰς τὸν χώρον τῆς βοηθητικῆς γεννητρίας, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Λάς Πλάμας. Τὸ πλοῖον ἐρρυμούλκηθη ἐκτὸς λιμένος, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὸ πῦρ κατεστάλη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκῶν καὶ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας, 'Απασαὶ αἱ ἡλεκτρικαὶ συσκευαὶ κατεστράφθησαν.

ΜΕΘΩΝΗ: 'Ως ἀνεκοινώθη τὴν 27ην Ἰουλίου εἰς Μπαχρέιν, τὸ σκάφος ἦτο ἀκύρωτον εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Ὄμαν λόγῳ βλάβης τῆς μηχανῆς. Ρυμουλκὸν ἐσπεύσε πρὸς βοηθείαν του.

ΝΤΟΝΑ ΙΩ: 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Πάλεμ παγκ τὴν 23ην Ἰουλίου τὸ σκάφος ἐπειθεωρήθη εἰς Πλατζού κατόπιν ἀπωλείας τῆς μιᾶς ἀγκύρας του, κατὰ τὴν διάρκειαν ὑψώσεως ταύτης. 'Ετοποθετήθη ἀμοιδός ἄγκυρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ-Ι·Σ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Χάρδην τὴν 20ην Ἰουλίου. Ζημίαι εἰς τὸ πρβάλιον καὶ διαρροή εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα.

ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Τὸ σκάφος θὰ ρυμουλκηθῇ εἰς ΗΠΑ δι' ἐπισκευάς καὶ διάθεσιν τοῦ φορτίου του (ἰδε τεῦχος 1.7.70). Τὴν πρώτην τῆς 26ης Ἰουλίου τὸ ρυμουλκὸν «Σωκράτης» ἡρχισε τὴν ρυμούλκησιν τοῦ σκάφους διὰ Κόλπου.

ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ: Παραβεβλημένον εἰς Τορόντο, ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος ἐξ ἀγνώστου αἰτίας. Προεκλήθησαν ἐκτεταμέναι ζημίαι. Τὸ κατεψυγμένον φορτίον δὲν ὑπέστη ζημίας. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ πρὶν τὸ σκάφος ἀποπλεύσῃ διὰ Ντητρόϊτ τὴν 25ην Ἰουλίου.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ: Εἰς Μασσαλίαν τὴν 22αν Ἰουλίου ἀνεκοινώθη, διτι ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ ἐπὶ προσφάτων ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας.

ΣΑΝΤΡΑ: 'Απὸ τὸ Μιτορούτω διὰ Κίναν ἡγυρούδολησεν εἰς Πόρτ Ελίζαμπεθ τὴν 19ην Ἰουλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν. 'Απέπλευσε τὴν Ιδίαν ἡμέραν διὰ Ντάρμπαν.

ΖΕΝΕΓΚΑΛ: 'Αφίχθη εἰς Νεάπολιν τὴν 19ην Ἰουλίου πρὸς ἐπιθέρησιν προσφάτων ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 26ην ἀπέπλευσε διὰ Δυρράχιον.

ΤΙΝΑ: Εἰς Κωνσταντίνοπολιν τὴν 14ην Ἰουλίου ὑπέστη ἐκρήξιν εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Κωνσταντζαν. 'Η ἐκρήξις προεκλήθη εἰς κύλινδρον τῆς ἀριστερᾶς μηχανῆς. 'Επισκευαὶ ἔλασθον χώραν εἰς Κωνσταντζαν.

ΤΥΧΗ: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Γουαμπάσα προσήραξεν ἔμφορτον τὴν 28ην Ἰουλίου, συνεπείᾳ σφάλματος τοῦ πλιότου. 'Απαραίτητος η ἐκφόρτωσις μέρους τοῦ ὄργης φορτίου του, πρὸ πάσης προσπάθειας ἀνελκύσθεις του.

ΧΑΡΙΚΛΕΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ: 'Απὸ Ντάς Αἴλαντ διὰ Φιλαδέλφειαν. Τὴν 21ην Ἰουλίου ἀνεκοινώθη εἰς Λουδίνον, διτι ἐσταμάτησε η κυρίως μηχανή του εἰς πλάτος 03.28' βροτείον μῆκος 52.08' ἀνατολικόν, λόγῳ διαρροής εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Τὴν ἐπομένην ἀνεκοινώθη, διτι ἡ κατάστασις εὐρίσκετο ὑπὸ θλεγονών καὶ συνέχιζε τὸν πλοῦν του μὲ μειωμένην ταχύτητα.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ k.k. ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ

Πωλοῦνται διάφορα Μηχανήματα, Ναυτιλιακὰ εἴδη, "Ε-πιπλα, Σκεύη κ.λ.π. ἐκ διαλυμένου ὑπερωκεανίου ώς καὶ ἔξι ἀλλων Πλοίων εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ συμφερούσας τιμάς. Πληροφορίαι: τηλ. 474. 158 καὶ 486.521 ώς καὶ εἰς τὸ Σκαρμασγκά διαλυτήριον.

ASTILLEROS ESPANOLES S.A.

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.
AT SANTANDER	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.
AT GIZON	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 20.000 TONS D.W.
AT CADIZ	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 150.000 TONS D.W.
AT SEVILLE	DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 6.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

TANKER SHIPS UP TO 97.000 TONS
CARGO SHIPS - REGRIGERATED SHIPS
SPECIAL PURPOSE SHIPS
PASSENGER SHIPS

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPOR, MAN

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

NO. 4 PLAZA SAGRADO CORAZON - BILBAO
CABLES: ASTIREBA - BILBAO TELEX: 33712



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND

TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704

TELEGR.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH MIAOULI 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ο σταθερός τόνος τής άγοράς ένισχυθη κατά το διαφέρον του β' 150ήμερον του 'Ιουλίου. Παρά την θλιψινέψιν έπαρκων ναυλώσεων διά γενιημάτα από την Β. 'Αμερικήν διά το Κόντινεντ και την περιωρισμένην πως κίνησιν ωρισμένων άλλων τομέων, ή εύρυτης των χρονοναυλώσεων από τούς 'Ιαπωνίας ιδιαιτέρως, αἱ βελτιωμέναι τιμαι τῶν ναυλών δι' ἀπότερας ήμερομηνίας και ή ζητησίς τονάζ, διά μεταλλεύματα, ζάχαριν και ξυλείαν είναι τὰ χαρακτηριστικά σημεῖα ἐνός ονόματος πρὸς τὴν φθινοπωρινὴν περιόδον, τὴν ύπισχουμένην ναύλους ἔτι περισσότερον ίκανοτητικούς.

'Η κατάστασις τῆς άγορᾶς κατά τομέας είχεν ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: 'Ικανοποιητική ύπηρεν ή κίνησις διὰ σιτηρά, μετά τὴν ἐπί έδωμάδας χαλαρότητα τῆς ζητήσεως τονάζ. 'Ελαφρά πρὸς τὰ ἄνω βελτίωσις ἐσημειώθη.

'Από τὸν Κόλπον ἐπιληρώθησαν διά τὸ Κόντινεντ εἰς μπάλκ κάρριερ δι' Αὔγουστον δολ. 7.50 - 7.75 φίο. Διὰ Δανίαν δολ. 10, μὲ 3.000 τόν. Ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ Σαΐν Ναζαΐρ δολ. 9.15 φίο. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν μετά τὰ 15 δολ. ποὺ ἐπιληρώθησαν ('Οκτ. - Νοέμ.) ναυλώσεις συνήρθησαν εἰς τὰ 14.35 (Αὔγουστον) και 14.35 δολ. (Αὔγ. - Σεπτ.). εἰς μπάλκ κάρριερ. Διὰ Βενεζουέλαν δολ. 8.60 Ἐλ. ἐκφόρτωσεων. Διὰ τὴν Φορμόζαν δολ. 18.15 Ἐλ. ἐκφ. (Αὔγ.).

Καλυτέρα κίνησις ἀπό τὰς Μεγάλας Λίμνας. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολ. 11.35 και 12 ('Ιούλ. - Αὔγ.) και Σεπτ. - 'Οκτωβρ.

'Από τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον δολ. 12.75 μὲ 1.000 τόν. ἐλεύθ. ἐκφόρτ., διὰ Λιβύρων (Αὔγ.) φορτίον 12 χιλ. τόν. και διὰ Βαρκελώνην σκάφος 24.200 τόν. καὶ ἀποκοπήν δολ. 193.000 (Αὔγ.). 'Από τὸ Κεμπέκ διὰ Βαλέντια σκάφος 24.500 τόν. δολ. 193.000 φίο καὶ ἀποκοπήν (Αὔγ.). 'Από τὸ Μπαϊ Κομῷ δι' Ολλανδίαν (Αὔγουστον) δολ. 5.75 φίο, σκάφος 33.000 τόν. 'Από τὸ Πόρτ Καρτιέ διὰ Μπέλφαστ 65/- Ἐλ. ἐκφόρτ. Σκάφη μικρὰ ἀπό τὸ Σικάγον δι' Ολλανδίαν δολ. 12.75 και 'Αδριατικήν δολ. 16 (χονδράλευρα) φίο.

Για τὸν θρακες: Ναυλώσεις τινὲς δι' ύπεραπλαντικὰ ταξίδια ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδος. Ναύλοι χαμηλοί, τὰ δολ. 5.75 δι' Ολλανδίαν εἰς μπάλκ κάρριερ μέτριον. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 11.60 - 12 εἰς μεγάλα σκάφη. Συμβόλαιοι διὰ ὅκτὼ συνεχῆ (σκάφη 20 - 28.000 τόνων) μὲ ἔναρξιν τέλος τοῦ ἔτους δολ. 10.70 βάσις Ἐλ. ἐκφόρτ. ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδος μὲ 5 ήμέρας. 'Εαν ἀπό τὸ Χάμπτον 30 σέντες περισσότερον και ἔξ ήμέρας. 'Ετερον συμβόλαιοι ἐπιληρώθη 12 δολ. δι' ἐπτά μηνιαῖς συνεχῆ ταξίδια (σκάφος 50.000 τόν. ἀπό Αὔγουστον μέχρι Φεβρουάριου).

Παλαιοὶ σίδηροι: ἀπό Τέμπα δι' Ιαπωνίαν δολ. 18 φίο σκάφος 25.000 τόν. και Νότ. Κορέαν σκάφος 14.000 τόν. καὶ ἀποκοπήν 260.000 ('Ιούλ. - Αὔγ.).

Λιπάσματα ἀπό τὸ Κόλπον διὰ Βραζιλίαν δολ. 12.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Περιωρισμέ-

ναι ναυλώσεις σιτηρῶν. 'Από Βρετ. Κολομβίαν διά Ν. 'Αφρικήν 140/- σκάφη 24 και 26 χιλ. τόν.

Λιπάσματα δι' Ινδίαν δολ. 24 εἰς μικρὸν σκάφος και γιανθρακες ἀπό Πόρτ Μούντο δι' Ιαπωνίαν δολ. 7.45 και 7.55 εἰς σκάφη 20 - 27.000 τόνων.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Διὰ ζάχαριν ἀπό τὴν Βραζιλίαν εἰς Βόρ. 'Αμερικήν δολ. 10. 25. 'Από τὸ Περού ζάχαριν διὰ Κόλπον δολ. 7. Ζάχαρις ἀπό Βραζιλίαν δι' Ιαπωνίαν δολ. 21.25.

Ναυλώσεις ἀπό τὸ Πλεῖτ έλάχισται. Μία διὰ τὸ Κόντινεντ ἐκλεισθη δολ. 13 (Αὔγ. - Σεπτ.). Διὰ τὴν Ισπανίκην Μεσόγειον δολ. 11.35 ὥχι ἄνω τοῦ Σαν Λορέντζο (Αὔγ. - Σεπτ.).

Τὰ χιλιονά μεταλλεύματα εἰς σκάφος 54.000 τόν. δολ. 11.95 και 12.50 φίο δι' Ιαπωνίαν (5 ήμέραι) Αὔγουστον και Σεπτέμβριον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Ελλειψις ζωηρότητος ἀπό τὴν Αὐστραλίαν. Σιδηρομετάλλευμας ἀπό Πόρτ Ντάμπιερ δι' Ελευσίνα (σκάφος 24.000 τόν.) δολ. 7.55 και γιανθρακες ἀπό Νιουκάστλ διὰ Σάντος δολ. 10. Σιτηρά δι' Αϊγύπτου 165/- (Σεπτέμ.). 'Από τὴν Νότιον Αφρικήν ναύλοι κατώτεροι. Ζάχαρις διὰ Λονδίνου-Λίβερπουλ ἀπό Λορέντζ Μαρκές 92/6 φίοτ. (Αὔγ. - Σεπτ.). 'Αραβόσιτος ἀπό Ντάρμπατν διὰ Πλασκάδην 85/- Ἐλ. ἐκφόρτ. Φωσφάτα ἀπό Καζαμπλάνκαν δι' Ινδίαν 137/6, διὰ Κίναν 140/- και διὰ Ρουεν 35/- εἰς μικρὸν σκάφος.

Πυρίται ἀπό Μόρφου Μπαϊδί διὰ Δουνκέρκην - Γάνδην 48/9 (σκάφος 10.000 τόν.).

ΤΑ ΤΑ-1·Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Καλαὶ ναυλώσεις μὲ ναύλους εἰς τὰ γνωστὰ ὑψηλὰ ἐπίπεδα. Τὰ 4.35 δολ. ἐπιληρώθησαν διὰ δύο ἔτη εἰς σκάφος 54.250 τόν. Τὰ 4.20 εἰς σκάφος 33.285 τόν. διὰ 18 - 20 μῆνας και διὰ τρία ἔτη δολ. 3.30 (σκάφος 50.900 τ.), δολ. 5 σκάφος 17.700 τόν. και 2.93 δολ. σκάφος 57.650. 'Απαντα δηζελοκίνητα.

'Απηκοίνητον 14.660 τόνων πρὸς 2.750 δολ. ημερησίων (4 - 6 μῆνας).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερὰ ἡ ναυλαγορά εἰς τὰ ὑψηλά της ἐπίπεδα, μὲ χαρακτηριστικὴν τὴν ζωηρότητην κίνησιν χρονοναυλώσεων δι' ἔτος και τριετίαν. Οἱ ναύλοι ὑψηλότεροι διὰ τὰ τάιμ τσάρτερς, παρὰ διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια, τὰ ὥχι και τόσον πολλὰ ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπων.

Φαίνεται ὅτι αἱ ἑταῖραι πετρελαίων δὲν ἔκλεισαν ἀκόμη τὸ πραϋπολογιζόμενον ὅτι θὰ τοῖς χρειασθῇ τονάζ, μὴ πιστεύουσαι εἰς τὴν ταχείαν λύσιν τῶν ὑποθέσεων τῆς Μέσης 'Ανατολῆς και τῆς Λιβύης.

Οἱ ναύλοι δι' ἀπλὰ ταξίδια περιεστρά-

φησαν ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς τὰ 200 - 225 τοῦ Γουορλντσέκηλ δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ και γύρω τῶν 235 - 250 διὰ τὴν 'Απω την Ανατολήν. 'Απὸ τὴν Β. 'Αφρικήν δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ εἰς τὰ 185 τῆς κλίμακος και δύομαστικῶς ἀπὸ τὴν Νιγηρίαν δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ 205 - 212 τοῦ Η. (Αύγουστον). 'Απὸ τὴν Καραϊβηνὴν διὰ Β. 'Αμερικήν χαμηλότεροι πως οἱ ναύλοι γύρω τῶν 190.

Αἱ χρονοναυλώσεις ἐν πλήρει ἀναπτύξει. Τὰ 30 σελ. ἔως 32/7½ ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Β. Β. διὰ τρία ἔτη ἀρκετὰ σκάφη μεγάλα και μικρά. 'Αμερικανικαὶ ἐταιρίαι ἐπληρώθησαν δι' ἔτος ταῖμ τσάρτερς 4 δολ. και πλέον ἀπὸ τὸ Φεβρουαρίου 1971. Σκάφος 32.000 τόν. ἀπὸ Ιούλιον 1971 διὰ τρία ἔτη ἐκλεισθη εἰς τὰ 3.70 δολ. τὸν τόνον και μῆνα.

Τρία σκάφη 33 - 36.000 τόν. τῆς LOF ἐκλεισθησαν ἀπὸ τὸν Ιανουαρίου 1971 μὲ τὸ ισόποσον 118 τῆς κλίμακος και ἔν τῶν 250.000 τόν. ἀπὸ τὸν Μαΐου 1971 μὲ τὸ ισόποσον τῶν 84 τῆς κλίμακος.

Ρεκόρ: Δύο τῶν 74.480 τόνων διὰ 12 μῆνας πρὸς 7.85 δολ. κατὰ μῆνα και τόνον!

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΙΜΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

'Εν συνεχείᾳ τῶν ὅσων τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν ἀνέγραφων (τεύχος 15ης Ιουλίου, σελ. 54 - 55), ἐγνώσθη και νέα — μετὰ παρέλευσιν 150ημέρου μόλις — αύξησις τῶν τιμῶν καυσίμων. 'Ιδιαιτέρως ὑψηλὴ ἡ πολλοστὴ αὐτὴ αύξησις είναι εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεγάλης Βρετανίας και τῆς Δημοκρατίας τῆς Ιρλανδίας ἀναφερομένη. Οὕτω ἡ τιμὴ τῶν «μπώνικερ» ηγήθη κατὰ 30 σελίδην εἰς 198 σελλίνια και 4 πέννας κατ' ἀγγλικὸν τόνον και ἡ τοῦ πετρελαίου ντῆζελ κατὰ 19 σελλίνια και 2 πέννας εἰς 279 σελλίνια και 2 πέννας κατὰ τόνον. Αἱ ἀνιστοιχοι αύξησις εἰς τὸν λιμένον τοῦ Μερέργκεν είναι 15 σελλίνια και 6 πέννες διὰ τὸ πάρων και 44 σελλίνια διὰ τὸ δεύτερον.

'Η εἰς ἄλλους Εύρωπαϊκοὺς λιμένας κρατούσα κατάστασις είναι διάφορός πως. Τιμαὶ διὰ καύσιμα εἰς Γερμανικούς, 'Ολλανδικούς, Βελγικούς και Ιταλικούς λιμένας δίδονται τὴν αἵτησι μόνον. Εἰς ἄλλους τομεῖς (ἀπὸ τὴν Μεγάλης Βρετανίας μέχρι Αύστραλίας) αἱ τιμαὶ εἰς λίρας διὰ καύσιμα ἔχουν σημειώσει αύξησιν, πρὸς τὸ πάρων δόμας αἱ τιμαὶ εἰς λιμένας δολλαρίου δὲν ἔσημεισαν κανέν τοιαύτην αύξησιν.

'Εγνώσθη ἐξ ἄλλου ὅτι και αἱ εἰς δολλαρία τιμαὶ καυσίμων ηγήθησαν διὰ τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, ἀπὸ Καναδᾶ και Ήκαμένων Πολιτειῶν, εἰς τὴν Καραϊβηκὴν και Νότιον Αμερικὴν. Εἰς τὴν νέαν ταύτην αύξησιν περιλαμβάνονται και 12 λιμένες τοῦ Ειρηνικοῦ.

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO
114 Negris Building York Street
Colombo Ceylon
Tel. Address : BLAKO - Phon. 82.340
ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

Η μέση αξεγοτις είναι 25 - 26 σέντς κατά βαρέλιον διά φυσική σημείωση και δύλιγον όπως πετρέλαιον ντίζεται.

Ως κυριωτέρα και πάλι αιτία των άνωτέρω αυξήσεων των τιμών φέρεται το ηγεμόνενο κόστος μεταφοράς ανά τὸν κόσμον

τῶν πετρελαιοειδῶν, ἐνῷ ὡς ἐπικουρικαὶ αἰτίαι ἀναφέρονται αἱ ἑνὸς μὲν ὥπλη ωρισμὸς ὅστις ἐπηρεάζει τὸ κόστος διασχειρίσεως τῶν ἔταιρῶν πετρελαιών καὶ αἱ ἑτέρου ἡ σχετικὴ ἐλλειψις ωρισμένων κατηγοριῶν καυσίμων.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• "Ημισυ ἑκατομ. βαρελίων ἡμερησίως μεταφέρει ὁ πετρελαιοαγωγὸς τῆς Ἀράμπος εἰς τοὺς μεσογειακοὺς λιμένας.

— Ἀπὸ τῆς Ζης Μαῖου είναι κλειστός. "Ενας ὄδοστρωτη τῆς Συρίας, κατὰ λάθος, ἐπέφερε ζημίας. Καὶ οἱ Σύριοι δὲν ἐπέτρεψαν τὴν ἐπισκευὴν του. Ζημιαὶ ἡμι-

σεος ἑκατομ. δολ. ἡμερησίως.

— Καὶ ἡ ἐπιφύλαξις τῆς χρηματοδοτήσεως ἡδη παραπτεῖται διὰ τοῦ σχεδιαζομένου πετρελαιοαγωγοῦ 1.000 μιλίων ἀπὸ τὸ Ἰράν πρὸς τὸ Ἰσκεντεροῦν καὶ δι' ἓνα δεύτερον ἀπὸ τὸ Ἰράκ διὰ τῆς Συρίας πρὸς τὴν Μεσόγειον.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.): Νόρφολκ 17.000 τόν. γαιανθράκων Σαγούντο δολ. 8.22½ ἐλ. ἐκφόρτωτικών, 4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 18.

ΓΛΑΥΚΗ (λιβ.): Χάμπτον ρόδος ἡ Βαλτιμόρη 21.000 τόν. γαιανθράκων, νότιον Ισπωνίαν δολ. 11.40 ἐλ. ἐκφόρτωτικών, Ιουλίου 20 - 31.

ΜΑ-Ι ΣΤΡΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ισπωνίαν δολ. 11.25, ἐλ. ἐκφόρτωτικών, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

ΕΚΤΩΡ: Λιμένας Κόλπου 25.000 - 27.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ισπωνίαν δολ. 14.25, ἐλ. ἐκφόρτωτικών, Σεπτεμβρίου 20 - Οκτωβρίου 15.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.: Λιμένας Κόλπου 6.800 τ. d.w. φορτίου χονδραλέων (428.510 κ.π.) Ἀδριατικῆς δολ. 97.500, Ιουλίου 27 - Αύγουστου 5.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ιτ. "Ανδρος"): Χάλιφας 21.000 τόν. γύψου Σήπαστρο δολ. 2.15, Αύγουστου 16-26.

ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.): Λιμένας Κόλπου 8.400 - 9.600 τόν. σάργης Ἀδριατικῆς 14 μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 30.

ΚΩΣΤΑΣ ΦΑΡΓΚΟΣ: Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ισπωνίαν δολ. 15 ἐλ. ἐκφόρτωτικών, Οκτωβρίου 5 - Νοεμβρίου 5.

ΜΑΡΙΑ Τ.: Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. λιπαρισμάτων τρεις λιμένων Βραζίλιας δολ. 10 μὲ δολ. 3.500 ἔτηραν ἀσπόλιστρα, ρχάς Αύγουστου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ισπωνίαν δολ. 14 ἐλ. ἐκφόρτωτικών, τέλος Αύγουστου.

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.): Χάμπτον ρόδος καὶ Φιλαδέλφειον 14.000 τόν. γαιανθράκων καὶ κώδια Κωνσταντζίου δολ. 14.25, Αύγουστου 5 - 20.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ-Ι-Σ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 25.000 τόν. γεννημάτων νότιον Ισπωνίαν δολ. 14.35, ἐλ. ἐκφόρτωτικών, Αύγουστου 5 - 25.

ΜΑΡΙΑ ΖΑΤΖΗΝΤΑΡΕΑ: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. λιπαρισμάτων Σάντος δολ. 9.30, Αύγουστου.

ΘΕΤΙΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 12.000 τόν. σίτου Βενεζουέλας δολ. 8.60 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 14 - 24.

ΕΛΙΚΩΝ (κ. εἰς τάιμ τούρτερ): Χάμπτον ρόδος 10.900 - 11.500 τόν. γαιανθράκων Σάντος δολ. 10.75 μὲ 3.000/1.300 τόν. φορτεσκόφρτωσιν εἰς τὰ 60 σάντες, Αύγουστου 22 - Σεπτεμβρίου 4.

ΑΘΛΟΝ (εἰς τάιμ τούρτερ): Χάμπτον ρόδος 22.000 τόν. γαιανθράκων Ρόπτερτομ δολ. 5.75, ἐλ. ἐκφόρτωτικών, Αύγουστου.

ΛΕΝΑ: Τζεσόνικον 4.200 τόν. φωσφορικῆς ἀμμωνίας Καστελλόν δολ. 14.50 μὲ 800 τόν. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου 24 - 30.

ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ (εἰς τάιμ τούρτερ): Λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. σίτου Μασσαλίαν δολ.

10.75 μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15 - 30.

ΔΙΩΝΗ: Λιμένας Κόλπου 10.800 τόν. χονδραλέων Ρόπτερτομ δολ. 9.50, ὡφίον Μπορούτο - Βρίστην ρέτης δολ. 9.75 ἐναὶ λιμένᾳ ἐκφόρτωσις 10.05 διοῦ λιμένων, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 10.

ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιβ.): Μισισιπήνη ἡ Μορπίλ 13.000 τόν. d.w. φορτίου χονδραλέων (687.750 κ.π.) Ρόπτερτομ δολ. 103.750, Ιουλίου 30 - Αύγουστου 10.

ΒΟΥΛΑ (λιβ. εἰς τάιμ τούρτερ): Μορπίλ 10.500 - 11.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Μπούνεος "Αὔρες καὶ Εὖ λιμένα Ρίβερ Πλέιτ δολ. 12.30 μὲ 2.500/1.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 12 - 30.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.: Πόρτ Μούντη ἡ Νέπτουν Τέρμιναλ 23.000 τόν. γαιανθράκων Ισπωνίαν δολ. 7.500/10.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, ὡφίον Ρόπτερτος Μπάν δολ. 10 μὲ 10.000 τόν. φόρτωσιν, Αύγουστου 15 - 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ιτ. «Ανδρος»): Βρετ. Κολομβίαν 21.000 τόν. σίτου Κεπτ - Τάουν - Λορέντζο Μαρκές ρέιντζ 140/ - μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ιτ. «Ανδρος»): Βρετ. Κολομβίαν 21.000 τόν. σίτου Κεπτ Τάουν - Λορέντζο Μαρκές ρέιντζ 140/ - μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 31.

ΜΑΡΙΝΑ (λιβ.): Λόδας Αντελές - Λόχη Μπήτης 35.000 τόν. γαιανθράκων Ισπωνίαν δύο συνεχῆ ταξίδια δολ. 7.20 μὲ 20.000/15.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, ένωρξις ρχάς Αύγουστου.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΡΥΘΟΜΟΣ (λιβ.): Ρεσίρη Η Μασέιο 14.000 τόν. ζαχάρεως ἀμερικαν., λιμένας Ατλαντικού ἡ Κόλπου δολ. 10.25 μὲ 750/1.500 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 5 - 25.

ΚΟΣΜΙΚ (μικτὸν λιβ.): Χιλήνη 47.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ισπωνίαν δολ. 12.50 ἐναὶ λιμένῃ ἐκφόρτωσις δολ. 12.75 δύο, 15.000/15.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 20.

ΦΑΥΤΕΡ: Μασέιο - Ρεσίρη 13.000 τόν. ζαχάρεως ἀμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ἡ Κόλπου δολ. 10.25, Ιουλίου 30 - Αύγουστου 15.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΛΜΠΙΟΝ (λιβ.): Τουμπορόδο 24.000 τόν. μεταλλεύματος Ολλανδίαν δολ. 5.55, φόρτωσις ρχάς Αύγουστου.

ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ (εἰς τάιμ τούρτερ): Οὐχί βορείστερον τοῦ Σάν Λορέντιο με συμπλήρωμα Μπούνος "Αὔρες 13.500 τόν. γεννημάτων νότιον Ισπωνίαν δολ. 18.25, ἐλ. ἐκφόρτωτικών, μὲ 2.000/2.

ΡΗΓΙΔΑΛΗΣ 16, 'Αθήναι, Πολυκατοικία ύπο πολυτελή διαμερίσματα ἐξ ἐπτά κυρίων χώρων, δεράντας πλ. 2.40 Μ. καθ' ὅλην τὴν πρόσοψιν καὶ ἔξωθεν πλ. 1.20 Μ. καθ' ὅλην τὴν πλευρήν την ὁπισθίαν ὅψιν. Μετὰ δύο κυρίων κουζίνας, ὀφίς, δωματίου ὑπηρεσίας, πλυντήριου καὶ ἀποθήκης ὑπογείου. Ἐκτάσεως 279 M2 ἔκαστον. Εἰς τὸν ΣΤ' ὄροφον (ἐσοχῇ) πολυτελές διαμέρισμα μὲ τοὺς αὐτοὺς χώρους, ἐκτάσεως 254 M2. Εἰς τὸ ὑπόγειον πωλούνται θέσεις γκαρμάζ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Τεχνικὸν γραφεῖον Θεμ. Α. Λούλη Πολ. Μηχανικοῦ. Τηλ. 813-138, 820-918.

000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 10.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΖ: Γιαλί "Αἴλαντ 21.000 τόν. ἐλαφρότερας Νόρφολκ δολ. 3.80 μὲ 3.300/3.300 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Ιουλίου 17 - 28.

ΑΝΤΩΝΗΣ (λιβαν.): Βενιτσιάν Πόρτο Μάργκερα - Πριόλο - Ζέα 9.500 τόν. λιπαρισμάτων νότιον Κίναν 183/- ὡφίον Σαχχάρη 184/- βρέριον Κίναν 185/- μὲ 400 λίτρας ἔξτρα ασφαλιστρα, Ιουλίου 25 - Αύγουστου 25.

ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ: 'Αλεξάνδρειαν 10.500 τόν. ὄρηζης εἰς σάκους Ινδίαν, 180/- μὲ 1.000/500 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 20.

ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): Γιαλί "Αἴλαντ 20.000 τόν. θαλασσών Μιτόστον - Νίσα Υόρκη ρέιντς δολ. 3.80 μὲ 3.300/3.300 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 5 - 25.

ΕΕ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

AITZIAN ΣΚΑ-Υ· (λιβ.): Νιούκαστλ, Νέα Νότιον Ουαλλίαν 38.000 τόν. Ισπωνίαν δολ. 7.50 μὲ 10.000/10.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, φόρτωσις μέσα Αύγουστου.

AITZIAN ΤΡΙΤΩΝ (λιβ.): Νιούκαστλ, Πόρτ Κέμπλε 30.000 τόν. γαστενθράκων Ισπωνίαν δολ. 7.50 ἐλ. ἐφορτωτικών μὲ 10.000/10.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 15 - 31.

ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ-Ι-Μ: Νότιον Αύστραλιαν, Γκρέλογκ 22.500 τόν. σίτου 'Αλεξάνδρειαν 165/- μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ιουλίου - Δεκέμβριον.

ΑΟΥΡΟΡΑ II: Σίδνευ, Αύστραλιαν 24.000 τόν. γαστενθράκων Κόντινεντ, δολ. 9.50, Αύγουστον.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιβ.): Νιούκαστλ 24.000 τόν. γαστενθράκων Σάντον δολ. 10 μὲ 10.000/5.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 21 - Οκτωβρίου 15.

ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ: Νιούκαστλ 5.500 τόν. γύψου (έρερ φορτίον) Τσιμπάδα 8.25 μὲ 3.500/3.100 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 10 - Σεπτεμβρίου 10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

HΡΑ (λιβ.): Πουνταρένας 7.000 τόν. ζαχάρεως διοῦ Κόλπου δολ. 8.50 μὲ 700/1.500 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 5 - 15.

ΑΛΚΥΩΝ: Πέρων 6.500 τόν. ζαχάρεως λιμένας Κόλπου δολ. 9 ὡφίον 'Ατλαντικού δολ. 700/1.500 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Ιουλίου 18 - 31.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑΣ: Σάκο 57.000 τόν. μεταλλεύματόν Ισπωνίαν δολ. 10.70 μὲ 40.000/20.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Ιουλίου 21 - Αύγουστου 5.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: Καζουμπλάνκαν 15.000 τόν. φορτίων 'Ινδιανάζιαν ζειραρισμένων Καλκούντασ 137/6 μὲ 1.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Αύγουστου 20 - 28.

ΑΤΤΙΚΟΝ: Καζουμπλάνκαν 9.500 τόν. φωσφάτων 'Ινδιανάζιαν/6 μὲ 1.000 τόν. φορτεσκόφρτωσιν, Ιουλίου 20 - 31.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΤΟΡ (λιβ.): Λόουερ Μπούχαν 43.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ισπωνίαν δολ. 11.25 μὲ 2.000 τόν. έκφόρτωσιν, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

ΤΖΕΝΥ (λιβ.): 15.042 τ. d.w. (694.000 κ.π., 14 μίλ., 20 τόν. φουσδὲ δίλ καὶ 1½ τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4.75, ταξίδια 23 - 25 μηνών ένωρξις 15 Μαρτίου 1971.

AITZIAN ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.): 12.600 τ. d.w. (559.000 κ.π., 13 - 13.5 μίλ., 18 - 19 τόν. φουσδὲ δίλ) δολ. 5.30 πλέον δολ. 5.30 πλέον δολ. 700 μηνών δια 3 ή περισσαρισμένων, 3 - 4 κυκλικά ταξίδια Αύστραλιας, παράδοσις σταν καὶ σπουδαία Αύγγλιαν, Αμβέρσαν - Αμβέργρογον ρέιντζ μέσῳ Ραγκούν.

ΝΕΣΤΩΡ: 26.000 τόν. d.w. (12% μίλ., 32 π.) δολ. 3.95, ταξίδια 15 - 18 μηνών, παράδοσις Καναδάν, Οκτωβρίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ-ΙΝΤ (λιβ.): 32.271 τ. d.w. (15 μίλ., 75 τόν. φουσδὲ δίλ) δολ. 5, τέσσαρα κυκλικά ταξίδια Αύστραλιας, παράδοσις καὶ έποντεπαράδοσις Τσιμπάτα - Τομπάτα ρέιντζ, Αύγουστος 15 - 30.

ΕΒΗ: 14.935 τ. d.w. (676.000 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 18 τόν. φουσδὲ δίλ καὶ 1½ τόν. ντήζελ δίλ) δολ. 4.95, ταξίδια δύο έτῶν, παράδοσις Ισπωνίαν, Φερουάριόν - Μάρτιον 1971.

ΑΛΚΑΜ (λιβ.): 57.747 τ. d.w. (40 π. 8/1 πότα) (2.422.000 κ.π., 15½ μίλ., 60 τόν. φουσδὲ δίλ δολ. 4.35, ταξίδια 12 - 14 μηνών, παράδοσις Μεσόγειον, 'Ιουλίου 17 -

29, έπανοπαρόδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον.

ΑΙΓΑΙΣ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ (εἰς τάιμ πούρτερ): 15.100 τ. δ.ω. 685.000 κ.π., 15 μίλ., 22 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 5.45, παράδοσις Ισπανίαν τέλος 'Ιουλίου, έπανοπαρόδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσω Μεσογείων Διμών.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ: 27.000 τ. δ.ω. (1.024.575 κ.π., 15 - 15½ μίλ., 40 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) παράδοσις 'Ισπανίαν, 'Ιουλίου 25 - έπανοπαρόδοσις άνατολικήν άκτην ΗΠΑ δολ. 4, έπανοπαρόδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 4.60.

ΜΑΡΠΗΣΣΑ: 12.995 τ. δ.ω. (625.000 κ.π., 13 μίλ., 18 - 19 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.300 ήμερησίως, παράδοσις Σιγκαπούρων, 'Ιουλίου 20 - 25, έπανοπαρόδοσις 'Αμερίδερσον - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λιβ.): 15.345 τ. δ.ω. (712.000 κ.π., 14.5 μίλ., 45 - 48 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 3.75, ταξίδια 23 - 25 μηνών, παράδοσις Σιγκαπούρων 15 - 'Οκτωβρίου 25, Αγγλίαν - Κόντινεντ.

ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ: 30.110 τ. δ.ω. (1.380.000 κ.π., 14.5 - 15 μίλ., 39 - 41 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 5, τέσσαρα κυκλικά ταξίδια 'Ισπανίας μερού Αστραριδας η 'Ινδιας, παράδοσις διαπλέοντας 'Ιλιγκαν, 'Ιουλίου 20 - 30, έπανοπαρόδοσις νότιον Ισπανίαν.

ΡΗΝΟΥΛΑ: 15.136 τ. δ.ω. (699.000 κ.π., 14 - 14.5 μίλ., 20 τόν. φιούελ δίλ και 1 πόν. ντηζελ δίλ) παράδοσις 'Ελλασ, Αύγουστου 1 - 25, έπανοπαρόδοσις νότιον Κίναν.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (λιβ.): 24.140 τόν. δ.ω. (1.068.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 49 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 3.775 ήμερησίως, έναν κυκλικόν ταξίδιον 'Αργεντινής, παράδοσις διαπλέοντας Λάς Πάλμας, 'Ιουλίου 14, έπανοπαρόδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, 'Ιταλίαν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (εἰς τάιμ πούρτερ): 26.015 τ. δ.ω. (1.045.000 κ.π., 15½ μίλ., 35 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 3.55 παράδοσις 'Ισπανίαν 'Ιουλίου, έπανοπαρόδοσις λιμένας Κόλπου.

ΧΙΑΝ ΣΕ-Υ-ΛΟΡ: 14.935 τ. δ.ω. (13.5 - 14 μίλ., 18 τόν. φιούελ δίλ και 1.5 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.800 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Ταϊβάν τέλος 'Ιουλίου, έπανοπαρόδοσις Καλιφόρνιαν.

ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ: 13.965 τόν. δ.ω. (718.000 κ.π., 14½ μίλ., 21½ τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.600 ήμερησίως, πλέον δολ. 4.000 δύορον, δύο φθόν, τρία κυκλικά ταξίδια 'Ισπανίας, παράδοσις Ρίβερ Πλέιν, Αύγουστου 28 - Σεπτεμβρίου 15, έπανοπαρόδοσις 'Ενσενάντα - Σάν Νικόλας ρέιντς.

ΕΛΙΣΑΒΕΤ (λιβ.): 14.600 τ. δ.ω. (690.000 κ.π., 14 μίλ., 38 - 39 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 2.750 ήμερησίως, ταξίδια 4 - 6 μηνών, παράδοσις λιμένας Κόλπου τέλος 'Ιουλίου.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λιβ.): 15.458 τ. δ.ω. (713.938 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 42 - 44 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 5.65, έναν κυκλικόν ταξίδιον Βορείων Ειρηνικού, παράδοσις 'Οζιόναν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 5, έπανοπαρόδοσις 'Ισπανίαν η Νότιον Κορίνθου.

ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ: 12.426 τ. δ.ω. (580.000 κ.π., 13 μίλ., 21 - 22 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) λίρας 850 ήμερησίως, παράδοσις διαπλέοντας Καράτσι, 'Ιουλίου 22 - 28, έπανοπαρόδοσις 'Αμβερσάον - 'Αμβούργον ρέιντς 'Ινδιας.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ: 15.035 τ. δ.ω. (720.000 κ.π., 15 μίλ., 26 - 28 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.25, παράδοσις κατά την δριξήν του πλεύσου εἰς Βρατ. Κολομβίαν, 'Ιουλίου 26 - 31, έπανοπαρόδοσις Κέπι Τάουν - Μετέρια ρέιντς.

ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΙΡΟ (λιβ.): 46.427 τ. δ.ω. (15 μίλ., 44 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 5.65, ταξίδια 2 - 3 μηνών παράδοσις Ρόττερντεμ, έπανοπαρόδοσις Κόντινεντ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Νιάρχου): 45.000 πόν. δ.ω. (1.820.366 κ.π., 14½ μίλ., 39 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 4.25, ταξίδια δύο έτών, παράδοσις Κόντινεντ, Νοέμβριον - Δεκέμβριον.

ΣΤΕΦΑΝΙΑ (λιβ.): 15.140 τ. δ.ω. (713.560 κ.π., 14 μίλ., 39 τόν. φιούελ δίλ) παράδοσις Μπουόνιας 'Άρες, Αύγουστου 5 - 15, έπανοπαρόδοσις άμερικαν. λιμένας Κόλπου δολ. 2.325 ήμερησίως, έναν 'Ατλαντικού δολ. 2.400.

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ (λιβ.): 30.520 τ. δ.ω. (1.142.000 κ.π., 15 μίλ., 37 - 38 τόν. φιούελ δίλ, πλέον 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 4.15, ταξίδια τρίων έτών, παράδοσις 'Ισπανίαν, 'Οκτωβρίου 20 - Νοέμβριον 30.

ΖΩΡΖΕΤΤΑ: 10.532 τ. δ.ω. (538.170 κ.π., 14 μίλ., 14 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 1.950 ήμερησίως, παράδοσις 12 ώρες έξαθι Μπαγκόγκ, Αύγουστου 2 - 7, έπανοπαρόδοσις 'Αμβερσάον - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΕΥΓΕΝΙΑ (π.): 10.824 τ. δ.ω. (536.000 κ.π., 15½ μίλ.) 1.600 δολ. ήμερησίως, παράδοσις Καράτσι, 'Ιουλίου 31 - Αύγουστου 8, έπανοπαρόδοσις άνατολικών Πακιστάν.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΡΙΤΥ (λιβ.): 27.900 τόν. δ.ω. (39 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 4.25 ταξίδια δύο έτών, όψιδιν ταξίδια πέντε έτών

δολ. 4, παράδοσις 'Ισπανίαν, 'Οκτωβρίου - Νοέμβριον.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ ΚΑΜΠΑΝΗΣ: 27.469 τ. δ.ω. (1.183.000 κ.π., 14.5 - 15 μίλ., 31 τόν. φιούελ δίλ και 1.5 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 4.50, ταξίδια 18 μηνών, ένορχης Σεπτέμβριον.

ΑΜΟΡΤΟΣ (λιβ.): 24.000 τ. δ.ω. (1.100.000 κ.π., 14 - 14.5 μίλ., 46 - 47 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 3.200 ήμερησίως, παράδοσις 'Αγγλίαν, Δουνκέρκη, Γερμανίκους λιμένας Βερσίας θεράσσης μέσω δυτικής 'Αφρικής και 'Αγ. Λαυρεντίου, Αύγουστου 18 - Σεπτέμβριον 5, έπανοπαράδοσις λιμένας Κόλπου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: 9.785 τ. δ.ω. (494.000 κ.π., 13½ μίλ., 34 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 1.750 ήμερησίως, παράδοσις Καράτσι, 'Ιουλίου 27, έπανοπαρόδοσις Τσιταγκόγη ή Τσαλάν.

ΚΑΝΟΠΟΥΣ (λιβ.): 24.067 τ. δ.ω. (1.110.000 κ.π., 15 μίλ., 35 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 4.50, ταξίδια 30 - 36 μηνών, παράδοσις 'Ιταλίαν, Σεπτέμβριον, έπανοπαράδοσις όφιδος.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: 12.259 τ. δ.ω. (562.000 κ.π., 12 μίλ., 12 - 13 τόν. φιούελ δίλ) και 1 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.000 ήμερησίως, παράδοσις δύο ήμέρας έξωθι Σικανούσκιδη, 'Ιουλίου 28 - Αύγουστου 5, έπανοπαράδοσις 'Αμβερσάον - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (εἰς τάιμ πούρτερ): 15.291 τ. δ.ω. (713.000 κ.π., 14 μίλ., 20 - 21 τόν. φιούελ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 3.250 ήμερησίως παράδοσις 'Απο Ανατολήν, όψιδιν ταξίδιον δολ. 2.825.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λιθανού): 28.700 τόν. δ.ω. (1.115.000 κ.π., 15 μίλ., 35 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 4.25, ταξίδια δύο έτών, παράδοσις και έπανοπαράδοσις 'Ισπανίαν, Μέρτιον - 'Ιουλίου 1971.

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ: 40.501 τόν. δ.ω. (1.740.000 κ.π., 14 μίλ., 40 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 4, ταξίδια δύο έτών, παράδοσις 'Απω Ανατολήν Φερουσιάριον, έπανοπαράδοσις 'Ισπανίαν.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΤΘΑΙΟΣ: Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βερείως Χάττερες), Γουορλντσεκέλ 240, 'Ιουλίου 20.

ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ: Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. Νότιον 'Αφρικήν, Γουορλντσεκέλ 285, 'Ιουλίου 20.

ΑΡΙΕΣ (π.): Μεσόγειον 19.000 τόν. καβράρ 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 240, 'Ιουλίου 25.

ΤΡΙΤΟΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 18.500 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 250, 'Ιουλίου 16.

ΘΕΟΜΗΤΟΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 17.500 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 207, τρία συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 21.

ΕΥΗ Τ.: Καραϊβικήν 18.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 190, 'Ιουλίου 10 - 20.

ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 200, δύο συνεχή ταξίδια, 'Ιουλίου 22.

ΙΩΑΝΝΑ Β.: Καραϊβικήν 19.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσεκέλ 200, 'Ιουλίου 16.

ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. 'Ισπανίαν, Φιλιππίνας, Αστραριδαίον, Νέον Ζηλανδίων, Γουορλντσεκέλ 250, 'Ιουλίου 26.

ΕΥΗ Τ.: 'Ενδοκοραιδικόν ταξίδιον 18.000 τόν. Γουορλντσεκέλ 270, 'Ιουλίου 20.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουορλντσεκέλ 200, οκτώ συνεχή ταξίδια, Σεπτέμβριον 5.

ΤΕΛ. 327422 GRAM:
OFF. 332449 LEONEGRIS
RES. 332202 BOMBAY

I.C. NEGRIS

SHIPCHANDLERS, GENERAL MERCHANTS,

SHIP REPAIRERS AND CHIPPING & PAINT-

ING CONTRACTORS

P.O. BAG 5121

273/277 NARSHI NATHA STREET

ANANT DEEP 5th FLOOR

BHAAT BAZZAR

BOMBAY - 9

ΑΙΓΑΙΟΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 40.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουορλντσεκέλ 200, οκτώ συνεχή ταξίδια, Αύγουστου 26.

ΝΤΗΣΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 210, έποιμος φόρτωσης.

ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 230, έποιμος φόρτωσης.

ΑΤΟΜΙΚ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 84.000 τόν. 'Ισπανίαν, Γουορλντσεκέλ 250, τέλος 'Ιουλίου.

ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (εκ «Vendemaire»): 30.178 τ. δ.ω. (15½ μίλ., 42 τόν. φιούελ δίλ) και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) 30/10, ταξίδια τριών έτών, παράδοσις 'Ιουλίου 1971.

ΙΑΚΩΝ ΑΥΓΑ (λιβ.): 95.201 τ. δ.ω. (15½ μίλ., 84 τόν. φιούελ δίλ) 26/3 ταξίδια τριών έτών, παράδοσις 'Ιουλίου 1971.

ΠΑΝΩΗΣ ΛΙΩΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού Πούέρ Ρίκο, Γουορλντσεκέλ 190, 'Ιουλίου 29.

ΓΑΥΡΙΟΝ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. (μέρος φορτίου) άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 252½, 'Ιουλίου 23.

ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (λιβ.): Μεσόγειον 34.000 τόν. ιτανόλης έποιμος φόρτωσης.

ΜΑΡΑΠΩΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 22.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσεκέλ 190, 'Ιουλίου 23.

ΜΑΡΑΘΩΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 190, 'Ιουλίου 25.

ΜΑΡΑΘΩΝ ΚΑΡΡΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. άμερικανικού λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 195, 'Ιουλίου 23.

ΠΑΝΩΗΣ ΚΑΡΡΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσεκέλ 180, 'Ιουλίου 28.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λιβ.): Περού 19.000 τόν. Τρίνινταντ, Γουορλντσεκέλ 190, τέλος 'Ιουλίου.

ΚΥΜΟ (λιβ.): Τάιμ τασάρτερ 42.757 τόν. δ.ω. (16 μίλ., 92 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 6.75, ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Αύγουστου.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (λιβ.): Τάιμ τασάρτερ 48.483 τ. δ.ω. (16½ μίλ., 69 τόν. φιούελ δίλ και 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 8.075, ταξίδια οκτώ μηνών, παράδοσης Αύγουστου - Σεπτέμβριον.

ΕΥΟΓΚΟΣΤΑ Ι: Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσεκέλ 230, Αύγουστου 8.

ΑΤΡΩΤΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάστης 'Ατλαντικού, Γουορλντσεκέλ 190, 'Ιουλίου 25.

ΧΡΥΣΑΝΘΟΝ ΠΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 40.000 τόν. 'Ιταλίαν, Γουορλντσεκέλ 210, 'Ιουλίου 26.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν. 'Ισπανίαν, νότιον Κορέαν, Αστραριδαίον, Φιλιππίνας, Γουορλντσεκέλ 225, δύοτάν Σιγκαπούρην, Θάιλαντ, νάτιον 'Αφρικήν 230, 'Ιουλίου 28.

ΑΙ-ΝΤΑ (λιβ.): Ελεκτρά (λιβ.): Συνεχή ταξίδια 34.000 τόν. έκσωτον από Αύγουστου μέχρι 15 'Απριλίου 1971, Γουορλντσεκέλ 200.

ΝΤΑΡΧΑΜ (λιβ.): 40.350 τ. δ.ω. (16.5 μίλ., 95 τόν. φιούελ δίλ) δολ. 6.85 ταξίδια 12 μηνών, παράδοσης Αύγουστου



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εις έλβετικά φράγκα ή εις δραχμάς ή εις οιονδόποτε άλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Αγγλίας, γερμανικά μάρκα, όλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ή έγγυητικάς έπιστολάς δι' άγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις ναύλων.

ΜΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35
SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. I2 I2046

Ημερολόγιο της Ελληνικής Πλοΐων

ΑΒΑΝΣ	ετ. «Ατρόμπιτος»	60	6646	άνεχ. Βρέστην 19 'Ιουλ. διά Λίττλ Νάροους
ΑΓΑΘΩΝ	ετ. «Κλεοδός»	70	10008	εις Σπάττη 10 'Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	ετ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεχ. Νταμπέρ 10 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΑΓΑΠΗΝ	ετ. «Αγάπη»	69	10009	άνεχ. Πενάγη 29 'Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	ετ. «Αντζου»	52	6336	έφθ. Βερακρούζ 18 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	ετ. «Σπυγουάινς»	29	1943	δ.πλθς Κώνων) πολιν 13 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	ετ. «Εδέρμια»	58	8952	έφθ. Ήση Λόντον 16 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ	ετ. «Τζέμινι»	59	5728	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	ετ. «Κάρυκα Οσεάνικα»	57	11630	έφθ. Καρθαγενίν 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	ετ. «Χριστόπολιν»	57	8473	άνεχ. Πούλο Μπούκον 9 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΓΓΑΙΑ	ετ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΓΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Βομβάν 22 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΓΓΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	ετ. «Τράμιτ Σίπιπγκ»	70	19370	έφθ. Σαν Αντόνιο 13 'Ιουν.
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ	ετ. «Γκόλφο Αζούλ»	54	8796	δ.πλθς Έσκομπινες 15 'Ιουλ. διά Καλκούταν
ΑΓΓΑ ΤΡΙΔΑ	ετ. «Καρδαμώλιαν»	55	3057	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ. διά Μπρέμερχαφεν
ΑΓΓΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	ετ. «Αρμενιστής»	68	20500	άνεχ. Χιροχάτα 5 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	ετ. «Αντρεσδίριζην»	51	7066	έφθ. Μαυρίκιον 30 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ετ. «Σεάρτντνο»	61	10770	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ετ. «Νικοπάνη»	45	2464	άνεχ. Θεούτα 9 'Ιουλ. δι' Απανα(λάγκος
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	ετ. «Εύημερία»	62	16565	άνεχ. Αμοτερνταμ 12 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ετ. «Κύρλε»	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Πιο Πάρντο»	59	8067	έφθ. Μόντρεαλ 23 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Μπλού Όράϊκον»	56	8267	έφθ. Μαυρίκιον 8 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Πόρτο Μπλάγκον»	55	8828	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 2 'Ιουλ. διά Σκίκντα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	49	1932	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ετ. «Ντάκια»	51	1988	έφθ. Κιγκατων (Σαμ.) 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	ετ. «Τιτάνη»	70	15345	άνεχ. Λός Αντζελες 14 'Ιουν. δι' Αμαγκασάκι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	ετ. «Ντελαγκράτσια»	53	11558	έφθ. Γκέρατον 23 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	ετ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεχ. Κολόμπο 20 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ετ. «Γκόλφο Αζούλ»	57	9921	άνεχ. Γενόβαν 18 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	ετ. «Τοξότης»	50	5421	έφθ. Περιά 18 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	ετ. «Αγ. Στυλιανός»	46	7289	έφθ. Στεττίνον 18 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ (δ.)	ετ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	έφθ. Γιουροπόρτ 25 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΑΙΔΗΣ	Α'χ. Χαλκούσης	56	7989	δ.πλθς Κώνων) πολιν 28 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΓΚΥΡΑ	ετ. «Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	άνεχ. Αμέρερσαν 15 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΝΗ	ετ. «Καρένα»	47	4479	άνεχ. Βαλενθίλα 21 'Ιουλ. διά Γενόβαν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	ετ. «Διαμοντής Ειδική ANE»	55	7967	άνεχ. Πούλο Μπούκον 13 'Ιουλ. διά Σαγκάπων
ΑΔΑΜΑΣ	ετ. «Ελίκων»	69	10121	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	ετ. «Αύλις»	35	3724	άνεχ. Αγούσταν 18 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	ετ. «Ανης Νικολας»	56	8846	άνεχ. Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Τσιταγκόνη
ΑΔΩΝΙΣ	ετ. «Αθηνηνης»	59	12180	άνεχ. Μπ. Αύρες 18 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληπός	44	1545	έφθ. Βενετίαν 21 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγάδας - Πλατης	31	2992	έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	ετ. «Μαρφουντάντα»	52	6333	έφθ. Γκιζόν 16 'Ιουλ.
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	ετ. «Γκρήκοπη»	46	4984	εις μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	ετ. «Αστρο Μαρινέρο»	51	2699	άνεχ. Τεργέπτων 21 'Ιουλ. δι' Ανκόνα
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ	ετ. «Πόσιος»	54	5129	άνεχ. Πόρτα Αθρού 20 'Ιουλ. διά Μασσαλιαν
ΑΘΗΝΑ	ετ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Καράτοι 23 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΑΘΗΝΑΙ	ετ. «Τρανσόπασικ»	56	2863	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 23 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΗΝΑΙ (δ.)	ΈΛΛ. Γραμμην Η. Αμερικής	53	3575	έφθ. Γενόβαν 23 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΔΙΑΣΗ	ετ. «Πάλκομαρ»	55	10027	άνεχ. Μαντράς 23 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΚΑΥ*	ετ. «Αθηνιαν»	51	8675	ύπό παραλαβήν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	ετ. «Ξενοφώνη»	59	9010	δ.πλθς Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ.
ΑΘΛΟΝ	ετ. «Άγκα»	63	10862	άνεχ. Μπρισμπαιν 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΘΩΣ	ετ. «Αθόλος»	45	13570	έφθ. Βαλτ μόρην 11 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	ετ. «Αθως»	69	10008	άνεχ. Χιροσίμα 20 'Ιουλ. διά Σπάττλ
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	ετ. «Μπουμπουλήνα»	69	9241	δ.πλθς Παναμά 16 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙΙΣ (δ.)	ετ. «Σπηντηγουελ»	69	9355	άνεχ. Ναγκόδια 15 'Ιουλ. δι' Όναχάμα
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	ετ. «Μαρφανονδόρμοας»	55	11148	δ.πλθς Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	70	9355	έφθ. Αμέρερσαν 17 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙΝΤ	ετ. «Κάμεδε»	53	12377	άνεχ. Σουάνον 23 'Ιουλ. διά Καραϊθικήν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΝΟ	ετ. «Κόρονετ»	70	9070	άνεχ. Καζαμπλάνκα 21 'Ιουν. δι' Απω Ανατολήν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	ετ. «Σπηντηγουελ»	69	9345	δ.πλθς Παναμά 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΥΠΤΟΣ	ετ. «Μαρλέμα»	61	13058	άνεχ. Σγκαπούρην ρόδς 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΟΛΟΣ	ετ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Λιγιον 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΣ	ετ. «Κρέων»	51	7860	έφθ. Ριγκεάν 17 'Ιουλ.
ΑΙΤΩΛΙΑ	ετ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Μόζι 18 'Ιουλ. δι' Αλάσκαν
ΑΙΤΩΛΙΣ	ετ. «Σαρόνικ»	61	14431	έφθ. Χυάλλα 22 'Ιουλ.
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	ετ. «Μαράνια»	57	9175	άνεχ. Ναγκόδια 6 'Ιουλ. διά Μπέρια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	ετ. «Αντρια»	57	2332	έφθ. Λιμερπουλ 13 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	έφθ. Βαλτημπρον 21 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	ετ. «Αλεμάτ»	59	9735	έφθ. Χοινκάγκ 11 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Στρατης Ανδεσόπης	44	7207	έφθ. Νάντην 20 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	ετ. «Ηλιος»	55	8280	άνεχ. Τέμπλ Μπαιν 8 'Ιουλ. διά Ρεύνιον
ΑΛΕΞΑΙΑ II	άδ. Τουρινάκη	39	3375	άνεχ. Βιουτόν 22 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	ετ. «Μορτέρο»	47	1597	έφθ. Κουζχάφεν 25 'Ιουν.
	ετ. «Εμπρος»	54	7234	έφθ. Μόντρεαλ 18 'Ιουλ.

N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2
CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021
CABLE ADDRESS: "ΟΚΕΑΝΙΣ,, - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS
CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Αλιάκμων»	58	9818	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 13 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓ' ΌΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	άνεχ. Φρημάντλ 19 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργώ - Έλλας»	58	8077	Έφθ. Επρυττόν 15 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταρσάτρ»	70	9800	άνεχ. 'Αμβούργον 17 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Αρμενιοτής»	62	9062	είς Μαϊζούρου
ΑΛΚΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. διά Κομπε
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουαΐτης»	53	1886	άνεχ. Λόμη 15 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5049	διπλήθε Παναμά 10 'Ιουλ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεάσο»	42	6967	Έφθ. Αμέρεραν 22 'Ιουλ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορινθία»	53	4509	άνεχ. Ρότερνταν 23 'Ιουν.
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον»	70	10007	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Παναμά
ΑΛΦΑ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	άνεχ. Ραβέναν 9 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. 'Αμπιτζάν 6 'Ιουλ. διά Μπαρλέτα
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	Έφθ. Λύμπεν 23 'Ιουλ.
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Αργώ - Έλλας»	58	4230	άνεχ. Γάνδην 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΜΕΟΥΣΤ	έτ. «Πεντελικόν»	70	10006	Έφθ. Σίδνευ 23 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	Έθν. 'Ελλ. Γραμ. 'Αμερ. . .	52	16485	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουλ. (Κρουαζιέρα)
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόλες»	47	2193	άνεχ. Γενόβαν 21 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Άμυνα»	49	3831	άνεχ. Ρότερνταν 16 'Ιουλ. δι' 'Ασντοντ
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβηττός»	70	10008	έψω. Ναγκόγια 14 'Ιουλ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5838	Έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 14 'Ιουλ.
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γκραϊκι»	58	12772	άνεχ. Γκότερμπουργκ 23 'Ιουλ. διά Σλάγκεν
ΑΝΑΣ	έτ. «Ανάσ»	55	8519	Έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 'Ιουλ. διά Κομπόγκ Σόμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	Θ. Εύσταθιον	52	2039	διπλήθε Μπρούναμποτελ 4 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούρα 23 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΟΛΩΝ (δ.)	έτ. «Κάνοπουζ»	57	11978	άνεχ. Ρότερνταν 28 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Πασιφικ 'Οιλ»	69	99460	άνεχ. Ν.ούκαστλ (Άντρ.) 20 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Νερό Ηρουεύτρη»	69	21399	έψω. Μίλφορτ Χάφεν 24 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνιν 'Οιλ»	70	99850	Έφθ. Πιουρόρπτ 26 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνιν Τ.Κ.»	69	99849	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοπασιφικ Μαρίν»	69	99893	άνεχ. Ταϊταγκόκ 14 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Εύγενεια»	52	7168	Έφθ. Καράτοι 17 'Ιουλ.
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	45	7072	διπλήθε Κωνί πολιν 30 'Ιουν. διά Γαλάται
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττο»	54	2489	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουλ. διά Καϊνάν
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Άναβις»	61	21824	έφθ. Κολομπία ρίθερ 2 'Ιουλ.
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπτός»	70	10006	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	έφθ. Τομπο 23 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	διπλήθε Κωνί πολιν 30 'Ιουν. διά Πένι
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκοι»	47	2111	άνεχ. Τζάκονδιβ 22 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμάπτα»	57	5668	έφθ. Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Πόιντ Κόμφορτ
ΑΝΝΑ Π. Κ	έτ. «Μαράστρο»	47	5932	άνεχ. Σινόνιο 23 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναβάλλα»	48	4804	έφθ. Πομπίνο 16 'Ιουλ. διά Σκίκντα
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Διαμάντω»	53	2236	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβ»	47	2553	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούρα 14 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπουζ»	57	12113	έφθ. Σύρον 12 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΕΑ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	ύπο παραλαβήν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αγγελική Δόξα»	67	24807	έφθ. Σίδνευ 30 'Ιουν.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	έτ. «Αγγελικά Πτερά»	58	9585	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 16 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΥΟΕΡ	έτ. «Αγγελικαί Δυνάμεις»	59	9584	άνεχ. Σινόνιο 23 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	άνεχ. Ντύρηπαν 17 'Ιουλ. διά Περισκόν Κόλπον
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «ΕΦ Κρουσάντερς»	58	21986	έφθ. Τοκουγιάμα 20 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 9 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελός»	59	24716	έφθ. Σαδόνα 9 'Ιουλ.
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	άνεχ. Σαδόνα 9 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	46	2957	διπλήθε Νανάμα 16 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ειρήνη»	61	14985	διπλήθε Ντύρηπαν 21 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Εύθαλαρια»	59	7893	άνεχ. Ντύρηπαν 17 'Ιουλ. δι' 'Ειλάτ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 22 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντούσιανα»	61	10952	άνεχ. Πιαδάτα 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντωνυ»	59	6841	έφθ. Ναγκόγια 9 'Ιουλ.
ΑΟΥΡΩΡΑ ΙΙ	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	έτ. «Ερίττα»	57	22479	άνεχ. Μπερά 25 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	έφθ. Μπαντάρ Μαχούρα 16 'Ιουλ. διά Κριστμας 'Αϊλαντ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λουνάρη»	49	1502	άνεχ. Σιμίζου 17 'Ιουλ. διά Γιοκαΐοι
ΑΡΑΝ	έτ. «Παρνές»	67	16210	άνεχ. Μπαντόν Ρούζ 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Άραν»	70	9870	άνεχ. Ντουλούθ 19 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	άνεχ. Μπαντόν Ρούζ 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Οσαναφάριγκα»	61	13553	άνεχ. Ντουλούθ 19 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΑΡΓΩ	έτ. «Αργος»	69	10006	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ.
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Αργω»	68	2763	άνεχ. Ντακάρ 20 'Ιουλ. δι' 'Αμβέροαν
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Αρδασ»	69	3669	διπλήθε Παναμά 11 'Ιουλ.
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	έτ. «Φίσε»	57	8406	άνεχ. Σιμονόσεκι 11 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο
ΑΡΗΣ (δ.)	Κων. Σ. Χαλκίας	58	1018	άνεχ. Αύγουστον 14 'Ιουλ. δι' 'Αννάμπα
ΑΡΗΣ	έτ. «Λέο Ναβιγκέισον»	58	23307	έφθ. Αμέρεραν 25 'Ιουλ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Καλκούτταν 22 'Ιουλ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Λιμπραμάρ»	69	9038	έφθ. Ντύρηπαν 24 'Ιουλ.
ΑΡΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αριάδην»	49	6550	έφθ. Απάντα Λάγκος 10 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΛ	έτ. «Αστρο Ναβιγκέισον»	57	12538	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπουζ»	62	12553	άνεχ. Χαύρην 20 Μαΐου διά Σαβάνναν
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Σομπεράνο»	57	11897	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάουν»	56	8792	άνεχ. Μουρόραν 28 'Ιουν. διά Τσουντζίν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	46	7783	άνεχ. Κουσίρο 7 'Ιουλ. διά Παναμᾶ
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Ηότκοτ»	58	10226	άνεχ. Ταϊλάνδα 30 'Ιουν. διά Τοιταγκόκ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πινδός»	40	5488	άνεχ. Φρημάντλ 23 'Ιουν. διά Κορέαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	68	10016	άνεχ. Άλεξανδρειον 23 'Ιουλ. δι' Αύγούσταν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Εξόρμοπος»	45	8422	έφθ. Γκίλογκ 28 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Πινδόρασος»	57	6452	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φοινέντο»	69	10009	άνεχ. Κουδάτι 18 'Ιουλ. διά Μπάραν
ΑΡΙΣΤΙΛΛΑΣ	έτ. «Μαριντόλο»	58	8805	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρη 16 'Ιουλ. διά Ντώρηπαν
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	έτ. «Πανοαρένα»	56	8985	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουεάτρο»	60	8865	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουεάτρο»	47	6780	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λύρενς»	45	7351	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Αστρο Μαρίνο»	60	10710	

COLOCOTRONIS LTD

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone: 283-7003/6
Telex: 27151
Telegrams: Colocotron London E.C.3

Tanpy Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus - Greece
Telephone: 471-523/527
Telegrams: Sifco - Athens

ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Νάδες Τρανούσεαν»	59	9000	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Ουμπρόζ»	56	10182	άνεχ. Κέιπ Τάουν 10 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ		έτ. «Σύμβολο»	58	7864	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		έτ. «Οσεάνιο Γαλάτε»	57	10652	άνεχ. Βρέμπν 19 'Ιουλ. διά Σαιν Λώρενς
ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ		έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10645	έφθ. Καράται 13 'Ιουλ.
ΑΡΜΑ		έτ. «Άρμα»	58	9364	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονία»	61	9443	άνεχ. Σόχης Κόρη 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΡΟΣ		έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΠΑ (δ.)		έτ. «Λύρα»	52	10099	άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΡΤΑ		έτ. «Επηγουαίης»	55	1875	έφθ. Χιροχάτα 12 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2		έτ. «Ντορίκα»	58	9603	άνεχ. Αμβέρσαν 15 'Ιουλ. διά Σαιν Λώρενς
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Άρτεμις»	50	8785	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Εσπερίδια»	62	15781	άνεχ. Ισκεντερόυν 4 'Ιουλ. διά Θεσσαλίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Σπάνιμελ»	49	1594	άνεχ. Οζάκαν 16 'Ιουλ. διά Ντουγκούν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Άρχαγγελ»	63	15929	άνεχ. Ναυκόγια 8 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Άσωματοι»	60	10142	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 20 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ. «Άτλαντις»	59	9013	έφθ. Σμύρνην 18 'Ιουλ.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ		έτ. «Όλυμπους»	66	16142	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 22 'Ιουν. διά Σκίκντα
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αστροδαλέτωρ»	51	1991	άνεχ. Ήπολη παραλίδην
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Αντελικαστήλη»	51	7594	άνεχ. Γκλάντοντουν 15 'Ιουλ. διά Τοίμπα
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	έφθ. Μόντιλ 20 'Ιουλ.
ΑΣΜΠΟΥΡΗ		έτ. «Σανχερουσείμη»	54	5605	έφθ. Μπέλφαστ 17 'Ιουλ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Άσμπουρην»	56	10414	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Άλαντζε»	48	2577	άνεχ. Κολόμπιαν 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		Ραφ. Δ. Μελαχροίνδης & Υιοι	47	2463	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 22 'Ιουν. διά Σκίκντα
ΑΣΣΙΟΣ		έτ. «Άσπιδοφόρος»	60	11128	άνεχ. Ήπολη παραλίδην
ΑΣΤΕΡΙΣ		έτ. «Ντόρικη»	63	13461	άνεχ. Τάμπα 22 'Ιουλ. διά Μάρτιν η Πλάτα
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Γκόλντ Στάρη»	51	4177	έφθ. Μπέλφαστ 20 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Άτρομπτος»	60	2535	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΥΠΛΑΙΑ		έτ. «Ασλάνη»	56	6156	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 14 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ		έτ. «Σπηγουαίης»	55	1916	άνεχ. Καντίς 20 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Βλαμανί»	55	1941	άνεχ. Λισανδρίνη 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΤΤΑΛΑΣ		έτ. «Στάρη»	63	15921	έφθ. Οζάκαν 4 'Ιουλ.
ΑΤΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Αναδη»	58	9724	έφθ. Μπρέμερχαφεν 11 'Ιουλ.
ΑΤΤΡΑΣ (δ.)		έτ. «Άτλας»	52	11516	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 16 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΑΤΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Άκαδημα»	51	8867	διπλής Έσκουρινής 12 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΑΤΤΙΚΗ (δ.)		έτ. «Άτρωτος»	53	13675	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΑΤΤΙΚΟΝ		έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	εις Ντουμάι από 13 'Απρ.
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ. «Εύροοπηγκ»	53	6160	έφθ. Καζαμπλάνκα 24 'Ιουλ.
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Μαργκουάρντηα»	53	12305	έφθ. Ταϊταγκόη 24 'Ιουλ.
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Εουρέκα»	48	1501	άνεχ. Βεγγάζην 11 'Ιουν.
ΑΥΛΟΣ (δ.)		έτ. «Βανδόπουλος & Σία»	49	1157	εις Πειραιά από 29 Μαΐου (έπιοκευαι)
ΑΥΡΑ		έτ. «Άλιος»	52	11237	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΑΥΡΑ		έτ. «Σπηγουαίης»	54	1756	έφθ. Κωνπολίν 20 'Ιουλ.
ΑΦΟΒΟΣ		έτ. «Μεντιτερέραν. Θρούτη»	53	1028	άργει Πειραιά από 20 Μαΐου 1968
ΑΦΡΟ		έτ. «Σάνλαντη»	53	3361	άνεχ. Μπιλμπάο 19 'Ιουλ. διά Λάμπτον ρόδης
ΑΦΡΟΣ		έλλην. ουμφέροντα	49	2036	διπλής Μπρούνων μουτελ 16 'Ιουλ. διά Αλγερίουν
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Μάλοσαμη»	49	2755	άνεχ. Καλλάδο 17 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		έτ. «Πηλεύς»	65	21505	άνεχ. Γουέιπτα 20 'Ιουλ. διά Σαιν Κρούδα
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Μαντάντε»	60	30347	άνεχ. Τεργέστην 21 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Πανάντον»	41	5295	έφθ. Πούλο Μπούκομ 20 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΒΑΡΔΗΝΗΣ Β. (δ.)		έτ. «Βαρδινογιάννην»	56	20022	άνεχ. Τόμης Αρμ 23 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Καοσίνη»	53	6127	έφθ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουλ. διά Μέρσα έλ Χάμρα
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο Αζόύλη»	62	10741	ύπο παραλίδην
ΒΑΣΙΑΝΗΣ		έτ. «Μάγιας»	43	5331	άνεχ. Ντάρμπιαν 22 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΒΑΣΙΑΝΗΣ ΆΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανσασεάνηκη»	56	21716	έφθ. Νεάπολιν 22 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΒΑΣΙΑΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεμιτοκλήης»	27	16435	άνεχ. Νεάπολιν 22 'Ιουλ. διά Κρουαζέρα
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Γουόρντντ Μπρίλιανα»	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΒΕΓΟΝΙΑ		έτ. «Κάνοπους»	58	20958	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ.
ΒΕΛΜΑ		έτ. «Κλαούντιον»	52	6576	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		έτ. «Βέλλμπα»	47	1998	έφθ. Πλότερ 4 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Βέλληκο»	45	1892	έφθ. Χαρούπην 19 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		έτ. «Αστρο Ματστρο»	58	13186	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	έφθ. Μονφαλκόνε 14 'Ιουλ.
ΒΙΡΜΑ		έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	έφθ. Μπορντώ 19 'Ιουλ.
ΒΙΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		έτ. «Άστρο Άσουάντε»	54	6229	άνεχ. Σάουθεντ 15 'Ιουλ. διά Κων(πολίν
ΒΡΟΥΛΑΙΔΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Καράται 24 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόη
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		έτ. «Δημητρά»	56	8414	έφθ. Ταϊταγκόη 20 'Ιουλ.
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Πυξίζη»	59	9374	άνεχ. Μπρίζπορτ 17 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΝΗΣ		έτ. «Γαύριον»	53	13406	διπλής Κων(πολίν 18 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΓΑΡΟΥΟΔΑΙΑ		έτ. «Μποτάπα»	61	18588	άνεχ. Μασσάσια 24 'Ιουλ. διά Είλατ
ΓΕΡΑΝΙΑ		έτ. «Γαλάνη»	60	10186	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		έτ. «Άστροφρεπέλο»	37	5613	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΕΡΟΓΓΙΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Βιρτζίνη 20 'Ιουλ. διά Λατακία
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	6424	άνεχ. Θεόποτα 9 'Ιουλ. διά Μπαρλέττα
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ		έτ. «Αντεμινάο Σέβενη»	52	2824	έφθ. Ντάρμπιαν 24 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Ολύρδηκη»	53	6241	άνεχ. Κέιπ Τάουν 18 'Ιουλ. διά Εμδεν
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Μ. (δ.)		έτ. «Άθε Μαρία»	62	16765	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 14 'Ιουλ. διά Λιοσσάδηνα
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)		N. I. Βαρδινογιάννης	61	18564	διπλής Κων(πολίν 17 'Ιουλ. διά Οδοσσόν
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Μίνως»	48	10928	διπλής Ποναρά 9 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	έφθ. Χοζσίαμα 16 'Ιουλ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)		έτ. «Ενοενάντο»	56	8818	έφθ. Βρέμπν 19 'Ιουλ.
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Κρέτο»	39	2958	διπλής Θέρονταίπα "Αίλαντ 4 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Σπετάντη»	69	10006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Άλμπα»	70	18700	άνεχ. Βοστώνη 19 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ανδρεάδης»	43	7176	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 27 'Ιουν. διά Τοίμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Γκόλφος»	57	12729	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Κονκούιστα»	60	41982	
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	

LARGE STOCKS

• Anchors • Chain Cables • Winches
 • Windlasses • Generators • Pumps
 • Lifeboats • Spare Parts • Etc.

ASK FOR STOCKLIST

WILLEM POT N.V.

ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Τέξ - κόκλη»	52	6033	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 19 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πλευτάς»	65	21374	έφθ. 'Αμβέρσαν 24 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	63	25768	έφθ. Αγύοσταν 23 'Ιουλ.
ΓΙΝΑ	έτ. «Λαναράς»	53	3899	άνεχ. Χάμιλτον ('Οντ.) 23 'Ιουλ. διά Κλήβελαντ
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Αυτούριας»	52	8129	άνεχ. Τάμπα 22 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΓΙΟΥΡΟΝΤΟΥΝ	έτ. «Γιουρούπι»	56	4048	ύπο παραλαβήν
ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Βερίναι»	56	1937	άνεχ. Χάφα 25 'Ιουλ. διά Ασντόντ
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πεινάτε»	61	29333	άνεχ. Τεργέστην 22 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΓΚΙΚΑΣ	Δούρος - Βογανάτσος	48	2358	άνεχ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 10 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)	έτ. «Γκιμπλε»	54	12968	ύπο παραλαβήν
ΓΚΑΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβαλόρια»	58	19231	άνεχ. Βαλτ.μόρν 12 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αντζελικ»	52	2048	διπλής Παναμά 24 'Ιουλ.
ΓΚΟΘΙΚ - ΠΡΙΝΣ	έτ. «Πάρονα»	55	1965	άνεχ. Χάφα 25 'Ιουλ. διά 'Ασντόντ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΪΝ	έτ. «Κόλντντ Κοΐν»	52	1961	άνεχ. Μπαγίον 9 'Ιουλ. διά 'Αμπιτζάν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστροκαρίταια»	30	3011	διπλής Μπρούνομπουτε 13 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλντντν Κρός»	68	11148	έφθ. Μακείο 22 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντντν Λάνς»	69	11148	έφθ. Μανιλά 1 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντντν Φλίς»	69	11148	άνεχ. Τακόνια 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Μαρβίτραντ»	59	10526	άνεχ. Μόντρεαλ 9 'Ιουλ. διά 'Ειδονμάουθ
ΓΚΟΥΟΥ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνγκικουμπζ»	49	2641	άνεχ. Χόγκ - Κόγκ 20 'Ιουλ. διά Τσινάμπο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Μανιλά 23 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Λίττλ Μπήρ»	63	15373	διπλής Αμέρισον 24 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΤ'	έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15389	διπλής Τσουνκάρού 'Αιλαντ 18 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	'Ιω. Λάντσας	52	11580	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.
ΓΚΡΟΥΣΟΥΝΤΑ	έτ. 'Αρμαντόρα Σουνταμ.	50	2934	ύπο παραλαβήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15762	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπαλλι	68	22531	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 13 'Ιουλ. διά Μιζουσίμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	έτ. «Όνυδη»	68	23366	άνεχ. Γάιμπι Σάουντ 20 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΩΠ (δ.)	έτ. «Ηρώνι»	61	15979	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 'Ιουλ. διά 'Οκινάουα
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραβία»	51	2170	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Ντάρ ε Σαλαμ 17 'Ιουλ.
ΔΑΜΩΝ (δ.)	έτ. «Άρπα»	55	11307	έφθ. Θερί Βίθερς 15 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή 'Αλεξάτου	43	1845	άνεχ. Σέτε 4 'Ιουλ. διά Βαλένθια
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεχ. Καλλάο 16 'Ιουλ. διά Σίδνευ
ΔΕΛΦΟΙ	Μαρκαντάνης	48	1553	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Ανταίος»	37	2002	άνεχ. 'Αμβέρσαν 23 'Ιουλ. διά Βάστο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Άγι. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. 'Αμπιτζάν 30 'Ιουλ. διά "Αγκρα ντός Ρέις
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Πριβίτενς 18 'Ιουλ.
ΔΕΥΤΕΡΩΝ	έτ. «Μανοπούλου»	37	4989	άνεχ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίππινγκ Ντεβέλοπμεντ»	63	16417	άνεχ. Τοιταγκόκυ ρόδος 14 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΗΑΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)	«Σίππινγκ Ντεβέλοπμεντ»	64	16417	άνεχ. Πόρτ Καρτίε 23 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίππινγκ Ντεβέλοπμεντ»	61	16417	άνεχ. Βαλτιόδρην 5 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	έφθ. Βανκούβερ 23 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πάν Μάλ»	53	2379	άνεχ. Κριστομπαλ 22 'Ιουλ. διά Μακέιο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	άνεχ. Τακοράντι 15 'Ιουλ. διά 'Αλεξανδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Φραγκούνες»	55	3534	άνεχ. Κουιρό 27 'Ιουν. διά Γουαμπάδα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεοπατόρων»	56	8782	άνεχ. Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	63	10524	άνεχ. Σγκαπούρην 21 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεχ. 'Αμβέρσαν 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Αντάρες»	51	6895	έφθ. Βούρμαν 20 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Κολόνν»	49	3984	άνεχ. Πούλα Μπούκομ 10 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	Μ. Γκιγκιλίνης	52	1812	άνεχ. 'Αμοτερνταν 21 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	έφθ. Βενετίαν 12 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Δήμος»	54	4486	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	Ν. Βαρδούνιαννης	58	16277	άνεχ. Σύμπο 21 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	έτ. «Διάκαννη»	59	4263	ύπο παραλαβήν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. «Πάιντρον»	50	1515	έφθ. Πιεταράσσαρ 20 'Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ ΙΙ	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	59	7801	έφθ. Μπάνδανκαρ 18 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Ήστ Λόνταν 22 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	έτ. «Διόνυσος»	54	11485	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρσίμα»	49	4727	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ. διά Χόγκ - Κόγκ
ΕΒΗ	έτ. «Ηνκλ»	70	10006	άνεχ. Σάντος 5 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	διπλής Κυν' πολιν 17 'Ιουλ. διά Τούλκεα
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	άνεχ. Μπεντι 16 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΜΑ	έτ. «Ρνινόλα»	43	8292	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 8 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. Αφο Καρμίρτο	44	2074	έφθ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Λακωνική»	48	3269	έφθ. Αύγουστον 23 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Μαντόμεν»	49	4825	έφθ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Βανκούμπερ 10 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρνέοιν»	63	14203	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Άλμπιον»	52	4423	έφθ. Γενόβαν 5 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ (δ.)	έτ. «Μαυμάντο»	70	17500	είσ. Ταμίζ ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΕΝΑ	έτ. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2643	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 8 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Αριες»	70	88866	άνεχ. Γιουροπόρτ 22 'Ιουλ. διά Χάρην
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίνα»	44	5202	έφθ. "Απανα" Λάγκος 17 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	άνεχ. Μασσαλίαν 23 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	έφθ. Βρέμην 24 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύσινας»	58	2739	άνεχ. Πειραιά 15 'Ιουλ. διά Αύγοευσταν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άνδρια»	48	8420	έφθ. Στεττίνον 22 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	52	12239	άνεχ. Χάρηκ "Αιλαντ 22 'Ιουλ. διά Καράτοι

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"



Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents,
Chartering, Sale & Purchase and Insurance Brokers,



30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άλαντζε»	47	2577	άνεχ. Κουνταματοσού 14 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	Νικ. Βασινογιάννης	58	12266	έφθ. Ρουέν 21 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	διπλήθε Ούσαντ 24 'Ιουλ. διά 'Οδησσόν
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενιμαρί»	58	8523	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Έλτο»	50	3225	άνεχ. Ντώρμπαν 16 'Ιουλ. διά Μανιλάν
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τσούνελ»	46	1680	άνεχ. Σπετσιά 23 'Ιουλ. διά Λά Γκουλέτ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	Α. Δ. Γαβδελάς κ.λ.π.	46	2271	διπλήθε Κωνυπολί πολιν 15 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	'Ηλ. Τσουπούλης	29	2581	έφθ. Ματαντί 14 'Ιουλ.
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θηρεοία»	47	3596	έφθ. Τεργεστόν 22 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Εύποιος I»	49	4500	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 18 'Ιουλ. διά Γουαμπόα
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Άλαντζε»	48	2548	άνεχ. Μαντυλόντο 18 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	56	4380	έφθ. Κεσελάγκ 11 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Έτερνιτο»	70	19000	άνεχ. Πειραιά 19 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	43	7989	έφθ. Κεσελάγκ 11 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΑΗΤΕΡ	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	62	6666	άνεχ. Σαβδάνναν 21 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΑΟΡΕΑ	Τρανοπασιφίκ & Γιουνιβ.	61	7293	άνεχ. Βάλτιος Μπαιν 17 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο φίρμε»	54	8121	έφθ. Τεργεστόν 17 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοπασιφίκ & Γιουνιβ.	60	7297	άνεχ. Κολόμπι 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδας
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΟΣΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	έφθ. Μομπάσα 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	62	6659	έφθ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΑΝΝΗ Η	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΓΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	44	7989	άνεχ. Ντώρμπαν 23 'Ιουλ. διά Αντενέν
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαδίμε»	52	2778	άνεχ. Βαλτιμόριαν 17 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	57	7068	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κορρεντόρες Ντέλμαρ»	58	15674	άνεχ. Λάς Πλάμας 22 'Ιουλ. διά Λιοσαδίσιον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΔΣ	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	56	7510	άνεχ. Αντενέν 21 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΞΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	56	7510	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 15 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	57	7063	έφθ. Καλκούτταν 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	έφθ. Μομπάσα 23 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Φρίπορτ (Μπαχ.)
ΕΛΕΙΣ	έτ. «Ελάξ I»	52	1924	άνεχ. Θέστα 15 'Ιουλ. διά Βρινδήσιον
ΕΛΟΝΑ	Κ. Εύσταθιου	25	4011	άνεχ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Κπέμε
ΕΠΙΠΔΑ	έτ. «Ρέα»	56	8377	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΠΙΠΔΑ	Π. Παππή & N. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 25 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΠΙΠΣ	έτ. «Σπάιπολ»	54	1599	άνεχ. Αύγουσταν 20 'Ιουλ. διά Ρόνσκαρ
ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνάτεντ Μαρίτ»	46	4119	έφθ. Αοντόνι 16 'Ιουλ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Έμμα»	48	3932	άνεχ. Αλεξανδρειαν 16 'Ιουλ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	έπαν. Αμέρερσαν 18 'Ιουλ. διά Γκάμπα
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρρο»	56	10529	έφθ. Συμύρνιον 15 'Ιουλ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	έφθ. Βάλτιος Μπαιν 17 'Ιουλ.
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόζα»	65	37469	έφθ. Κέιπ Τάουν 14 'Ιουλ.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	έτ. «Επιμέλεια»	70	10000	άνεχ. Τόκια 17 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. «Κρουστά Μπλού»	53	5690	έφθ. Πουέρτο Καμπέλα 14 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Ικάμψελ»	69	11296	άνεχ. Λός Αντελέσ 10 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΕΣ (δ.)	Ίω. Λάτσος	66	47115	άνεχ. Τενερίφην 23 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΕΡΟΙΤ' ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομόυντο»	52	15848	έφθ. Ρόττερνταν 11 'Ιουλ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόδαια»	58	12168	άνεχ. Βαλτιμόρην 11 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστιά»	52	7743	άνεχ. Ριγιέκαν 18 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. «Ετεοκλῆς»	37	5574	άνεχ. Μαυρίκιον 1 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. Ελευθερίαδης	54	10251	άνεχ. Ρόττερνταν 25 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	51	16203	εἰς Ράς Σαντάντ από 4 Αύγ. 1968
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. «Ναταλία»	49	4723	έφθ. Ραβένναν 11 'Ιουλ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	9854	ύπο παραλαβήν
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Καλιάτης»	55	3002	άνεχ. Μαυρίκιον 11 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Άκορτε»	61	8999	άνεχ. Ντώρμπαν 12 'Ιουλ. διά Λάς Πλάμας
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεχ. Χιούστον 15 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τούνελμαρ»	52	9894	άνεχ. Αδελαΐδα 22 'Ιουλ. διά Ν. Αφρικήν
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κονκόρντη»	57	10488	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ I (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	54	12423	εἰς Πειραιά από 7 Μαΐου
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ II (δ.)	έτ. «Εσθιά»	53	9957	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 28 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Έλτο»	50	4734	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεχ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλασ»	56	8985	έφθ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Κέιπ Τάουν 15 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	έφθ. Τριπολίν (Λιθάνου) 22 'Ιουλ.
ΕΥΤΕΡΗΝ	έτ. «Μορεαμάρη»	56	1679	άνεχ. Λάς Πλάμας 18 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσια»	65	9854	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 24 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 24 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΕΦΟΗ	έτ. «Εφφο»	55	5008	έφθ. Σασέμπο 22 'Ιουλ.
ΖΑΝΕΤ	έτ. «Φρέντονι»	58	4529	έφθ. Αμβέρσαν 25 'Ιουλ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	άνεχ. Μορμουγκάο 11 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλίας	49	2806	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 20 'Ιουλ.
ΖΙΝΝΙΑ	έτ. «Καρολάντη»	51	7114	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΖΙΤΑ	έτ. «Παρθενών»	70	15800	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ.
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	έφθ. Κριστομπαλ 24 'Ιουλ.
ΖΩΡΖΕΤΤΑ	έλλην. ουμφέροντα	55	8021	έφθ. Σασέμπο 22 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρδέλλα»	57	10173	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουν. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άδελφότης»	52	11206	έφθ. Ιμπιγκάμ 8 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. διά Βρέμπνη
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	έφθ. Χάιφα 21 'Ιουλ.
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1889	άνεχ. Ντουάλα 20 'Ιουλ. διά Ματαντί
ΗΡΑΚΛΗΣ	έτ. «Νάταλλη»	47	7173	εἰς Χόγκ Κόγκ από 1 'Ιουλ.
ΗΟΔΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66	21347	άνεχ. Βανκούβερ 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ.
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	έτ. «Αντοθέα»	58	9603	διπλήθε Παναμά 10 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Εύδοισα»	57	12629	άνεχ. Τάμπα 20 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Φανταντόρ»	44	7258	έφθ. Τοιταγκόκηγ ρόδας 20 'Ιουλ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	έφθ. 'Αμβούργον 18 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21710	άνεχ. 'Αμβερσαν 20 'Ιουλ. διά Μπόννυν

**ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΣΥΡΟΣ**

Πρακτορεύσεις, Τροφοδοσίαι, Προμήθειαι ήλικων καταστρωμάτων και Μηχανής
Δ/νσις: Λ. και Θ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ
Τηλ. Δ/νσις: ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΣΥΡΟΣ
Τηλέφ.: 2-65, 2-24

**ANDRIAKON SHIPPING AGENCY
SYRA - GREECE**

Ship Agents and Suppliers Deck and Engine Stores
Directors: L. and TH. KOUNTOURIS
Cables: ANDRIAKON SYROS
Tel.: 2-65, 2-24

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	ΝΙΚ. Βαρδινογιάννης	54	13043	άνεκ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ.	'Αφοι Λάπη	50	1507	άνεκ. Πειραιά 9 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Κλήση»	51	9810	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	έφθ. Βοστώνη 21 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	άνεκ. 'Αμερικανός 19 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΘΕΟΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	50	8173	άνεκ. Τεργέστην 22 'Ιουλ. διά Θεονίκην
ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφάτης	50	2276	έφθ. Παραγιές 21 'Ιουλ.
ΘΕΟΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Μαρίνας 21 'Ιουλ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαράσσα»	46	1988	άνεκ. Μομπάσα 15 'Ιουλ. διά Βάλδις Μπαΐν
ΘΙΣΜΗΝΗ	έτ. «Λάκαλ»	51	3435	έφθ. Κόλπε 21 'Ιουλ.
ΘΥΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτοια»	65	40043	έφθ. Χαλιφάς 23 'Ιουλ.
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	2969	άνεκ. Σαίντ Άννα Μπαΐν 8 'Ιουλ. δι' 'Αμερέροαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοιασόνες»	70	11489	άνεκ. Μόζι 20 'Ιουλ. διά Μπριούμπαιν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	άνεκ. Τενερίφην 22 'Ιουλ. δι' 'Αμμόχωστον
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	άνεκ. 'Αγ. Φραγκίσκον 24 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΚΗ	έτ. «Ούλυσσες»	68	9066	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειόνη»	68	11670	έφθ. Σπατά 23 'Ιουλ.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας Ιντεροσεανίκας	69	11489	έφθ. Καϊν Τάουν 23 'Ιουλ.
ΙΛΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	εἰς Πειραιά ἀπό 10 Απρ. (έπισκευα)
ΙΝΑΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	έφθ. Τζακάρτα 9 'Ιουλ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Ι. (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	8995	άνεκ. Τζακάρτα 13 'Ιουν. διά Σουραμπάγια
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πόνος»	48	2088	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουλ. διά Μύκονον
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Λευέντα»	56	17940	άνεκ. Βίτορια 13 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράτει»	49	1991	έφθ. Βάρρι 18 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ	έτ. «Μαριόγκα Σίππιγκ»	59	8479	έφθ. Δάντοιχ 14 'Ιουλ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανούποτες 'Αρμ.»	65	42824	έφθ. Τεργεστών 23 'Ιουλ.
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	46	6727	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζάντορ»	50	5317	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανδασόπημ»	48	3246	προσήρχεν έξωθι Σέτε 10 'Ιαν.
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	άνεκ. Νέαν Υόρκην 10 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	Άγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 21 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ζυγός»	48	1845	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	άνεκ. Κουάλα Ρούμπιν 10 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόκια»	55	8799	άνεκ. Μπριούμπαιν 21 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ελεν»	59	2746	αργεί Πειραιά ἀπό 14 Σεπτ.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	Νίκ Βαρδινογιάννης	58	12632	διπλής Παναμά 25 'Ιουν. διά Κουίνανά
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεόπηκα»	61	10934	άνεκ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. δι' Η.Π.Α.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναβεγκάντες»	52	10160	έφθ. Πιουρούπορτ 17 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο Τριντέντε»	49	7612	έφθ. Μπορντώ 22 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΗ	έτ. «Μαρντεβότο»	60	10934	άνεκ. Μπιλμπάο 18 'Ιουλ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14077	άνεκ. Αρούμπαν 1 'Ιουλ. διά Περιοικόν Κόλπου
ΚΑΘΩΡΙΝ Λ.	έτ. «Ελόδας»	70	14900	έφθ. Κασιούπην 7 'Ιουλ.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστείδης»	59	8860	άνεκ. Βανκούμπερ 8 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	έφθ. Λιοσαδώνα 24 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Αστρο Ναδίέρα»	55	6133	έφθ. Ειδονύμασθ 2 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	Ν. Μίχαλος & Yoi	44	7249	άνεκ. Μόζι 11 'Ιουλ. διά Παναμᾶ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεκ. Μόζι 11 'Ιουλ. διά Παναμᾶ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδές»	51	7154	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Σέδεν - Αίλες»	53	10577	άνεκ. Μόζι 11 'Ιουλ. διά Γκρίλογκ
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπόρτο»	45	5130	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα»	49	11771	άνεκ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ. διά Τούμπα
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Νοτ Μεντπετέρανεν»	53	1548	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σούνιον»	64	1763	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1551	άνεκ. Κόρυτον 25 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	έτ. «Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	2017	έφθ. Πιλ μπράνο 24 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	έτ. «Τσουρινάκην	36	4031	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 'Απρ. διά Γουαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάτεντ Μπαλκ.»	67	16098	άνεκ. Πορτ Κέμπλα 11 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	άνεκ. Πούλο Μπούκοιν 20 'Ιουλ. διά Γουαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Γκλόμπο Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	άνεκ. Γουέπιον 10 'Ιουλ. δι' 'Εμδεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	50	5120	άνεκ. Κουβάιτ 7 'Ιουλ. διά Μπαρόρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πρόμος»	51	6076	άνεκ. Αμβέρσαν 25 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	46	2103	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	άνεκ. Πόρτ Ρόγιαλ (Ν.Κ.) 25 'Ιουλ. δι' 'Ανκόνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οοσεάνικ Μπάλκη»	68	24668	έφθ. Νιούκαστο (Ανότρ.) 17 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	διπλής Παναμά 25 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	άνεκ. Τομάπα 20 'Ιουν. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελναίον»	62	18410	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Σεν - Ήγκλη»	69	9044	έφθ. Ναγκόρια 19 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρα»	58	16357	έφθ. Σάροφ 19 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΖΑΡΡΟΣ	έτ. «Παρνάσσο»	66	16164	άνεκ. Ρουέν 11 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Σάλιδης»	59	21854	άνεκ. Χάρηκ 'Αιλαντ 19 'Ιουλ. δι' 'Αλγέριον
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσας	46	4576	έφθ. Λιθερπουλ 22 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσίλια»	60	8717	άνεκ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Γκόκεκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ	έτ. «Μαρίνα Σίππιγκ»	55	12494	άνεκ. Φίρπορτ (Μπαχ.) 18 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Ευγένεια»	59	8493	άνεκ. Λάς Πόλμας 3 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Αυμόχωστον 15 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΤ'ΚΑΛ	έτ. «Ιγντερ. Σ. Τρεινέτερς»	62	9229	άνεκ. Ρουέν 11 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σόλιδης»	53	11164	άνεκ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Γκόκεκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΠΗΣ	έτ. «Γιούτι»	44	5184	άνεκ. Κολόμπο 25 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράτ Στάρ»	47	9956	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Ιουλ.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κόρολας»	54	2408	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδές»	47	8288	άνεκ. Σάντος 24 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	διπλής Παναμά 19 'Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έλλην. ουμφέροντα	70	10600	εἰς Οζάκαν υπό ουμπλήρωσιν
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έλλην. ουμφέροντα	51	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΑ	έτ. «Μαρεμπέρεσας»	53	5627	άνεκ. Αρίκα 23 'Ιουλ. διά Σάν Αντόνιο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	άνεκ. Βαλτιμόρων 19 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 15 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	άνεκ. Ντακάρ 21 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ	έτ. «Κατιονάβ»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	άνεκ. Πούλο Μπούκοιν 16 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κρέθων»	51	2373	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Αρόδα»	65	18723	έφθ. Σάουθεντ 20 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. «Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεκ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενοάιν»	54	11647	άνεκ. Νέαν Υόρκην 21 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν

TELEGRAMS:
"MARSHIP"
San Francisco
M. YANNAGHAS

UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS INC.
PROVISIONS — DECK, ENGINE & CABIN STORES
630 TENNESSEE STREET
SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94107
HEMPEL'S MARINE PAINTS DISTRIBUTORS

24 HOUR SERVICE
TELEPHONE
Area Code 415
552-1900
Night 461-2008

KATINA	M. Παγουλάτος & Σιά	56	1082	ἀνεκ. Καζαμπλάνκα 20 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
KEA	έτ. «Άργοκαμάρ»	55	2683	έφθ. Μασσαλίαν 19 'Ιουλ.
ΚΕΙ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Ηοτ Μεντιτ. Τρανό.»	55	1518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	9092	ἀνεκ. Θλώσηκ 6 'Ιουλ.
KENTAUROS	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	ἀνεκ. Σιδνεύ 8 'Ιουλ. διά Σαγκάν
KENTRIKON	έτ. «Πόλοι»	44	5057	ἀνεκ. Λας Πάλμας 18 'Ιουν. διά Κίναν
KERKHI	έτ. «Ζαδέ»	47	2131	ἀνεκ. Πόρτ Σουδάν 17 'Ιουλ. διά Σαφάγκα
KERKURA	έτ. «Ρεντόντο»	48	4030	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
KEKHARITOMENI	έτ. «Μακεδονίαν»	62	10860	ἀνεκ. Βανκούμπερ 20 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
KIKI ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	56	8362	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
KIKI ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	έτ. «Μίνωαν»	70	111000	ἀνεκ. Χάρκ Άιλαντ 3 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
KIKI ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Πύλαρο»	58	9153	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
KIKI ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Ζαδέ»	63	15740	ἀνεκ. Τεμπλαντόρα 18 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
KIKI ΜΙΝΩΣ	έτ. «Πόρωτη»	39	4866	ἀνεκ. Τομπα 4 'Ιουλ. διά Νουμέα
KIKI ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Κίνη»	61	16068	έφθ. Ναυγκόγια 12 'Ιουλ.
KIMMOS	έτ. «Καλιόρα»	58	10349	έφθ. Ριο Γκράντε 22 'Ιουλ.
KIMON (δ.)	έτ. «Μαρδενούστο»	56	20855	ἀνεκ. Μπορντάν 20 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
KINI (δ.)	έτ. «Σάξετ Ι»	48	2159	ἀνεκ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
KIRIN	έτ. «Κόρθιαν»	58	9292	ἀνεκ. Ποκοχάμαν 21 'Ιουλ.
KLEAEKH	έτ. «Σουνιόν Σπέσιαλ»	59	4267	ἀνεκ. Γιοκαίδη 22 'Ιουλ. διά Μιζουσίμα
KNOSSESOS	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	ἀνεκ. Καράτο 23 'Ιουλ. διά Καράτοι
KOAN	έτ. «Ιολαμοράντα»	70	12370	ἀνεκ. Κέιπ Τάουν 28 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
KONISTRA	έτ. «Διαμαντί»	46	2361	ἀνεκ. Φλώσικ 12 'Ιουλ. δι' Ούσαντι
KONKEPORA ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	ἀνεκ. Νιούκαστολ (Άυστρ.) 21 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόκ
KONKOPTNT	έτ. «Λουνα ΙΙΙ»	64	28349	εἰς Ίννοσιμα υπό συμπλήρωσιν
KORFIAN	έτ. «Κούρκη»	53	7021	ἀνεκ. Ντάρ ες Σαλάμ 22 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
KORFOU ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	έτ. «Κρονίος»	51	2372	διπλή Παναμή 12 'Ιουλ. διά Ζεμπρούγκε
KORINIOIK	έτ. «ΕΛ Σάτκο»	48	8610	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουν.
KORONIA	έτ. «Μίραμάρη»	59	9360	έφθ. Κύριαν 6 'Ιουν.
KORONIS	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Κύριαν 12 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
KOSMAS M. (δ.)	έτ. «Ζαφίρη»	39	3287	έφθ. Κύριαν 28 'Ιουν. διά Αγγλίαν
KOYNTOUPIRIOUΣ (δ.)	Ρούσσος & Σιά	38	2838	έφθ. Κύριαν 30 'Ιουν.
KOYRK B.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	έφθ. Σύρον 6 'Ιουν.
KRONIOS	έτ. «Κύρα»	49	2032	έφθ. Κυνοτάντζαν 28 'Ιουν.
KRONOS	έτ. «Άρυρα»	56	9086	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 'Ιουλ.
KYBERNHTHS	έτ. «Άλχαϊμο»	45	3312	έφθ. Ναυγκόγια 15 'Ιουλ.
KYNOΣ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	έφθ. Αμύδουρον 20 'Ιουλ.
KΥΚΑΛΔΕΣ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	ἀνεκ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. διά Πειραιά
KΥΜΑ	έτ. «Κορντιάλ»	68	9084	ἀνεκ. Κέιπ Τάουν 11 'Ιουλ. διά Τόκιο
KΥΠΡΟΣ	έτ. «Σσο. Αρμαντόρα»	56	8775	ἀνεκ. Ντώρμπαν 9 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
KΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Νόδα»	37	1272	εἰς Πειραιά υπό 5 'Ιουν.
KΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	Λ. Κ. Μιχαλός	54	8063	ἀνεκ. Ντώρμπαν 10 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
KΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	διπλή Παναμή 4 'Ιουλ. διά Τούμπα
KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΔΕΜΟΥ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	έφθ. Δάντσικ 21 'Ιουλ.
KΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Λόδε Χέρμανος»	56	8474	άνεκ. Μπ. Αύρες 23 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
KΥΝΕΤΑΝΗΣ Μ.	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	έφθ. Φουκουγιάμα 4 'Ιουλ.
KΥΝΕΤΗΣ ΠΡΟΝΗΣ	έτ. «Κωνοτάνα»	52	7288	ύπο παραλαβήν
KΥΝΕΤΙΑΝΑ	έτ. «Οσεάνικ»	56	8108	διπλή Παναμή 9 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
LAIΔIAN HΡΑ	έτ. «Λόμπος»	43	3874	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 11 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
LAIΔΙΑΨ	έτ. «Κούμπετκαλ»	49	2273	ἀνεκ. Ντάρ ες Σαλάμ 24 'Ιουλ. διά Μομπάσα
LAIΔΙΟΝ ΦΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Χρισιούμη»	50	2494	ἀνεκ. Μαυρικίουν 17 'Ιουλ.
LAIΔΙΟΝ ΦΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Κουμπακούμη»	54	3315	έφθ. Σαιν Λουι (Ρόν) 14 'Ιουλ.
LAIΔΙΟΝ ΦΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Αττική»	60	14431	έφθ. Αύγουστον 5 'Ιουλ.
LAKONIA	έτ. Ντουένος 'Αρμαντόρα	57	6132	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ.
LAIMPROS	έτ. «Άλφα»	60	9486	ἀνεκ. Λάς Πάλμας 19 'Ιουλ. διά Μπέρια
LAIMPROS M. ΦΑΤΗΣΗ	έτ. «Ελφορτούνα»	70	14900	ἀνεκ. Σάντος 23 'Ιουλ. διά Τόκιο
LAPURRY A.	έτ. «Αστρολέσσλη»	48	9181	ἀνεκ. Σαιγκόν 15 'Απρ. διά Σαγκάν
LAURPENTIOS	έτ. «Ντιαμάτην»	62	10514	έφθ. Γκέλα 11 'Ιουλ.
LEANDROS	έτ. «Αστρο Μαντάτο»	54	2488	ἀνεκ. Σαιντ Αννα Μπάιν 16 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
LEENA	έτ. «Άστρο Ντινάμικο»	49	9412	ἀνεκ. Λισσαβώνα 24 'Ιουλ. διά Μπορντώ
LEYKADIOS	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	ἀνεκ. Ντώρουστα 21 'Ιουλ. διά Βαλένθια
LEYKIPPOS	έτ. «Ρασπάδελη»	47	2784	έφθ. Αλεξανδρείαν 22 'Ιουλ.
LEYTHERES M.	ΈΧ. Χαλκούσης	50	6724	ἀνεκ. Νταφάρ 24 'Ιουν. διά Θεσσαλίαν
LEONIS	έτ. «Φαίροψ»	65	15738	έφθ. Σιδηνεύ 23 'Ιουλ.
LEONIDAS Z. KAMΠΑΝΗΣ	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12821	έφθ. Πούλια Μπούκοι 1 'Ιουλ.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρσεάδη»	44	2872	άνεκ. Ρότερνταν 24 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΛΗΝΤΕΡ ΟΥΑΝ	έτ. «Βάτικα»	47	2740	εἰς Πειραιά υπό 13 'Απρ. (επισκευαί)
ΛΗΝΤΕΡ ΤΟΥ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	52	4995	διπλή Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ.
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Άγια Ντεστίνι»	57	7109	έφθ. Ρότερνταν 14 'Ιουλ.
ΛΙΔΑΝ Μ.	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	εἰς Μαραράν 20 'Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΛΙΔΛΥ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4137	ύπο παραλαβήν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Ζετμάρη»	56	10210	έφθ. Σορέλ 16 'Ιουλ.
ΛΙΝΔΑΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδέντο»	60	14302	διπλή Κωνοτάντζαν 20 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Κάλα»	51	2428	ἀνεκ. Τύνιδα 22 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΛΟΝΑΙΝΟΝ	ΈΧ. Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Κεμπέκ 23 'Ιουλ.
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	ΈΧ. Χαλκούσης	54	10024	ἀνεκ. Ταύλα 11 'Ιουλ. διά Τοϊταγκόκ
ΛΟΥΚΙΑ N.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	ἀνεκ. Τζιμπούτι 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΛΥΡΑ (δ.)	έτ. «Χάρη»	51	10203	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ. διά Λατάκια

**THE LONDON
STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.
(ESTABLISHED 1866)**

ΔΙΑ ΝΑΥΔΩΝ. ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστὰς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telephone: Royal 4971

TELEX: 262670

ΜΑΚΟ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. «Μακοφιντελίτυ»	44	5306	άνεχ. Ρουέν 20 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΕΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φόρτσειονη»	47	1831	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	άνεχ. Σιγκαπούρην 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτοράνδεσι	55	8526	άνεχ. Κριστομπαλ 17 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	45	3766	εἰς Πειραιά από 10 'Ιαν. (επισκευασι)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	άνεχ. Τέμα 17 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πινθαγόρας»	66	18569	άνεχ. Μίζονσίμα 4 'Ιουλ. διά Γκλάντστοσουν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίέντε»	53	11376	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 12 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΜΑΡΓΚΑΡΕΤ	έτ. «Άστρογκουάρντια»	43	7214	έφθ. 'Ασελαΐδα 18 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	άνεχ. Ρουέν 10 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Γεννερά Κάρριερς»	66	18569	έφθ. Αιμέρονας 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. δι' 'Αμδέροαν
ΜΑΡΙ	έτ. «Μαρί»	58	4219	έφθ. Αιμέρονας 23 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Κέιπ Τάουν 11 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΑ III	Γιολδάσης - Μαρούλης	53	824	έφθ. Βαρκελώνης 15 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Α. Δ.	έτ. «Τρ. Τζενέραλες»	56	10016	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διά Χαϊκ - Κόγκ
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μάρεμπαρ»	56	8799	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 'Ιουλ. διά Χαϊκ - Κόγκ
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Φρόων»	70	9070	έφθ. 'Ηστ Λόντον 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	έτ. «Μελιγαλά»	52	4219	ύπο παραλόνη
ΜΑΡΙΑ Μ.	έλλην. συμφέροντα	48	2681	Ιδε «ΑΛΚΥΩΝ», σημαία Κύπρου
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατανίνι»	41	5291	έφθ. 'Απανα) Λάγκος 15 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΖΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίζ»	58	12493	άνεχ. Κολόμπι 22 'Ιουλ. διά Πούλο Μπούκομ
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πασιφίκα Θινανοίάρια»	62	12228	εἰς Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελετσον»	36	1597	άνεχ. Ρότερνταμ 26 'Ιουλ. δι' 'Αμμόχωστον
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανβίστα»	57	10314	έφθ. 'Ηστ Λόντον 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ριμπάραν	62	14782	έφθ. Σάντος 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ. «Ελξίς II»	54	8025	έφθ. Μόζι 14 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΑ	'Ιω. Λάτοπς	50	16394	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Βάρκο»	54	3146	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Ταρπίκο
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	A. & M. Μπουσόδες	47	1595	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	«Γέμελος Μαρ. 'Εντερπ.»	68	10016	έφθ. Σπάττλ 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ»	69	10816	άνεχ. Ντόρμπαν 12 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Ροδόσιο»	53	5842	άνεχ. Μαυρίκιον 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλλην. συμφέροντα	24	2359	έφθ. Μάσσαν Μασουγκανούν 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ	M. Μαρκαντωνάκης & Yiol.	62	1511	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚΑ»	53	15789	έφθ. 'Αμδέροαν 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Μ. ♀	έτ. «Βρουλίδιαν»	62	10485	διπλής Κων) πολιν 11 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Τίταναράρ Ινκ.»	51	1851	διπλής Κων) πολιν 19 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Μαντράς 16 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «Μαρκρεσίνετε»	60	19663	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 23 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βουλκάν»	50	1694	άνεχ. Ντόρμπαν 21 'Ιουλ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθρεσαλ»	55	9125	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 'Ιουλ. διά Μπιτούγκ
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	11198	διπλής Κων) πολιν 21 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΑΡΥΖΙΔΑ	έτ. «Παρνασσός»	70	15806	έφθ. Κόνακρου 27 'Ιουν.
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σίπτιγκ»	49	5038	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ. διά Βρέμπνη
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9162	έφθ. Μπεΐρα 20 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαιοτρός»	69	22391	άνεχ. Παπιέρ 17 'Ιουλ. διά Μπουμπουρι
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	διπλής Κων) πολιν 19 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	άνεχ. Καρότα 24 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτολουκος»	57	8823	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	32168	έφθ. Τρίπολη (Λιόδανον) 23 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονάν»	57	9168	άνεχ. Αμβούργον 24 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «Ελλένικ Μαριτ. Τρασπ.	65	14264	διπλής Τάουναδι 8 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη»	48	2227	άνεχ. Λισσαβόνα 21 'Ιουλ. διά Μασσάσαν
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα»	61	14661	άνεχ. Κόπερθικ 23 'Ιουλ. διά Νιουφάσουντλαντ
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρόντον Ιντερκοντ.»	68	10017	άνεχ. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΜΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	Φ. Γεωργόδουλος	47	1700	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αστούριας»	58	21479	έφθ. Γενόβαν 20 'Ιουλ.
ΜΕΡΔΑΙΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7235	έφθ. Τοιταγκόδη 8 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΗ ΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιτζιάν Φράϊτ»	60	14431	άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Αριγος»	69	18263	διπλής Θέρονται 21 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα»	70	18263	άνεχ. Αντεν 22 'Ιουλ. διά Μασσάσαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ	έτ. «Φουέντο»	54	11744	εἰς Αΐδι ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Οσιντένταλη	70	18260	άνεχ. Μοντεβίδεο 15 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΑΜΗ (δ.)	έτ. «Ικερίγε»	70	18250	άνεχ. Μάλμο 18 'Ιουλ. διά Σαρδηνίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	έτ. «Αστρο 'Εξιτο»	65	54863	διπλής Ντόρερ 25 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Μάρες Μπενιγκος»	55	20364	άνεχ. Όζακον 16 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Τραμουντάνα»	46	7713	έφθ. Γδύνια 16 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Ακμή»	49	9004	άνεχ. Θάλμουσ 20 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κόστα ντέ Μάρφιλ»	63	10514	έφθ. Κόμπε 17 'Ιουλ.
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Μανφίμπα»	49	8409	άνεχ. Ντάκαρ 12 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα II»	52	18306	διπλής Κων) πολιν 22 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Ερέτρια»	54	11344	άνεχ. Ρότερνταν 11 'Ιουλ. διά Μπάχια Μπλάνκα
ΜΙΜΟΖΑ	έτ. «Μοτοράνδεσι	57	9200	άνεχ. Ντόρμπαν 20 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΑ	έτ. «Πρώτο»	56	8618	έφθ. Σπέτζια 14 'Ιουν.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΙΑΝΗ	έτ. «Επιτανοιακή ΝΕΠΕ»	53	1963	προσήρμαν εἰς Φαλάκια "Αΐλαντ 29 'Ιουν.
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Μαρεμπλάσια»	69	16413	έφθ. Χούλλα 11 'Ιουλ.
ΜΙΝΕΡΒΑ II	έτ. «Βαλικόνι»	44	2463	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ. διά Ταρπούς
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	M. Βέττας	56	1194	άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λαμά»	70	1590	εἰς Σιογκάμα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1570	άνεχ. Μανιλάν 13 'Ιουλ. διά Κλαθέρια
ΜΙΝΙ ΛΕΓ'ΙΚ	έτ. «Ε. Λάς»	70	1570	εἰς Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λέικ»	70	1570	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 15 'Ιουλ. διά Βόρεο
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λέντη»	70	1570	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 10 'Ιουλ. διά Πουλάγκ Πισάου
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	έτ. «Ε. Λάσκι»	70	1570	εἰς Ακίτοσου ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΔΑΥ	έτ. «Ε. Λίλιου»	70	1570	άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Σάν Φραντζίσκο
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1570	εἰς Κόμπε ύπο συμπλήρωσιν

ΕΦΟΔΙΑ & ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ *Τηλεφωνήστε*

410.435
410.628

ΑΝΤΩΝΙΑ ΔΗΣ ΑΤΛΑΣ *Α.Ε.*

Η μεγαλύτερη πιό όργανωμένη έπιχειρησις

TELEX 21-465 ATMA GR.

ΜΙΝΙ ΔΡΩΤ		έτ. «Ε. Λώντ»	70	1570	εις Μουροράν ύπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΟΥΣΤΙ		έτ. «Μίνούτοι»	48	6122	άνεχ. Μαυρίκιον 23 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΙΧΑΗΑ Ε.		έτ. «Πηνελόπη»	56	8905	άνεχ. Ναύπιο μεταξύ 24 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	άνεχ. Σιμονοσέκι 1 'Ιουλ. διά Νιού Γουεστμίνστερ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκρέάντο»	57	12317	άνεχ. Πούλο Μησούκομ 13 'Ιουλ. διά Περοίκον Κόλπον
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		έτ. «Μινιψίχι»	68	23067	άνεχ. Λός «Αντζελες 4 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.		έτ. «Τρινίτο»	61	2490	άνεχ. Γένοβαν 20 'Ιουλ. διά Τσιβιταβέκια
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Εύλογια»	61	12662	άνεχ. Τακόμα 29 'Ιουν. διά Κορέαν
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)		έτ. «Πανοσεάνικ Ναβ.»	69	47958	άνεχ. Κείπ Τάουν 18 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΜΟΝΙΚΑ Σ.		έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Σαιντ «Αννα Μπάιν 22 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Μπέλλα»	53	2990	άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 'Ιουλ.
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ		έτ. «Κιλάνι»	57	2208	άνεχ. Ταράντο 21 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΜΠΙΑΝΚΑ		έτ. «Ζαδέ»	52	5153	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 21 'Ιουλ.
ΜΠΙΛΑΙ		έτ. «Πλαν. - Οσεαν»	36	5275	διπλήθε Κων) πολιν 12 'Ιουλ.
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ		έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 15 'Ιουλ. διά Πλότος
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ		Γ. Εύσταθιον - Π. Παππάς	51	6022	άνεχ. Πούλο Μησούκομ 30 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΠΡΟΔΕΡΣ		έτ. «Στυλό»	50	2424	έφθ. Κων) πολιν 12 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2709	άνεχ. Βιρττών 22 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)		Παπαδημητρίου	49	9025	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Παραδημητρίου	47	9957	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΥΣΩΝ		έτ. «Πρέσσος»	51	4029	έφθ. Αμβούργον 23 'Ιουλ.
ΜΥΤΡΙΚ		έτ. «Βικτωρίανα»	56	7841	έφθ. Λύτελτον 24 'Ιουλ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Αμοτερνταμ 3 'Ιουν.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. «Νόρσιπς Θρέύτερς»	59	11299	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουλ. διά Χαινκάγκ
ΝΑΓΙΑΣ Κ.		έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Χαινκάγκ
ΝΑΝΟ		έτ. «Μαίανδρος»	50	1391	έφθ. Τακοράντι 18 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ		Κατρίτονη - Δραγώνας	57	2000	έφθ. Σαλέρνο 13 'Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΥ'		έτ. «Τριψύλια»	50	1501	άνεχ. Λά Παλί 18 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΝΑΥΤΙΛΟΣ		έτ. «Μαρκρείσιντα»	46	2270	έφθ. Χάρτελουλ 11 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ		έτ. «Ινομάεν»	47	4981	διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ		έτ. «Λουνίνο»	54	3534	έφθ. Πόρτ Ρόγιαλ 21 'Ιουλ.
ΝΕΙΤΟΥΝ		έτ. «Εσπέρια»	54	7968	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΝΕΡΙΝΑ		έτ. «Γιουνάιτες Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Κότα 22 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΡ		έτ. Ούλτραμαρ Αρμαντόρα	51	17225	άνεχ. Γκληογκ 7 'Ιουλ. διά Χαινκάγκ
ΝΕΣΤΟΡ		έτ. «Νέοταρο»	48	3286	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ.
ΝΕΩΦΟΣ		έτ. «Πολίχρι»	56	7911	άνεχ. Γένοβαν 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)		N. I. Βαρδινογιάννης	60	25920	έφθ. Μπριοπαΐν 13 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		έτ. «Σκανδιναϊαν»	38	1770	άργει Βενετίαν ἀπό 4 'Απρ. 1969
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		έτ. «Σκαρέας»	48	2000	άνεχ. Ναγκούγια 11 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Πενάγκ 1 'Ιουν. διά Γουαμπάδα
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	έφθ. Βιρττών 22 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ		Α. Αθανασίδης	54	2006	έφθ. Χάρτελουλ 20 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	διπλήθε Ούσαντ 17 'Ιουλ. διά Πρέδεζαν
ΝΙΑ		έτ. «Νέμοι»	51	2061	εἰς Πειραιᾶ (έπισκευα)
ΝΙΚΗ		έτ. «Φάρσα»	56	1571	ύπό παραλαβήν
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ		έτ. «Μαρασιέντα»	58	9999	άνεχ. Βανκούβερ 3 'Ιουλ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Νταϊφάς κ.λ.π.	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.		έτ. «Ιονμάρ»	44	3911	άνεχ. Ντουάδα 5 'Ιουν. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ		έλλην. ουμφέροντα	69	9038	άνεχ. Αδελαΐδα 20 'Ιουλ. διά Σαδάνναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.		έτ. «Εκάλη»	70	2867	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 23 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνη
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Μαρκούρε»	55	1520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Βάρνιμπρας»	51	6987	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 'Ιουν. διά Κάρλοχαρν
ΝΙΚΟΣ Σ.		έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	15980	εἰς Ράς Καριπάτην ἀπό 27 Μαΐου 1969
ΝΙΝΗ		έτ. «Οσκ Σίπηγκι»	62	28651	έφθ. Νακάλα 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΛΟΡ		έτ. «Εθμίκα»	48	2351	άνεχ. Τήξ 20 'Ιουλ. διά Βίλελμοχάφεν
ΝΟΡΑΧΑΙΝΤ		έτ. «Ανκάντα»	48	2342	άνεχ. Αυδούργον 23 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΝΟΡΘ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Παγκαλόντες»	60	10236	άνεχ. Αντοφαγάστα 21 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαιμάντες»	57	10904	έφθ. Αμπαντάν 21 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Ριγέκαν 18 'Ιουλ. διά Κατάνια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	66	25820	άνεχ. Πόιντ Σένταλ 23 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πράμα»	59	12390	άνεχ. Χρύγκ 22 'Ιουλ. διά Βιζακαπατνάμ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεχ. Ριγέκαν 22 'Ιουλ. διά Κατάνια
ΝΟΡΤ ΝΤΑΤΕΣ		έτ. «Πλάνο»	58	8639	άνεχ. Βαρκελώνην 23 'Ιουλ. διά Μπαραγκούιλα
ΝΟΡΤ ΠΡΙΝΕΣ		έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	έφθ. Κατάνια 11 'Ιουλ.
ΝΟΡΤ ΧΑΙΝΕΣ		έτ. «Τότα»	62	15110	άνεχ. Μόζι 4 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΕΙΟΥΡ		έλλην. ουμφέροντα	58	9998	άνεχ. Σορέλ 19 'Ιουλ.
ΝΟΡΜΑ		έτ. «Καραϊσκάκης»	39	1742	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ		έτ. «Άλκο»	59	12256	άνεχ. Μόμπιλ 9 'Ιουλ. διά Γκάλφορπ
ΝΟΤΗΣ		έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	άνεχ. Οράν 8 'Ιουλ. διά Σκίκντα
ΝΤΑΛΕΜΟΣ		Α. Παναγάκος	47	2095	έφθ. Ιντσόν 9 'Ιουλ.
ΝΤΑΡΑΙΝΙΚ		έτ. «Άλντεμπαράν»	53	4234	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Φορτούνα Α.»	65	35774	έφθ. Πουάντ α Πίτα 9 'Ιουλ.
ΝΤΗΦΑΙΓΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μούντο»	64	35412	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνο) 15 'Ιουλ. διά Φιουμισιόν
ΝΤΗΟΝΤΕΡΝΕΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8768	άνεχ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αρχοντόνος»	62	14150	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Σεμαίνους
ΝΤΙΝΟΣ Μ.		έτ. «Ιανυμάριος»	56	7962	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ.
ΝΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μαρινίνα»	57	9094	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Κέδρος Αιλαντ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Εύριπιδης»	57	7285	άνεχ. Σουθά 21 'Ιουλ. διά Παναμά
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Ηροδότης»	56	8716	άνεχ. Μελβούρνην 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ		έτ. «Κόδρος»	69	9072	άνεχ. Πούλο Μησούκομ 29 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ		έτ. «Χίος»	70	18776	έφθ. Νέαν Υόρκην 19 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13381	άνεχ. Πόρτ Λινκολν 9 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΘΩΝ		έτ. «Αιτζαν»	57	9448	άνεχ. Κολούμπια ριβερ 20 'Ιουλ. διά Μανιλά
ΟΛΓΑ		έτ. «Ιονίος Ναυτ. Μετ.»	54	5661	ύπο παραλαβήν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)		έτ. «Τρανσαστλάντικα»	53	17434	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Βερμούδας
ΟΛΥΜΠΙΑΣ		έτ. «Πρόδρομος»	55	2552	άνεχ. Πειραιά 13 'Ιουλ. διά Στρατόνι
ΟΛΥΜΠΙΚ		έτ. «Εύδοια»	37	2354	έφθ. Λά Παλίς 13 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		έτ. «Γκράφτον»	69	109579	άνεχ. Τρίπολειν (Λιβάνο) 15 'Ιουλ. διά Περοίκον Κόλπον
ΟΜΑΛΑ		έτ. «Μούλα»	50	5593	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΟΝΕΣΤΙ		έτ. «Μερτεόρδη»	47	1663	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΟΝΗΣΙΛΟΣ		έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 4 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτος	45	7258	εἰς Ταιταγκόκη ἀπό 9 'Ιαν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΕΡ		έτ. «Αστροκρείστοντ»	56	10929	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙΝΕΡ		έτ. «Οριεντ Μηντ Ήτ»	45	7787	άνεχ. Θέστα 21 'Ιουλ. διά Κόλπον (H.P.A.)
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Αστρονάτο»	49	5684	άνεχ. Κριστομπαλ 26 'Ιουλ. διά Κόλπον H.P.A.
ΟΡΘΕΥΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πηγαδός»	61	16622	άνεχ. Μόζι 19 'Ιουλ. διά Σιδνεύ
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεάνικ»	61	10966	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ		έτ. «Αρκέλοις»	50	2500	έφθ. Μιλγουώκι 11 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Ούλυσσες Σίπιννγκ»	54	2731	άνεχ. Κόρυτον 24 'Ιουλ. διά Μιλγουώκι
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΟΕΡ		έτ. «Αντικλεία»	50	3206	έφθ. Τερόντο 23 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΩΓΥΓΙΑ		έτ. «Οδυσσέο»	55	1799	άνεχ. Τερόντο 16 'Ιουλ. διά Μιλγουώκι
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ.) 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγες»	60	9317	άνεχ. Ρεσιφ 8 'Ιουλ. διά Σιδνεύ (N.S.)
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Κόρυτον 27 Μαΐου διά Περοίκον Κόλπον
ΠΑΚΑΛΑ		έτ. «Φιλιμπότε»	47	6702	έφθ. Σύρον 8 'Ιουλ.
ΠΑΝ		έτ. «Μαρμαρόζα»	61	16561	άνεχ. Καζαμπλάνκα 15 'Ιουλ.

ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	«Άγγελάκης»	51	5170	άνεχ. Θέουτα 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Σουρῆς - Σοφρᾶς & Σιά	52	1295	έφθ. Χάρτλεπουλ 2 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουιντάρο»	44	7251	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 12 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακει»	57	10508	διπλής Παναμά 24 'Ιουλ. διά Κασσιούνκ
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. Έντερ.»	47	2576	άνεχ. Χάρτλεπουλ 9 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	N. 'Αλαφάδος	50	1312	έφθ. Λισσαδάνια 24 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ρίμνεν»	50	7468	άνεχ. Κολόμπο 17 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Αριρούντο»	47	2811	άνεχ. Χάρυκ Αίλαντ 19 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Λογκά»	45	4229	έφθ. Μπείρα 21 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Πάρα Βιάζες»	54	7853	άνεχ. Πούλο Μπούκου 11 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4550	άνεχ. Θέουτα 16 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	59	13205	άνεχ. Μαδέρα 12 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΠΑΡΙΣ	E. Σαρλάς κ.λ.π.	54	2427	εἰς Χούκ - Κόγιας ἀπό 13 Φεβρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Αρμάντα II»	56	6156	διπλής Ντόρερ 27 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΩΔ	έτ. «Αρμαντόρες»	57	5176	άνεχ. Σαντακάν 24 'Ιουλ. διά Μαζουρο Ατολ
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	έφθ. Σουάνον 23 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2752	άνεχ. Λονδίνον 14 'Ιουλ. διά Τύνιδα
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες»	65	34501	έφθ. Γιουροπόρτ 25 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	A. Χανδρός	50	16259	άνεχ. Φρούμαντ 18 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	N. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861	εἰς Ράς Σαντάντ ἀπό 5 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Yiol.	62	1510	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουλ. δι' Αντικύρα
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χροοσαλάντου»	56	2399	άνεχ. Ντόρερταν 24 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 Μαΐου διά Τσινάμπο
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	41	3496	άνεχ. Θέουτα 12 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	έφθ. Πούλο Μπούκου 24 'Ιουλ.
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φράνκινος»	48	1594	έφθ. «Απανα» Λάγκος 19 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (πικτόν)	«Τρέιν Αμπάνατερ»	55	17999	άνεχ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΛΑΚΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλής»	56	20776	άνεχ. Πούλο Μπούκου 5 'Ιουλ. δι' Ερυθρών Θάλασσαν
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ	έτ. «Ελλάνα»	58	2667	διπλής Μπρούναμποτελ 15 'Ιουλ. διά Κλαίπεντα
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 3 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	άνεχ. Λισσαδάνια 2 ουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΠΕΤΟΥΝΙΑ	έτ. «Εστρέλλα Οσεάνικα»	57	7843	έφθ. Καζαμπλάνκα 9 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	έτ. «Σπέις»	52	15880	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έτ. «Ιαιοντο»	51	15897	εἰς Πειραιά εἰς Λάγκος 19 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	έλλην. συμφέροντα	45	10375	έφθ. Σαιν Τζών (N.B.) 11 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	Άχ. Χαλκούπος	58	20592	έφθ. Αμέρερον 24 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	11089	έφθ. Γιοκοκάμαν 10 'Ιουλ.
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Πηλέας»	69	10010	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουλ. διά Φλώσιγκ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	άνεχ. Σορέλ 13 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	8603	άνεχ. Ντόρμπαν 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Πενάγκ 24 'Ιουλ. διά Πουάντ Νουάρ
ΠΟΘΗΤΗ	έτ. «Πλειάς»	56	10190	άνεχ. Πούλο Μπούκου 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Υπέρμαχος»	57	9486	έφθ. Γενόβαν 20 'Ιουλ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαργκάσια»	54	12859	έφθ. Μόμπιλ 15 'Ιουλ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Παναμάς»	54	8825	έφθ. Κασσιούγκ 17 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	61	9956	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΟΛΥΑΦΡΟΣ	έτ. «Μαρταλέντο»	55	10374	άνεχ. Πούλο Μπούκου 19 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Νάδα Στρόβιλι»	62	11260	έφθ. Βανκούμπερ 23 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Ατάντα»	57	9797	άνεχ. Ύμουντεν 22 'Ιουλ. διά Μονρόδια
ΠΟΛΥΟΗΜΟΣ	έτ. «Ανδρεάδης»	43	14425	άνεχ. Καλλόρο 23 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΠΟΠΗ	έτ. «Παλύφωμας»	47	8485	διπλής Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΑΝΩΝ	έτ. «Οσεανγκυούαίνης»	38	2562	άνεχ. Αστάντον 21 'Ιουλ.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	M. Βέτας	53	1365	εἰς Πειραιά (έπισκευαι)
ΠΡΙΑΜΟΣ	M. Μαρκογιαννάκης	53	4085	άνεχ. Πούλο Μπούκου 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντήλα»	65	20529	άνεχ. Κούπε 13 'Ιουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωτογιάννης»	30	4184	άνεχ. Μαντράς 16 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	64	40093	άνεχ. Μπακρέν 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	Ίω. Λάτος	64	37304	άνεχ. Τενερίφων 24 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Ελ Ντοράντο»	55	13095	άνεχ. Γκήλονκ 26 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Σάμψα»	69	9073	έφθ. Σίδενεις 8 'Ιουλ.
ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Προεστώς»	59	8494	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	10995	έφθ. Βαλτιμόρη 10 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Προμηθεύς»	68	35491	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 16 'Ιουλ. διά Μπλέμει
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Μαρπρίμο»	61	2063	άνεχ. Μονρόδια 3 'Ιουλ. διά Μπλέμει
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Γκιώνα»	70	10006	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Μαρμινίκη»	47	2280	άνεχ. Βαλτιμόρη 10 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΠΡΩΤΕΥΣ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	έφθ. Κιοσάροι 16 'Ιουλ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έλλην. συμφέροντα	50	2392	άνεχ. Τακαράντι 19 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	56	9218	έφθ. Κολκούτταν 20 'Ιουλ.
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	65	37927	ύπολη παραβλήν
ΠΩΛΑ (δ.)	Ίω. Λάτος	52	10224	διπλής Κωνικάμαν 18 'Ιουλ. διά Χοινκάγκ
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκραυν»	51	6724	άνεχ. Γιοκοκάμαν 18 'Ιουλ. διά Σαντονού
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
PETTINA	έτ. Κοορερείτιγκ Έντζινιερς	54	1203	διπλής Ούσαντ 22 'Ιουλ. διά Χάρηρν
PEGGINA Δ. (δ.)	έτ. «Ναπίερ»	54	12858	άνεχ. Αμέρερον 23 'Ιουλ. διά Κουβάιτ
PEZΟΛΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναδιγκαντόρε»	58	13222	άνεχ. Τζίμποτι 10 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
PEΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Μακέιο
PEΝΑ	έτ. «Εδονίος»	55	8902	άνεχ. Σιγκαπούρων 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
PHNOΥΑ	έτ. «Σύρα»	70	9240	εἰς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
PIO ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 'Ιουλ. διά Φουσίκι
PIO ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδανον»	55	8117	άνεχ. Ντακάρ 16 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάιλτσε»	54	2676	έφθ. Μάλταν 25 'Ιουλ.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσασοφίκ»	45	3863	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουλ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπήνονφαίλδ»	48	5487	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Θεοί νίκην
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Θεοί νίκην
S. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδές»	60	19300	άνεχ. Μένα Αχμαντί 9 'Ιουλ. διά Φώλεϋ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κέραιμες»	56	21081	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 10 'Ιουλ. διά Λόδας Αντζελες
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2464	άνεχ. Κουλλάροι 15 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΣΑΙΝΤ ΑΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ασσιμί»	55	11356	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ. διά Πόλιν Φόρτιν
ΣΑΙΝΤ ΣΩΦΙΑ	Σ. Ροσδλιμος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	άνεχ. Φλώσιγκ 22 'Ιουλ. διά Κενίτρα
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαϊντ Ειρήνη»	60	12160	έφθ. Πλότας 28 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Καπετάνιος - Παγούλατος	47	1575	άνεχ. Ντουάλα 3 'Ιουλ. δι' Οράν
ΣΑΛΒΙΑ	έτ. «Ολγα»	56	8613	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 20 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΣΑΛΛΑ	έτ. «Σομά»	56	10488	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Σπανάλιν»	52	2929	άνεχ. Ρουέν 16 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	άνεχ. Σταβάκερ 19 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Νοθωρώσικν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόσα»	58	9104	έφθ. Ριγιέκαν 22 'Ιουλ.
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Λύσοκα»	43	1595	άνεχ. Ντακάρ 11 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ	έτ. «Σανσάνι»	54	2485	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 20 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβέλοπμεντ»	57	10376	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Ντηπρότι
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αλίσια»	63	13841	έφθ. Φουσίκι 14 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβέλοπμεντ»	58	10397	έφθ. Κιοσάροι 15 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Βρέμην 15 'Ιουλ. διά Σάντος
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Άνθούσα»	52	4687	άνεχ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Άνθούσα»	54	2945	άνεχ. Φλώσιγκ 22 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Τεργέστην 20 'Ιουλ. διά Ντουμπάι

ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ		44	2285	διπλήθε 'Ελσινόρε 22 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ		59	3027	έφθ. Πειραιᾶ 18 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ		58	10391	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν
ΣΑΡΜΠΙΟ		57	2447	άνεκ. Τέμα 19 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΣΑΡΩΝΙΣ		65	1129	διπλήθε Κωνύπολιν 20 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΣΑΣ		40	5360	άνεκ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ		46	3921	άνεκ. Βιρυττών 20 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΣΕΜΙΡΑ		53	6838	άνεκ. Λαρέντζο Μάρκες 20 'Ιουλ. δι' 'Ειδονμασουθ
ΣΕΝΕΓΚΑΛ		47	1835	έφθ. Νεάπολιν 19 'Ιουλ.
ΣΕΡΙΦΟΣ		63	3098	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΣΗ ΜΠΡΑΪΤ		50	2774	έφθ. Βομβάν 20 'Ιουν.
ΣΗ ΜΠΡΗΖ		52	3255	άνεκ. Θεούτα 23 'Ιουλ. διά Δάντοιχ
ΣΙΘΩΝΙΑ		68	10016	έφθ. Πόρτα όφ Σπαιν 26 'Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ		51	2652	έφθ. Μπορντω 18 'Ιουλ.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗ		50	7210	διπλήθε Κωνύπολιν 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ		52	4998	έφθ. Πόρτα Πρίνς 25 'Ιουλ.
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ		45	5313	έφθ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 23 'Ιουλ.
ΣΙΜΟΣ		43	7275	άνεκ. Άγ. Βικέντιου 18 'Ιουλ. διά Μάντοσετερ
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ		69	12748	έφθ. Σικάμα 2 'Ιουλ.
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)		58	18287	άνεκ. Πόρτο Τόρρες 10 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΣΙΦΩΝΟΣ		62	3097	άνεκ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΣΚΙΝΟΣ		53	2340	έφθ. Νέαν Ύρκην 2 'Ιουλ.
ΣΚΛΕΡΙΟΝ		69	9057	άνεκ. Βιρυττών 19 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΣΚΟΠΕΛΟΣ		56	10205	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Σάντος
ΣΚΟΡΠΙΟ		56	10205	ύπο παραλαβήν
ΣΚΥΡΙΑΚΗ		38	4836	άνεκ. Μομπίλ 24 'Ιουλ. διά Τύνιδα
ΣΛΑΥΓΙΚ ΠΡΙΝΣ		55	2283	έφθ. Ζεεμπρούκε 18 'Ιουλ.
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ		37	2163	έφθ. Αμβέρσαν 19 'Ιουλ.
ΣΟΛΩΝ		54	1423	έφθ. Στεπτίνον 16 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ		43	2729	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		62	14622	άνεκ. Λός 'Αντελεσέ 16 'Ιουλ. διά Σ. Νικολας (Περού)
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ Α'ΙΑΝΤΣ		47	5010	άνεκ. Ντακάρ 23 'Ιουλ. διά Γκιζόν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΕΜΤΖΙΝΙΕΡ		50	10487	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 17 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ		56	5720	έφθ. Ταύλαν 22 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ		50	9189	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Χοινκάγκ
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)		50	9959	άνεκ. Σουάμπιτα 17 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΣΠΑΡΤΟ		57	9460	έφθ. Τακαράντι 23 'Ιουλ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ		43	3328	έφθ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ.
ΣΙΓΥΡΙΔΩΝ (δ.)		54	12808	άνεκ. Αμουάν Μπαΐν 14 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΣΙΠΥΡΟΣ		52	5734	έφθ. Καλκούταν 10 'Ιουλ.
ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.)		26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΙΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ		68	26481	άνεκ. Σακάι 6 'Ιουλ. διά Τουμπάτα
ΣΙΠΥΡΟΣ Λ.		40	2209	άνεκ. Σέεντα 16 'Ιουλ. διά Θεσσαλίαν
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)		70	18263	εἰς Ναγκούνια υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)		70	18263	άνεκ. Τζεπέλα Ντανά 23 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΣΤΑΛΩ		53	7487	άνεκ. Σιγκαπούρων 12 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.		38	3304	διπλήθε Κωνώπολιν 3 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ		64	4058	ύπο παραλαβήν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		56	8878	έφθ. Νουμέα 26 'Ιουν.
ΣΤΑΜΕΝΗΣ		70	18263	εἰς Νανκόνια υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ		56	8789	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ		55	1112	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ		44	7223	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουν. διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΙΔΙΑΝΟΣ (δ.)		64	44726	άνεκ. Ωλέυ 11 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)		53	8830	άνεκ. Εγκαράντη 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)		52	10407	έφθ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουλ.
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.		45	4014	άνεκ. Καζαπλάνκα 23 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ		59	10801	άνεκ. Ασταπούλα 24 'Ιουλ. διά Μιλγουώκι
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)		55	10553	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		39	7401	εἰς Τόκιο ἀπό 3 'Απρ.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ		44	1732	άνεκ. Αλεξανδρειαν 12 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΣΥΡΕΝ (δ.)		56	16392	άνεκ. Σουάμπιτα 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (δ.)		53	1092	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΣΥΚΡΑΤΗΣ		56	10096	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 22 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		45	7767	άνεκ. Θεούτα 13 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΑΡΑ		61	3994	ύπο παραλαβήν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ		65	10865	έφθ. Γκλονγκ 20 'Ιουλ.
ΤΑΣΟΥΛΑ		46	3496	έφθ. Αλεξανδρειαν 20 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		56	20332	άνεκ. Αγ. Βικέντιου 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		55	19674	άνεκ. Γένοβαν 21 'Ιουλ. διά Λά Σκίρα
ΤΑΥΡΟΣ		39	1502	έφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ΤΕΑ		49	5632	έφθ. Αμβέρσαν 17 'Ιουλ.
ΤΕΛΑΜΩΝ		56	9236	έφθ. Σωάδ 9 'Ιουλ.
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)		51	1124	έφθ. Σάν Νικολας ('Αργ.) 23 'Ιουλ.
ΤΕΡΡΥ		55	7798	άνεκ. Λάς Πόλμας 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)		60	20058	άνεκ. Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Νέαν Ύρκην
ΤΕΤΗ Ν.		69	10009	άνεκ. Μελβούρνην 15 'Ιουλ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ		53	1591	άνεκ. Αλεξανδρειαν 19 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ		61	7558	έφθ. Σουρμπάγια 24 'Ιουλ.
ΤΖΕΛΕΠΗΣ		56	7989	έφθ. Ντηπρότειτ 21 'Ιουλ.
ΤΖΕΜΙΝΙ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		52	7403	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		65	47544	άνεκ. Ντακάρ 23 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΤΖΕΝΗ		59	9855	άνεκ. Τάπον 15 'Ιουλ. διά Ταραγκόνα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		62	16562	άνεκ. Γκλονγκ 25 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)		63	28099	διπλήθε Ακρτηρίον 11 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)		65	40043	άνεκ. Ωλέυ 2 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		56	21185	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούν 19 'Ιουλ. διά Ταρτούς
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ		70	9070	εἰς Σκαραμαγκάν υπό συμπλήρωσιν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)		53	12962	έφθ. Ραβέναν 17 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ Δ.		57	2536	έφθ. Πόρτ Ρόγιαλ 21 'Ιουλ.
ΤΙΝΤΑΧΑΟΛ		43	4314	άνεκ. Ντακάρ 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ		53	6504	έφθ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 25 'Ιουλ.
TITAN		47	1832	διπλήθε Κωνώπολιν 15 'Ιουλ.
ΤΟΛΜΗ		49	6971	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΤΟΛΜΗ		54	1336	έφθ. Απανα) Λάγκος 7 'Ιουν.
ΤΟΡΕΝΙΑ		57	8077	άνεκ. Ροζάριο 7 'Ιουλ. δι' Ιμπιτούμπα
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)		69	41687	άνεκ. Πόιντ Σέντραλ 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΤΟΥΛΑ Ν.		53	3411	έφθ. Σάντο Ντομάγκο 24 'Ιουλ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΑ		56	8297	έφθ. Σουρμπάγια 25 'Ιουν.
ΤΟΥΡΚΙΑ		56	2863	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 22 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΓΝΤ ΑΝΤΑΜΑΣΣΑΝΤΟΡ		45	7678	άνεκ. Ρεσιφ 20 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΡΕΙΓΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		45	7643	άνεκ. Λομπίτο 23 'Ιουλ. διά Πόρτ όφ Σπαιν
ΤΡΕΙΓΝΤ ΙΝΤΕΡ (δ.)		57	21999	άνεκ. Σαουάμπτον 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		48	11172	έφθ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		64	52619	άνεκ. Ζεεμπούρκε 30 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΤΥΧΗ		52	7744	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 28 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΥΔΡΑΙΟΣ III		38	5239	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		59	23678	έφθ. Αυβέρσαν 19 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΦΑΙΑΣ		70	11490	εἰς Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΦΑΙΔΡΑ		66	15565	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 13 'Ιουλ.
ΦΑΙΗ		46	1576	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ		44	1906	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 20 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ		45	2742	διπλήθε Κωνώπολιν 15 'Ιουλ.
ΦΑΥΤΕΡ		57	8631	άνεκ. Ντρόμπαν 19 'Ιουλ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΤΙΚΕ		69	12748	έφθ. Ντηπρότειτ 21 'Ιουλ.

ΟΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	έφθ. Άμθερσαν 17 'Ιουλ.
ΟΙΔΙΑ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεχ. Κατανία 10 'Ιουλ. διά Συρακούσας
ΟΙΔΟΘΕΝ	έτ. «Φαιρύ»	47	8207	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΟΙΔΟΤΗΣ	έτ. «Φιλότηπη»	55	7578	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.
ΟΙΝΕΛΙΤΥ	έτ. «Κέσσοσιπ»	51	2277	εἰς 'Αμπερντίνην ἀπό 24 Φεβρ.
ΟΙΔΩΡΙΤΑ	έτ. «Φλωριντάραμ»	49	3632	έφθ. Σαίν Τζών (Ν.Β.) 19 'Ιουλ.
ΟΙΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίωνη»	57	9949	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκαν 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Ντώρμπαν 14 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντικτα»	47	2475	έφθ. Πειραιάς 8 'Ιουλ.
ΟΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Ινδίκτα»	70	10006	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 22 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΡΙΕΟΣ Α.	M. A. Χαμπούρης & Σιά	47	1391	εἰς Βιρτζίνιον 17 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΟΡΟΣΩ	έτ. «Ολυμπος»	70	18700	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ
ΟΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαΐντ 'Ιωάννη»	69	9070	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ
ΧΑΔΙΕΣ	M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙ'ΝΤΑ	«Κοοπερέτιγκ 'Εντζίνιερς»	52	1175	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμοίν»	57	18815	άνεχ. Πόρτ Τόρες 12 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεχ. Μαυρίκιον 19 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννής»	54	21006	έφθ. Ταμάνιο 25 'Ιουν. (ἐπισκευαῖ)
ΧΑΡΙΕΤ	έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χάρισελ»	55	4721	έφθ. Πόρτ Ρόγιαλ 24 'Ιουλ.
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Χρήγκαλ»	55	1791	άνεχ. Θλωσίγι 21 'Ιουλ. δι' 'Ελλάδα
ΧΑΡΠΕΤΖΕΛ	έτ. «Σπηλόρ»	53	6518	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 21 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΧΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	έτ. «Τράμη Τάνκερς»	69	10000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Φρηντόμ»	68	10016	άνεχ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διά Ταράκια
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρηντόμ»	68	10121	άνεχ. Άμθερσαν 22 'Ιουλ. διά Τορόντο
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	έτ. «Φρηντόμ»	69	10000	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρηντόμ»	67	10086	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρηντόμ»	69	10100	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 22 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Φρηντόμ»	68	10121	έφθ. Κασιούνγκ 5 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Διλάντερ»	69	10016	έφθ. Μαυρίκιον 14 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Ασοιείτεντ Κόντ.»	69	10016	άνεχ. Νιού Γουεστμίνστερ 24 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	έτ. «Φρηντόμ»	69	10100	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πάιόνιον Σίπηγκ»	53	8458	άνεχ. Άμθερσαν 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΧΙΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Τζεπέλη Ντανά 1 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Αμπερος»	50	8530	έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.
ΧΟΙ	έτ. «Τίτικα»	49	1586	διπλής Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	διπλής Μπρούνουμπούτελ 21 'Απρ. διά Ροστόκ
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβ»	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ. «Αφοι Θωμά»	52	1224	διπλής Μπρούνουμπούτελ 10 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Πασιφίκ Κορπ.»	69	28006	άνεχ. Ήγυδοταν 16 'Ιουλ. διά Πόρτο Σαλαζάρ
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Μεντιτεράνεαν»	45	2321	εἰς Πύλον ἀπό 10 'Οκτ.
ΧΡΗΤΕΟΣ Σ.	έτ. «Χόλυ Πιποφύλνεψ»	58	8348	ύπο παραλαβήν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	E.A.N.E. «Βερνίκος»	51	3856	ύπο παραλαβήν
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ 2	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιουν. δι' 'Αδελαΐδα
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 'Ιουλ.
ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Κλαυδία»	66	9854	έφθ. Λίβερπουλ 16 'Ιουλ.

Tα Έπτο Jevesos Οικογονιας

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σπμ. Γιβρ.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	έφθ. Μουσκάτ 23 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Αγγέλα»	52	3714	άνεχ. Μαμοντά 11 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	άνεχ. Τζάκονδιλ 19 'Ιουλ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	έτ. «Κυπαρησία»	59	15660	έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	έτ. «Άστρα»	48	8482	έφθ. Άστραν 28 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σιμπολο 'Ατλάντ.»	62	9690	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. δι' Αυστραλίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	άνεχ. Αλεξανδρειαν 22 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΓΙΑ ΒΑΒΒΑΡΑ (παν.)	έτ. «Σάντα Μπάρπαρα»	43	2847	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.)	έτ. «Άγια 'Ερυθιανή»	56	20153	άνεχ. Μποντάρη Μαχαόχρ 21 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αϊλαντ"
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4806	άνεχ. Κολόμη 20 'Ιουλ. δι' Άμθερσαν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	έλλην. ουμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	έτ. «Εύπορια»	51	2512	εἰς θέσιν 57 Β. - 19 Α. 22 'Ιουλ. διά Ρίγα
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	έτ. «Εὐελπίς»	47	3316	έφθ. Χόγκ - Κόγκ 24 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	έτ. «Γουανίδηκρεστ»	55	5064	άνεχ. Λα Γκουλέτ 17 'Ιουλ. δι' 'Αρμπατάς
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουλ. διά Καναδά
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	έτ. «Άριτοτέληπς»	56	20140	άνεχ. Μπρίτζπορτ 2 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	έφθ. Ντακάρ 10 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΕΡΜΟΔΟΣ (κ.)	έτ. «Πόλολους»	45	7208	άνεχ. Θεσσαλία 14 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΑΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	έλλην. ουμφέροντα	55	1216	διπλής Ελεινόρε 20 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	έτ. «Νίκολας»	53	11023	άνεχ. Κουώ Μπαιν 24 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	έτ. «Μπονθογιάγκ»	55	3391	έφθ. Κρείτντζάμουθ 22 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	έτ. «Άδαμαντια»	53	12356	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 'Ιουν. 1968
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 'Ιουλ.
ΑΔΕΑ (κυπρ.)	έτ. «Λαθέρα»	49	4930	διπλής Μπρούνουμπούτελ 11 'Ιουλ. διά Ντρόμος
ΑΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Άδελφοι»	50	11693	διπλής Θερόνταιν 'Αϊλαντ 6 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΕΛΛΟ	έτ. «Βότα»	57	20797	έφθ. Άδαναν 11 'Ιουλ.
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	έτ. «Άζαλέα»	48	9506	έφθ. Αστρίδια 3 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (κ.)	έτ. «Άστρο Τροπικού»	47	7638	έφθ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουλ. διά Σιενφουέγκος
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	έτ. «Μεντ. Σπηγουαίν»	49	4113	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Σάροχ
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	έφθ. Αστρίδια 3 'Ιουλ.
ΑΘΕΝΕΣ	έτ. «Νορδόπετρον»	70	8825	άνεχ. Ντανάρ 16 'Ιουλ. διά Ντρόμος
ΑΘΗΝΑ (μ.)	έτ. «Οθερόπης Μίνεραλς»	64	30682	διπλής Θερόνταιν 'Αϊλαντ 6 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	έτ. «Σάδουθ 'Hot Μεντίτ.»	68	16042	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Τιμέπιλ Μπαιν 23 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αϊλαντ"
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	19462	άνεχ. Παρανάμ 20 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Μιοτράλ»	62	9943	έφθ. Άστραν 16 'Ιουλ.
ΑΙΑΣ (δ.)	έτ. «Άιας»	53	12023	άνεχ. Ντακάρ 16 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	άνεχ. Πενάνκ 17 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΙΓΙΣ ΦΕΊΜ (κ.)	έτ. «Φέιμ»	69	9241	άνεχ. Χοροκόμαν 18 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΙΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	έτ. «Άλκων»	51	5678	έφθ. Πενάνκ 16 'Ιουλ.
ΑΙΗΤΖΑΞ (κυπρ.)	έτ. «Αιντζάξ»	56	1333	άνεχ. Γένοβαν 18 'Ιουλ.
ΑΙΟΔΑΝΗ (δ.)	έτ. «Νιμορ»	56	12355	άνεχ. Λονδίνον 21 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΑΙΟΔΑΙΛΙΑ (N.A.T.)	έτ. «Άιθαλία»	52	7604	άνεχ. Πόρτ Αλεξανπεθ 8 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (N.A.T.)	έτ. «Νόρο Σῆ»	67	28774	άνεχ. Λος 'Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Σάν Μάρκος "Αϊλαντ"
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	έτ. «Πρόμο»	58	10018	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πρίμο»	58	10018	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	έτ. «Άιλαντ Σίπ»	58	926	έφθ. Μπόστον (Λίνκες) 18 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Πρόμο»	58	10020	διπλής Παναμά 18 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Άιντα»	55	21584	άνεχ. Θρή Ρίθερς 23 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	έλλην. ουμφέροντα	47	3343	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. δι' 'Απανα) Λάγκος
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν Σῆ»	69	51627	άνεχ. Ράς Τανόύρα 9 'Ιουλ. διά Γιοκατοί
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	έτ. «Σταρόπ»	67	32644	άνεχ. Χιροκόμα 22 'Ιουλ. διά Νταμπιέρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Στάνταρτν»	67	32644	έφθ. Κιμίτσου 16 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Φρέυτερς Τρανσον.»	56	8835	άνεχ. Αμβούργον 20 'Ιουλ. δι' 'Αμθέρσαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	έτ. «Άτλαντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεχ. Σακάνιτε 18 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ	έτ. «Πασιφίκ»	66		

ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλκων»	68	25433	ανεχ. Νταμπιέρ 18 'Ιουλ. διά Τομπάτα διπλήθε Παναμά 28 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλκων»	68	25433	έφθ. Μονρόβια 17 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλκων»	68	25433	ανεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλκων»	68	25433	διπλήθε Σάνν Νικολας (Περού)
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «"Άλκων»	68	25168	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «"Άκτις»	68	25155	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλταρι»	57	8889	ανεχ. Ντώρμπαν 8 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΑΚΟΥΓ'ΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «"Βασιλάντο»	49	2935	ανεχ. 'Αλεξανδρείαν 17 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «"Άκτη»	56	10370	ανεχ. Δουνκέρκην 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άρφικαν»	58	11351	έωθ. Βενετίαν 7 'Ιουλ.
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Μίγκουελ»	54	11582	έφθ. Καράτσι 24 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «"Ρεξ»	58	10499	ανεχ. Μπότανο Μπαιν 2 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Λαιμόπριον»	56	20926	ανεχ. Λίθερπολ 31 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλμα»	68	44646	ανεχ. Μπ. Αύρες 17 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Σανταρόςα»	55	12380	ανεχ. Καν 23 'Ιουλ. δι' 'Υμουνίτεν
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλισσον»	56	2343	έφθ. Κασσιούνκ 8 'Ιουλ.
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «"Τζένεραλ Φράύτερς»	67	14845	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλιακμων»	68	16475	ανεχ. Πύλον 29 'Ιουν. διά Κουζίναν
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλις»	44	7189	ανεχ. Σικοκόσμαν 8 'Ιουλ. δι' 'Αθάναν
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Βικτώρια»	53	7564	ανεχ. Νέαν 'Υρκον 12 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Κάστολ»	55	11971	ανεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. δι' Αύγουστον
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «"Άλκμαν»	66	27985	είς Πειραιά (έπισκεψια)
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	48	2681	ανεχ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Σαθόνα
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Πασιφικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	ανεχ. Βενετίαν 23 'Ιουλ. διά Τουάφ
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Στενάκας»	57	12630	έφθ. Μάλταν 23 'Ιουλ.
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλμα Σ."	41	9097	ανεχ. Πόρτ 'Εθεργκλέιντς 20 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Φιτζέρού"	58	13023	ανεχ. Σαιν 11 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Εξτραμάρ"	54	13145	ύπό παραλαβήν
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)		έλλην. συμφέροντα	58	18589	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΜΠΙΟΝ		έτ. «"Ντάνενπορτ"	69	15808	έφθ. Γενέβαν 19 'Ιουλ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλντα"	42	7292	ανεχ. Αθάναν 12 'Ιουλ. διά Σιενφουέγκος
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλπα"	43	9159	ανεχ. Ρότερνταμ 26 Μαΐου διά Κουζίναν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλφα"	41	7368	
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)		έτ. «"Άμαλθεια"	51	11169	ανεχ. Βάλδις Μπαιν 24 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άμαρυλις"	56	8959	ανεχ. Ναγκόνια 13 'Ιουλ. διά Κουνταματοού
ΑΜΕΡΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άμερικαν Κουμπιούτερ"	53	11466	ανεχ. Στανλου 23 'Ιουλ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Βιαντόρο"	61	14073	έφθ. Ρότερνταν 19 'Ιουλ.
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Μανπατράδ"	50	10608	ανεχ. Κοοίν 11 'Ιουλ. διά Κάντλα
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άμφιτρίτη"	39	5171	είς 'Αθάναν από 3 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «"Άιλα Χερμόζα"	66	23571	ανεχ. Βανκούμπερ 18 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	(N.A.T.)	έτ. «"Γουέστ - Εντ"	69	15869	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «"Άραγια"	53	4314	ανεχ. Λασαβώνα 23 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Μαρίστατα"	65	15597	έφθ. Πέρτο Αλέγκρες 24 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «"Οσεάνικ"	67	21423	ανεχ. Ρότερνταν 22 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Σαντάντερ"	55	19125	ανεχ. Μόζι 4 'Ιουλ. διά Περγικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «"Οσεάνικ"	68	21426	έφθ. Χάμπτον ρόδες 23 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Οσεάνικ"	68	21418	ανεχ. Βαλτιμόρου 23 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέσιρο
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «"Ζεύρη"	63	33375	ανεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 6 'Ιουλ. διά Μάρσα ελ Χαρίγκα
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Μαρία της Λούρδης"	43	7314	ανεχ. Ντάκαρ 4 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Ελντρόπαντο"	57	25441	έφθ. Νέαν 'Υρκον 20 'Ιουλ. είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «"Κ. Τρανσαστλάντικα"	44	8136	διπλήθε Ακρωτήριον 15 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΝΑ ΔΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αννίτο"	54	1973	ανεχ. Κόρνερμπρουκ 6 'Ιουλ. διά Ζουείτινα
ΑΝΝΑΝΙΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Γκόλντεν Στάρ"	65	19758	ανεχ. Αθάναν 15 'Ιουλ. δι' 'Ηράκλειον
ΑΝΝΙΤΑ Λ	(N.A.T.)	έτ. «"Αννίτο"	49	2149	ανεχ. Αθάναν 4 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	20935	έφθ. Νέαν 'Υρκον 20 'Ιουλ.
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αστήρ Ν. Κ."	56	8411	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «"Ρένια Ντάμυοντ"	66	15597	διπλήθε Ακρωτήριον 15 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «"Μαριτζένιο"	44	3178	ανεχ. Αντζελές 23 'Ιουλ. διά Κουζίναν
ΑΝΤΙΓΩΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Στάρμπακ"	53	7427	ανεχ. Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ.
ΑΝΤΙΝΟΥΣ		έτ. «"Αντίνους"	63	14048	ανεχ. Λάς Πάλμας 14 'Ιουλ. διά Βιτόρια
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Βιαντόρο"	63	14048	ανεχ. Πόρτλαντ (Me) 2 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άτλας Πετρόλεουμ"	57	22130	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «"Άντωνης"	48	6259	έφθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝY II	(N.A.T.)	έτ. «"Μαρντόρο"	57	10888	Ιδε: ΑΙΓΑΙΟΣ ΠΙ'ΙΣ» σημαία 'Ελληνική
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άγινωρ"	55	11148	ανεχ. Βερμούδας 21 'Ιουλ. δι' 'Αζόρες
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Σαντρα"	46	8380	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 21 'Ιουλ. διά Κεύλανην
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σου.)	(N.A.T.)	έτ. «"Απατούρια"	43	7269	ανεχ. Σιδηνέυ 20 'Ιουλ.
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Ρεινάντε Τρανο"	63	10594	έφθ. Χανίαν 19 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Προπέλλερ"	54	1274	ανεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπετ 12 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «"Απολλων"	68	27989	ανεχ. Μπράκε 7 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αφρόδις"	58	10108	ανεχ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άλπινα"	63	29141	έφθ. Καράτσι 11 'Ιουλ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «"Απόστολος"	40	1280	ανεχ. Χάρον 21 'Ιουλ. δι' 'Αργκουΐνεγκον
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «"Καοτέλλα"	54	3726	ανεχ. Γύδνιαν 19 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «"Σεγκούδια"	56	10180	έφθ. Αδάναν 28 'Ιουν.
ΑΡΑΓΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αραγκόν"	43	7248	ανεχ. Μπέλιεμ 14 'Ιουλ. διά Πενσακόλα
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «"Ολύμπια"	51	3481	έφθ. Χιούστον 24 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «"Αργκοσή"	50	3500	έφθ. Σάντο Ντομάγκο 22 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «"Ολύμπια"	51	3425	έφθ. Ντεμαράρα 21 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	3454	ανεχ. Λορέντζο Μάρκες 22 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «"Γιούνιτας"	43	4965	ανεχ. Αίλ η Γκράιν 20 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Μαρβέλος"	64	28313	ανεχ. Επί Μπαύερ 14 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «"Νέποντου"	68	24894	έφθ. Νταμπιέρ 27 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αρένταλ"	43	7265	ανεχ. Στοκχόλμην 13 'Ιουλ. διά Πέτκορα
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αρετή"	42	7176	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «"Βαλέρα"	45	4578	ανεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αστροσίδελο"	58	16258	έφθ. Σύρων 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Αστροβαλέντο"	47	6906	ανεχ. Λονδίνον 22 'Απρ. δι' 'Αθάναν
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)		έλλην. συμφέροντα	54	13432	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Σαρδηνίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Ριό 'Αμαρίλλο"	62	25211	ανεχ. Ντώρμπαν 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άριέττα"	64	31331	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. δι' 'Ιμριγχαμ
ΑΡΙΜΑΣΙΑΝ		έτ. «"Κέιν Χόρν"	48	2815	ανεχ. Βανκούμπερ 19 'Ιουλ. διά Πότερνταμ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άριστειδης"	37	4635	ανεχ. Τενερίφων 27 'Ιουλ. διά Παρανάγκουα
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Λεβάντες"	35	992	ανεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 30 'Ιουν. διά Ντουμάρη
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έλληνικ συμφέροντα	43	2909	έφθ. Μπ. Αύρες 21 'Ιουν. διά Σιενφουέγκος
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «"Ρεξ"	38	10280	έφθ. Ταϊμπά 14 'Ιουλ. διά Πούντα Κόλπον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΕΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «"Άνταρκτικ Γκάζ"	45	4693	έφθ. Μπ. Αύρες 21 'Ιουν. διά Σι

ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαριν»	45	14133	άνεκ. Λάς Πάλμας 20 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 23 'Ιουλ.
ΑΣΤΗΡΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	7633	άνεκ. Σουραμάγια 23 'Ιουλ. διά Σιμαράγκ
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	63	33375	άνεκ. Κούρε 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	12623	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 3 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεκ. Σουάμπα 12 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	έφθ. Ντώρμπαν 28 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 20 'Ιουλ. διά Χόρ 'Αλ. 'Αμάγια
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρθαινάνον»	64	31716	άνεκ. Κορούνα 17 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεκ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Κουβάιτ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	25172	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιηντυ»	55	12985	άνεκ. Μπόννυ 11 'Ιουλ. διά Γκρέτεμπουργκ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 20 'Ιουν. διά Χόρ 'Αλ. 'Αμάγια
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεκ. Ντουμάι 18 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	άνεκ. Χάργκ «Αίλαντ 20 'Ιουλ. διά Μπατάναν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16033	άνεκ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	66	15697	άνεκ. Βάλθις Μπαΐν 10 'Ιουλ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μόναρκ» ..	68	48936	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον» ..	53	12696	άνεκ. Ράς Τανούρα 11 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες» ..	53	12712	άνεκ. Κριστούπαλ 19 'Ιουλ. διά Πόιντ Φόρτιν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ» ..	63	15985	έφθ. Σικάγο 22 'Ιουλ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ» ..	56	14839	έφθ. Γιοκοχάμα 17 'Ιουλ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ» ..	64	39066	άνεκ. Σάντα Έλενα 9 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Πρίνσες» ..	66	40884	άνεκ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάν» ..	57	10149	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 23 'Ιουλ. διά Μανιλάν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπημ» ..	58	10150	άνεκ. Βανκούμερ 15 'Ιουλ. διά Κασιούγκ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Σάνράιζ» ..	58	10150	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. διά 'Ιντασόν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερα» ..	56	10087	έφθ. Οάκαρα 22 'Ιουν.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ Ήτ 'Ατλάντικ	64	15977	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 15 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Φάλκον» ..	59	10505	έφθ. Κόμπι 12 'Ιουλ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΦΥ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φιούφυ» ..	60	10505	άνεκ. Θρή Ρίθερς 16 'Ιουλ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φρήντομ Σιπίπινγκ» ..	62	10522	άνεκ. Σορέλ 17 'Ιουλ.
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμουμαν» ..	69	16291	άνεκ. Πόρτ Κέμπλα 26 'Ιουλ. διά Γκλάντοτοουν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ» ..	69	16291	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Μανιλάν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χέριο» ..	69	16475	άνεκ. Φράμπαντ 3 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΓ'ΖΩΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χοράζ'ζων» ..	69	16291	έφθ. Γιοκοχάμον 14 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΑΤΑΑΝΤΙΚ ΧΩΚ ..	(N.A.T.)	έτ. «Χώκ» ..	67	45321	άνεκ. Της 27 'Ιουν. διά Σουείτινα
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος» ..	56	10312	έφθ. Μπ. 'Αύρες 24 'Ιουλ.
ΑΥΓΗ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπίπερ» ..	40	26315	άνεκ. Κέιπ Τάουν 19 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ, παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανία» ..	56	8136	άνεκ. Χόκυ - Κέγκ 11 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας» ..	42	6706	έφθ. Απαπα/Λάγκος 20 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» ..	50	5455	διπλήθε Παναμά 11 'Ιουλ. διά Κοντούκο
ΑΧΑΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουίλα» ..	41	5281	άνεκ. Ντακάρ 13 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιβάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ» ..			
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαράν» ..	55	979	άνεκ. Γιθραλάτρα 21 'Ιουλ. διά Κύπρον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο» ..	44	7192	προσθράξεν εις θέσιν 22.26 Β. - 73.1 Δ. 31 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Νούέστρο» ..	50	10839	άνεκ. Τέντα 9 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσόντο» ..	51	10677	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 2 'Ιουλ.
ΒΕΓΑΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γιουκόν» ..	48	15794	έφθ. Πορτ 'Αλφρεντ 21 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΞ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουίττου» ..	43	9777	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουν.
ΒΕΝΟΥΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βένους» ..	53	12897	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Καινάν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ» ..	68	9070	άνεκ. 'Αθάναν 2 'Ιουλ. διά Σιενφουέγκος
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» ..	60	3068	άνεκ. Σετουμπάλ 15 'Ιουλ. διά 'Απαπα/Λάγκος
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας» ..	43	6490	έφθ. Σάντος 16 'Ιουλ.
ΒΕΡΜΟΝΤ I ..	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουμπιλκ Μαρίτ» ..	55	6231	άνεκ. Σικάγο 18 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ητ» ..	49	1592	διπλήθε Κων/πολίν 15 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΒΙΚΤΩΡ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουαίπ» ..	57	8805	άνεκ. Βικέντιον 18 'Ιουλ. διά Δουβλίνον
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I ..	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο» ..	64	15238	άνεκ. Πόρτ Λινκόλν 23 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλερα» ..	62	25133	εις θέσιν 29.7 N. - 32.15 A. 24 'Ιουλ. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΒΙΟΔΑΝΤΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τσανόσα» ..	58	27372	διπλήθε Κων/πολίν 18 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο» ..	58	11625	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 21 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμουλα» ..	68	31093	άνεκ. Αριόμπα 11 'Ιουλ. διά Παναμά Σίτυ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ M. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια» ..	57	11623	έφθ. Μπείρα 20 'Ιουλ.
ΒΙΡΤΖΙΝΑ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα» ..	53	5608	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 20 'Ιουλ.
ΒΟΥΛΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκούμπαλ Ν.» ..	58	8472	άνεκ. Σαδόμπα 24 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΒΡΑΧΟΣ (παν.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μανόδας» ..	45	2885	άνεκ. Σαδόμπα 24 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» ..	56	8615	άνεκ. Πόρτο Σαλαζάρ 23 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΒΡΩΝΤΗ (μικτόν) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρ» ..	64	33245	διπλήθε Γιθραλάτρα 25 'Ιουν. διά Κούδαν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ» ..	54	8720	
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐβιντ» ..	68	24894	έφθ. Βαλτιμόρων 21 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς» ..	58	25988	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 17 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αβρίτακ» ..	64	32231	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αντες» ..	56	9462	άνεκ. Τόμπα 13 'Ιουλ. διά 'Ινδιάν
ΓΑΛΑΝΗΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» ..	55	9462	έφθ. Μαντράς 23 'Ιουλ.
ΓΑΡΑΣΕΝΙΑ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδενία» ..	57	9723	έφθ. Αβάναν 20 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αθριάτικ» ..	63	30650	άνεκ. Φορκάντο 14 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο» ..	67	15414	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΓΕΩΡΓΙΔΗΝΗΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο» ..	52	7503	άνεκ. Ρεομοίδας 21 'Ιουλ. διά Βρέστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κίμαν» ..	53	7378	άνεκ. Σαιν Τζέν (Ν.Β.) 28 Μαΐου διά 'Αθάναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κρούθιον» ..	48	1911	διπλήθε Ούσαντ 25 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια» ..	66	30647	άνεκ. Σασέμπο 13 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσι» ..	58	9483	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ 'Οίλ» ..	54	18790	άνεκ. Σαιντ 'Αννα Μπαΐν 19 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΓΕΩΡΓ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ» ..	68	9070	άνεκ. Τόκιο 17 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.) ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα ..	54	9646	άνεκ. Πειραιά 5 'Ιουλ. διά Βάροναν
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.» ..	53	7490	άνεκ. Σάν Χοες (Γουατ.) 28 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΙΑΝΝΗΣΑ (π.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτεγκοντ» ..	31	2841	έφθ. Ραθέναν 18 'Ιουλ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωριά» ..	40	7188	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.) ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα ..	54	5826	έφθ. Λίθερπουλ 9 'Ιουλ.
ΓΚΑΙΕΤΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκαίετυ» ..	51	11110	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια» ..	52	10381	άνεκ. Βίλμπρικτων 21 'Ιουλ. διά Λεϊκ Τσάρλες
ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΤΟΡ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Άντριάτικ» ..	63	30650	άνεκ. Αιμέρσων 21 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Εθόπ» ..	64	8346	άνεκ. Κολούμπια ρίθεο 24 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο» ..	60	8150	άνεκ. Κολούμπια ρίθεο 24 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ακουίλα» ..	67	48747	έφθ. Αλγκεθίρας 21 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικι» ..	59	23084	διπλήθε Ακρωτηρίου 6 'Ιουλ. διά 'Αμερέραν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕ'ΙΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέ'ικ» ..	50	15397	άνεκ. Εσκούμιντ 3 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Κόλλιντεν Τσόλι» ..	68	10397	άνεκ. Λός Αντζελες 20 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν» ..	57	21831	έφθ. Ρίο Ιανέριο 24 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.) ..	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα ..	52	6963	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων» ..	45	3934	έφθ. Φουκουνγία 10 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΙΛ (κυπρ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουϊ» ..	49	1395	έφθ. Μασσαλίαν 19 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόβα» ..	57	8881	έφθ. Μελθούρην 23 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες» ..	57	9411	έφθ.

ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙΝΤ		έτ.	«Γουεστγούιντ»	70	11330	εις Μπιλμπάο ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Φαρμάσοντ»	43	14313	έφθ. Σιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ Α'ΙΝΤΗΑΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάζλεϊ»	57	26032	Ουπλής Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΓΙΟΥΝΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόδολέϋ»	52	20667	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Ιουλ. διά Λέγκορν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Έντενι»	57	14353	άνεχ. Ταρλεστού 15 'Ιουλ. διά Σάντο Λορέντζο (Βεν.)
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ(δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζέντρυν»	55	27278	άνεχ. Ράς Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΓΚΑΓΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκρέοχαμ»	55	27278	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 5 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤο	(N.A.T.)	έτ.	«Φαιρφαζ»	55	25317	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φέντον»	54	27278	άνεχ. Μέντα Άχμαντι 22 'Ιουλ. δι' Αμδέρσαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖδ.	(N.A.T.)	έτ.	«Γιουνίς»	54	27277	έφθ. Κασσιούγκ 30 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ.	«Καστέλλα»	53	21284	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ.	(N.A.T.)	έτ.	«Ουμοίλ»	62	11971	άνεχ. Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Βερμούδας
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κάνε»	57	25489	άνεχ. Ντώρμπαν 22 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝ δ.	(N.A.T.)	έτ.	«Ινγκοτ»	57	25490	άνεχ. Βίλμιγκτον 13 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕ δ.	(N.A.T.)	έτ.	«Κέλαο»	57	25357	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 'Ιουν. διά Γένεσβαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΙΝΦΑΛΟΥΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ιμογένης»	57	26032	άνεχ. Λονδίνον 17 'Ιουλ. διά Γκάμπα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζάκο»	57	26032	άνεχ. Γκάλφαφεν 11 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζουμπιλάν»	58	25222	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ. διά Αυτορενταν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ντράμπουντ»	69	41477	άνεχ. Μονρόβια 24 'Ιουλ. δι' Ύμουντνεν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Θώρ»	50	18802	άνεχ. Μονρόβια 24 'Ιουλ. δι' Ύμουντνεν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΕΜΟΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Λύσσανδρος»	49	18802	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νάτλεϊ»	50	25305	άνεχ. Μόμπασ 23 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΕΡΜΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ.	«Πινελόπη»	49	18802	έφθ. Κιοσαρού 16 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούρανια»	50	18802	έφθ. Ερδεν 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούμαρ»	49	25360	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αντίνα»	49	18802	άνεχ. Ντακάρ 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουόρλντ Μπάννερ»	58	20546	άνεχ. Στάρκαρ 20 'Ιουλ. διά Ζουετίνα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ακρόν»	57	27902	άνεχ. Σλάγκεν 5 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλεξη»	57	20533	έφθ. Πούντα Καρντόν 21 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Δυγκάτε»	67	22549	άνεχ. Νταμπέρ 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΑΥΤΙΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Κάπρικορν»	67	23064	έφθ. Θρίβερς 16 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Τζέσιπερ»	68	22513	διπλήθε Βιγραλτάρ 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Δίμπρα»	68	23064	άνεχ. Μπανόδι 18 'Ιουλ. διά Λόουερ Μπουτσάνον
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Τζέμινι»	67	23064	άνεχ. Πιομπίνο 20 'Ιουλ. διά Μονρόβια
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΟΜΠΑΙΑΤY	(N.A.T.)	έτ.	«Τζείντ»	67	22549	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντστρ.) 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λαγχάκη»	69	41477	έφθ. Πειραιά 10 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΝΤΕ'ΙΛ		έτ.	«Γουόρλντ Ντέιλ»	52	15729	άνεχ. Πόρτ Καρπί 24 'Ιουλ. διά Ρουμανίαν
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τιούντορ»	53	12843	άνεχ. Μπανάνο 18 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Ηοτον»	58	11201	έφθ. Χάμπτον ρόδας 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούρροσα»	55	20165	άνεχ. Νέαν Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΣΚΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ.	«Νιουφένιτ»	58	11200	έφθ. Τάς 20 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βέγκα Σ.»	58	25888	διπλήθε Ντακάρ 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λάνοερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 23 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΦΑΙΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάλμα»	64	47344	άνεχ. Φρεντερίοια 12 'Ιουλ. διά Φορκάντος
ΓΟΥΟΡΛΑΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Μένα Άχμαντι 8 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΓΡΑΝΑΔΑ		έτ.	«Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Ντώρμπαν 15 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κλίμονς»	50	3364	έφθ. Μουρόρα 9 'Ιουλ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άστρο Βένκεντορ»	54	11866	άνεχ. Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΔΑΦΝΗ (μ.)		έτ.	«Οθεροΐς Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Τομπάτα 16 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΕΛΦΙΝI (δ.)		έτ.	«Βάλιαντ»	56	11931	έφθ. Βενετίαν 20 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ		έτ.	«Δελφοί»	68	8796	έφθ. Άλεξανδρειαν 24 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.		έτ.	«Τρανσάργκο»	53	5579	έφθ. Μομπάσα 23 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.		έτ.	«Αστέρια»	54	8712	έφθ. Παρανάγκουα 17 'Ιουλ.
ΔΗΛΟΣ		έτ.	«Ρίστον»	59	9493	άνεχ. Σορέλ 22 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ.	«Μαρκρέντο»	68	9583	έφθ. Άθαναν 18 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)		έτ.	«Τζένεραλ Ναθιγκ.»	53	7829	άνεχ. Νέαν Υόρκην 11 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Δάιμην Όσεανγκονένης»	53	13173	άνεχ. Θεούτα 26 'Ιουν. δι' Άθαναν
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αουρόρα Μπορεάλις»	44	7067	έφθ. Βικέντιον 10 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλμα»	52	12523	άνεχ. Πρέρτα 19 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρβαλόρ»	52	11675	άνεχ. Σπέτζια 14 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΔΡΟΜΩΝ		έτ.	«Κύκνος»	64	17487	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)		έτ.	«Κνεσσόδος»	51	12727	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 12 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΔΩΡΙΕΥΣ		έτ.	«Δωρίευς»	58	8538	άνεχ. Βέντοπλις 23 'Ιουν.
ΔΩΡΙΣ		έτ.	«Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΔΩΤΩ		έτ.	«Βιτάσσα»	68	35191	άνεχ. Νταμπέρ 26 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αγήνωρ»	58	9431	εις θέσιν 35.13 Β - 142.3 Α 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΒΗ		έτ.	«Νέπτον Μαρίταιμ»	57	13637	άνεχ. Μη. Αύρες 12 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άμυδος»	48	3627	έφθ. Αμδούργον 17 'Ιουλ.
ΕΒΗ Γ ΤΣΙΜΠΛΗ		έτ.	«Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	άνεχ. Σάντος 21 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ.	«Ελπιμέρρος»	67	14800	άνεχ. Βαλιμόρην 19 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΕΒΜΑΡ		έτ.	«Φασουντέον Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Καράτοι 23 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΕΒΡΟΣ		έτ.	«Εβρος»	63	15983	άνεχ. Σπέτζια 14 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΕΘΝΟΣ		έτ.	«Ντρέικ»	56	10329	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		έτ.	«Καρολίνη»	56	10289	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 12 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκριγκάνι»	48	3627	άνεχ. Βέντοπλις 23 'Ιουν.
ΕΚΟΥΙΤ'Υ (δ.)		έτ.	«Εκουίτον»	52	16173	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛ ΜΙΝΑ (λίθαν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λιμπανέζη»	53	1980	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οίλ Τράνσοπορτ»	59	30189	διπλήθε Ντόβερ 20 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελέκτρα»	59	20915	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουλ.
ΕΛΕΝ		έτ.	«Ατάντις»	67	27989	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τράνσοπορτ»	58	20830	άνεχ. Λάς Πάλμας 14 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)		έτ.	«Κίδιον»	39	4909	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 30 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΕΛΕΝΗ		έτ.	«Χάμιλτον»	70	15500	άνεχ. Πόρτ φ Σπαίνη 16 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελευθερόπολις»	58	13066	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 27 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)		έτ.	«Ελευθερώτρια»	56	2709	άνεχ. Κολόμπη 25 'Ιουλ. διά Βούμπαν
ΕΛΙΑΝΑ		έτ.	«Αμπελός»	45	2068	έφθ. Καζαμπλάκιαν 23 'Ιουλ.
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)		έτ.	«Κόρνος»	58	8370	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 18 'Ιουλ. διά Σαϊντος
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ.	«Τζουτάντον»	60	10530	άνεχ. Σαϊντ Αννα Μπαίν 14 'Ιουλ. διά Νουεδίτας
ΕΛΛΑΝΗ		έτ.	«Σάγκα»	56	10312	άνεχ. Τζιμπούτη 24 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)		έτ.	«Ελπιδοφόρος»	35	4963	άνεχ. Βιτόρια 17 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τρόμπη»	60	8539	έφθ. Τεργόπον 28 'Ιουν.
ΕΠΙΚΟ (δ.)		έτ.	«Έπικο»	60	13093	έφθ. Απαλα/Λάγκος 16 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΩ (κυπρ.)		έτ.	«Μπαφμπαρίνο»	43	7247	άνεχ. Βεγγάζην 12 'Ιουλ. δι' Ιτέαν
ΕΡΝΑ		έτ.	«Ριταλέξη»	48	3497	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΕΡΟ'ΙΚ		έτ.	«Ρόκετ»	64	29396	άνεχ. Σαϊντ Αννα Μπαίν 22 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέρπο
ΕΣΣΕΡΟΣ		έτ.	«Ατάντις»	57	10317	έφθ. Κοσιν 16 'Ιουλ.
ΕΥΑ		έτ.	«Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Είλατ 24 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βεντούρης Σίπινιγκ»	55	2472	άνεχ. Αλεξανδρειαν 4 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)		έτ.	«Εύασε»	39	3971	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 5 'Ιουλ. δι' Ιμμιχάμ
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ Οίλ»	66	38339	έφθ. Βούμπαν 2 'Ιουλ.
ΕΥΕΓΕΝΙΑ		έτ.	«Κου. Τρανσατάλντικα»	45	8222	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 20 'Ιουλ. δι' Αλέξεουντ
ΕΥΕΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Προμπιθεύς»	54	11208	άνεχ. Τεργόπον 23 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΕΥ						

ΕΥΛΑΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενç»	54	2234	άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουλ. διά Κατάνια
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Κόπερ 10 'Ιουλ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	άνεχ. Βαρκελώνην 21 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	άνεχ. Λά Πλάτα 11 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	άνεχ. Καράκας Μπαιν 18 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεκτώρ»	65	35527	άνεχ. Τομπρούκ 18 'Ιουλ. διά Θιννάρτ
ΖΑΓΙΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8032	εις θέσιν 38.06 Β - 26.02 Δ 20 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ZANETTA III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμερικαν Κομπιούτερ»	53	10919	έφθ. Σάροχ 20 'Ιουλ.
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιέρνες»	40	3496	έφθ. Βηρυττόν 24 'Ιουλ.
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαλαγιά»	68	9583	έφθ. Καλκούτταν 15 'Ιουλ.
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροάρμ»	58	19417	άνεχ. Αμβέρσαν 9 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΗΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράγτερς»	68	28774	έφθ. Κόμπης 17 'Ιουλ.
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	έφθ. «Αμύδηργον» 23 'Ιουλ.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	Δάρδανος	48	4574	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ.
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	47	7356	άνεχ. Αθάναν 7 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Φραγκάντοια»	65	23535	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεύδοτο»	44	14540	άνεχ. Αγύριοταν 15 'Ιουλ. διά Μακάπα
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13555	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουλ. διά Κερπέκ
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκελλάν»	49	7854	άνεχ. Ντώρμπαν 8 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	εἰς μεταφοράς 'Ινδιών
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενγάρ»	57	4892	άνεχ. Όλμπανο (Δ.Α.) 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	10316	έφθ. Σάντος 18 'Ιουλ.
ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	έφθ. Χιούστον 24 'Ιουλ.
ΘΕΑΝΩ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτιοα»	53	979	άνεχ. Φλώσιγκ 15 'Ιουλ. δι' Ιμπέρια
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Θεο) νίκην
ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	άνεχ. Μπ. Αύρες 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 10 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΘΕΟΔΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα Θεανίκια»	63	31581	έφθ. Κόμπη 16 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	εἰς Γενόβαν από 1 Δεκ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Νταλμάστερ»	47	2673	άνεχ. Χάλιφαζ 21 'Ιουλ. διά Γουάλτον (Ν.Σ.)
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκον»	56	3649	άνεχ. Τοκοπίλα 16 'Ιουλ. διά Βαλπαραΐζο
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άνεχ. Φραμάντη 13 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	10916	έφθ. Γκρίλογκ 17 'Ιουλ.
ΘΕΟΜΗΤΟΡ ΙII	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	16851	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 13 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	έφθ. Βρέμην 21 'Ιουλ.
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Μπόκα Γκράντε (Φ.Δ.)
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	έφθ. Τεργεότην 24 'Ιουλ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Βιτόρια 25 'Ιουν. διά Τόκιο
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπιτζ»	66	40933	έφθ. Τέμα 23 'Ιουλ.
ΘΥΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνονπορτ»	61	14032	διπλήθε Ούσαντ 6 'Ιουλ.
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Ντουάλα 21 'Ιουλ.
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	5355	ανεχ. Λορέντζο Μάρκες 17 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΙΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίον»	50	11631	διπλήθε Γιμπούργον 16 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	ανεχ. Παναμά 14 'Ιουλ.
ΙΑΙΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδωνη»	37	5925	εἰς Σιγκόνιαν από 21 Απρ. 1968
ΙΑΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	άνεχ. Αντεν 23 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΙΑΚΟΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	ύπο παραλαβήν
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4411	εἰς Μάντοσετερ
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4412	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Χόμπτον ρόδς
ΙΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούπούκιο»	68	27989	έφθ. Φουκουνίαμα 12 'Ιουλ.
INBICKA	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	άνεχ. Καρμίντα 12 'Ιουλ. διά Γκάλφχαφεν
INTREPINT (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	άνεχ. Αμύρερσαν 24 'Ιουλ. δι' Ωκλαντ
IONIAN ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδιμικ»	65	30516	άνεχ. Τριπόλιν (Λιθανίου) 18 'Ιουλ. διά Γένοβαν
IONIAN ΛΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	έφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ.
IONIAN ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	άνεχ. Θέουτα 19 'Ιουλ. διά Ταρτούς
IONIAN ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεχ. Χόμπτον ρόδς 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
IONIAN ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορτ»	63	13517	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	58	22531	άνεχ. Λέγκορην 19 'Ιουλ. διά Καντίζ
ΙΟΥΝΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούτσερ»	66	45280	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουλ.
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	ύπο παραλαβήν
ΙΡΙΣ Ι (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Ιουλ.
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	έφθ. Κίνκοτων (Ζαμ.) 21 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παραίσομαρ»	33	3946	άνεχ. Καζαμπλάνκα 17 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	7044	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Ιουλ. διά Γύνια
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρού»	69	15869	έφθ. Γιοκαίοι 14 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράνεαν»	68	16046	άνεχ. Φραμάντη 9 'Ιουλ. διά Κοκούρα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	67	44646	άνεχ. Ήψηλέ 4 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνη»	42	7020	εἰς Αλεξανδρείαν από 9 Σεπτ. 1968
ΚΑΒΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	57	12614	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 20 'Ιουλ.
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλφ Ανδούντερ»	56	16015	άνεχ. Χάλιφαζ 4 'Ιουλ. διά Μπαχάμας
ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	έφθ. Κόπερ 17 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	49	6740	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουλ. διά Γύνια
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Μαδέρο 12 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδο»	44	7638	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαδού Ατάντικ»	57	10110	άνεχ. Μακάιν 21 'Ιουλ. διά Παναμά
ΚΑΘΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαριτάμι»	64	10864	έφθ. Αλγέριον 12 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καθρίν»	67	43231	άνεχ. Σαδόνα 21 'Ιουλ. διά Μάρσα έλ Μπρεγκά
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 9 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερολέϋ»	55	11991	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΚΑΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ζούσι»	51	1923	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουλ. διά Μπουεναβεντούρα
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	έφθ. Σιδένευ 21 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	57	8774	έφθ. Αμύδηργον 5 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	54	6112	άνεχ. Βιζακαπούνταν 22 'Ιουλ. διά Μπαράιντ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	67	44708	άνεχ. Σαδόνα 16 'Ιουν. διά Ζαμάικα
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	12218	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ.
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνια»	52	8111	άνεχ. Ουδινόν 23 'Ιουλ. διά Χάρην
ΚΑΜΠΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρές Μόντες»	69	3282	άνεχ. Ρεοίρ 11 'Ιουλ. διά Γκάλθεστον
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλφος»	39	8464	άνεχ. Ροζάριο 24 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	16400	εἰς Τσιταγκόν από 26 Μαρτ.
ΚΑΝΤΙΜΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντιμιος»	48	4949	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΟΥΝΤΥ ΚΛΑΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρν Σίππι»	70	14750	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουλ. δι' Ωκλαντ
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	άνεχ. Καλλίπολι 15 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	55	5879	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 22 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργυκο»	63	17059	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Πουέρτα Μιράντα 13 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λοκονία»	55	15683	άνεχ. Κολόμπι 26 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6841	έφθ. Αλγέριον 13 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	άνεχ. Αγύριοταν 20 'Ιουλ. διά Φράτσουν
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπορ»	61	24871	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Ιουλ. διά Καλούντημποργκ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμαρ»	59	29262	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	έφθ. Νέαλον 13 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(

ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σίππιγκ»	31	1871	έκτελει πλόας Παναμά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	48	5370	έφθ. Καιρίν 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελσοφόρερς»	61	13437	ώνεχ. Μικρές 20 'Απρ. διά Σκάγκουαίν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιάνζα»	52	7597	διήλθε Παναμά 14 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	όνεχ. Καλλάδ 17 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φερσέιλ Κάρριερς»	69	9072	διήλθε Θέροντατιν "Αίλαντ 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντνιφ»	55	21075	όνεχ. Αγ. Βικέντιον 23 'Ιουλ. δι' Άγγλιαν
ΚΑΡΟΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόξ»	54	2756	όνεχ. Ρίο Γκράντες 18 'Ιουλ. διά Νεκοτέά
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καραπούλη»	47	1876	διήλθε Μπρούναμπουτελ 15 'Ιουλ. διά Ρίγα
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3401	όνεχ. Μπ. Αύρες 16 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	έφθ. Αλεξανδρειαν 16 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	έφθ. Χάρδρην 17 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάργκο»	57	20564	όνεχ. Αιμέρσων 11 'Ιουλ. διά Ζουείτινα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	έφθ. Αθάναν 3 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	όνεχ. Βιλμπικτων 22 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	όνεχ. Σιγκαπούρην οδός 19 'Ιουλ. διά Μπαλικπανον
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σερίλιο»	58	13996	όνεχ. Τόκιο 16 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΚΕΙΤΙΓ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσα»	58	11755	όνεχ. Μπόννυ 16 'Ιουλ. δι' Άγγλιαν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ Φρέντ»	57	17180	όνεχ. Εμδεν 15 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινά»	51	6137	όνεχ. Λά Γκουλέτ 23 'Ιουλ. διά Μπιζέρτα
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιμέρα»	59	24333	έφθ. Πουάντ ή Πίτα 17 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	διήλθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανη»	56	21131	όνεχ. Αντεν 10 'Ιουν. διά Γκλάντοτοουν
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδωμα»	64	29797	όνεχ. Σπετζια 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	όνεχ. Λειζερες 28 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	48	3858	όνεχ. Πειραιά 23 'Ιουλ. διά Τής
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	49	8328	έφθ. Μοντεθίδεο 24 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	61	24527	όνεχ. Ντας "Αίλαντ 16 'Ιουν. διά Γαλλιαν
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπτορ»	56	23232	όνεχ. Θεούτα 17 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ»	54	8516	όνεχ. Κέιπ Τάουν 7 'Ιουλ. διά Μόζι
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	έφθ. Σύρον 12 'Ιουν.
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	έφθ. Νιού Γουεστμίνστερ 11 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΟ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ»	51	7542	όνεχ. Ντακάρ 16 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	όνεχ. Αθάναν 14 'Ιουλ. διά Βαλτικήν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	όνεχ. Αμέρσων 25 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	68	23258	όνεχ. Τομπάτα 30 'Ιουν. δι' Αίοι
ΚΟΝΣΤΕΛΛΑΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	70	23400	όνεχ. Κισαζαρού 6 'Ιουλ. διά Χίλην
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντοτέλλεσιον»	52	11755	έφθ. Νέαν Όρλεανην 22 'Ιουλ.
ΚΟΠΠΕΡΛΑΝΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12754	όνεχ. Προβιτνένες 10 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έγκαιναν»	55	3264	διήλθε Παναμά 11 'Ιουλ. δι' Έλ Σαλδαδόρ
ΚΟΡΣΑΓΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθα»	63	30705	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Ιουλ.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ ΣΠ Τράνσοπτο»	62	15000	έφθ. Τομπάτα 18 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ναόςος»	69	9045	έφθ. Μπιλιμπάο 14 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδρος»	49	7378	όνεχ. Σάντα Θέ 25 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	όνεχ. Θουκυγιάμα 9 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΟΥΗΝΑ ΣΟΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14875	όνεχ. Σάντος 16 'Ιουλ. διά Βιτόρια
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	διήλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιότρα»	44	7199	όνεχ. Φρπόρτ (Μπαχ) 4 'Ιουλ. δι' Αθάναν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	όνεχ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνενταλ Φρέυτερς»	47	1860	έφθ. Βιζακαπατάνη 19 'Ιουλ.
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιθουρο Κουστού»	43	8443	έφθ. Τοιταγκόνη ρόδης 11 'Ιουλ.
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Οίλ Κάρριερς»	57	20778	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σερίλιο»	57	13895	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	εἰς θέσιν 25.4 B – 113.50 Δ. διά Β. Κορέαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρτάθ»	43	6996	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 23 'Ιουλ.
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	όνεχ. Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΚΟΝΣΤΑΝΤΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοκριγκ»	54	11743	έφθ. Λιοσαδώνα 20 'Ιουλ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	όνεχ. Κρότεμπουργκ 9 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	όνεχ. Λέγκορν 3 'Ιουλ. διά Νεκοτέά
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	όνεχ. Κιούστον 24 'Ιουλ. διά Μπέλιζε
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίραζον»	51	2430	έφθ. Κλαιπέντα ρόδης 12 'Ιουλ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ ΦΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3430	έφθ. Λιοσαδώνα 16 'Ιουλ.
ΚΟΣΤΙΚΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευδέλια»	47	1531	διήλθε Μπρούναμπουτελ 18 'Ιουλ. διά Σουνδίαν
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	έφθ. Μπάχια Μπλάνκα 23 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακι»	53	3545	όνεχ. Θεούτα 22 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	όνεχ. Μπακρέιν 23 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	όνεχ. Τερνέστον 23 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδερ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήλωκη»	65	34185	όνεχ. Ρόττερνταμ άπο 9 Μαΐου
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλαφρίθ»	47	8537	όνεχ. Χάμπον 12 'Ιουλ. διά Γκολφίτο
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	όνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Γκολφίτο
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέμα Σεθίλλα»	64	37338	όνεχ. Βαγκαρέϊ 7 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΛΑΜΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψιφι»	55	3000	όνεχ. Μπ. Αύρες 22 'Ιουλ. διά Μπαραγκούιλα
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	όνεχ. Αθάναν 12 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλίθος»	56	4388	όνεχ. Καζαμπλάνκα 18 'Ιουλ. διά Σαΐντ Ναζαίρ
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνωταντίνος»	47	7029	όνεχ. Ντρωμπαν 19 'Ιουλ. διά Λόουερ Μπουτσάν
ΛΕΝΑΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	έφθ. Αμέρσων 25 'Ιουλ. διά Σουνδίαν
ΛΕΝΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλιοσόδι»	57	10499	όνεχ. Σεράντεραν 25 'Ιουλ. διά Λόουερ Μπουτσάν
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Θρέπερ»	67	28776	έφθ. Μπάχια Ντανά 13 'Ιουλ.
ΛΙΑΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	όνεχ. Σουάιμπα 19 'Ιουλ. διά Γκηλονκ
ΛΙΝΔΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	διήλθε Κωνιοπολίν 14 'Ιουλ. διά Ρένι
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	58	15987	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 'Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό 'Αζούλ»	57	20730	όνεχ. Βαλτιώρην 22 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόροπιν»	57	9364	έφθ. Κόμπε 21 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	όνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. δι' Αμστερνταμ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστερέλλα»	58	27526	όνεχ. Σαΐντ Αννα 10 'Ιουλ. διά Θιουμισίνο
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	58	27466	έφθ. Τεργέστην 24 'Ιουλ.
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντοτέλεσιον»	64	29396	έφθ. Μίζουσιμα 2 , Ιουλ. διά Ζάντανη
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτσα»	52	2906	έφθ. Σαΐντ Ρουέν 11 'Ιουλ.
ΜΑΪΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαλάσσα Μεταφοραί»	57	10044	έφθ. Πόρτ Τόρες 2 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1952	έφθ. Στεττίνον 22 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	όνεχ. Γιουροπόρτ 23 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	όνεχ. Ερδεν 21 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άουροπα Μπορεάλι»	69	18923	έφθ. Παρανάκουα 28 'Ιουν.
ΜΑΙΑΤΑΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐνφερ Τάνκερς»	53	16054	όνεχ. Στεττίνον 16 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΑΙΑΤΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	έφθ. Ρουέν 17 'Ιουλ.
ΜΑΗΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτσα»	54	1970	έφθ. Χάμπον ρόδης 15 'Ιουλ.
ΜΑΙΑΖΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1952	έφθ. Πόρτ Τόρες 2 'Ιουλ.
ΜΑΙΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σίππι»	54	3596	όνεχ. Γιουροπόρτ 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΑΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινέν			

ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άνεχ. Σάρι 8 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΣΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρο»	59	28693	άνεχ. Ράς άλα Χαφζί 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμαθέρα»	44	2088	έφθ. Σκελεφτέα 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντούροδό»	58	9299	έφθ. Κολόμπο 14 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλλα»	51	5747	άνεχ. Βαλπαραίο 4 'Ιουλ. διά Κοκουνίμπο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Νόρτε»	56	20207	έφθ. Ντώρμπαν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Ρεοίφ 13 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκο»	43	7290	έφθ. Άβαναν 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεχ. Σάντον 17 'Ιουλ. δι' "Αγκρα ντός Ρέις
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	55	2502	άνεχ. Ντακάρ 21 'Ιουλ. δι' "Απαπα)Λάγκος
ΜΑΡΙΑΥΝ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελβαπόρες»	68	14800	άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεχ. Μπιμόντη 6 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	66	19411	άνεχ. Λός Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμουνένο»	63	15364	άνεχ. Ρότερνταμ 16 'Ιουλ. διά Παρανάγκονα
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19805	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	έφθ. Άμβούργον 3 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	έφθ. Τοκοπίλα 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	άνεχ. Ντάς Αϊλαντ 28 'Ιουν. διά Φιννάρπ
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 'Ιουλ. διά Ντουμάι εις Πειραιά από 25 Θερ.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12705	άργει Πειραιά από 24 Μαρτ.
ΜΑΡΙΣΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	51	7742	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	άνεχ. Αίλαντ 16 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Άστρη»	53	11310	άνεχ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. διά Μπ. Αὔρες
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	120 μίλια Ν Κάναρη Αϊλαντ 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάδαντι»	65	18319	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΚΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36365	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 26 'Ιουν. δι' Αθάναν
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622	άνεχ. Βανκούμπερ 6 'Ιουν. διά Χιλήν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθια»	61	12011	άνεχ. Θέουτα 17 'Ιουλ. διά Μπάρ
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάΐν»	48	4575	άνεχ. Νιγκάτα 15 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	έφθ. Καράτσι 20 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7327	διπλήθε Βιρβαλτάρ 25 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	56	23871	άνεχ. Μορυουνγάρο 7 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	έφθ. Μαριέλ 24 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7333	σηπλήθε Ούσαντ 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαζίας»	65	34185	άνεχ. Πούντ Θόρτουν 10 'Ιουλ. διά Μπάθνακαρ
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλλ Μότοροπο»	57	8855	άνεχ. Λάς Πάλμας 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Σασέμπορο 9 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Βακαριάμα 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντιναλ»	66	39617	άνεχ. Μόντρεαλ 15 'Ιουλ.
ΜΕΛΕΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαρ Τράμπη»	56	8671	άνεχ. Όραν Ι 'Ιουλ. διά Σκίκντα
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ.
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουλά»	43	7214	άνεχ. Ρότερνταμ 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκούλα Ι καλάντε»	65	57307	άνεχ. Σιγκαπούρην 21 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπούνο»	58	25275	άνεχ. Κείπ Τάουν 7 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	άνεχ. Χάιφαν 20 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρις Σ.»	48	2088	άνεχ. Φράντροπ (Μπαχ) 18 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρις Σ.»	44	7291	έφθ. Ήλμπανο (N.Y.) 25 'Ιουλ.
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. ΕΝαυτ. & Βιομ.	60	18889	έφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ.
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 11 'Ιουλ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαμεθ»	36	2760	άνεχ. Πενάγκ 16 'Ιουν. διά Κούθαν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργουάρτια»	68	9069	έφθ. Τάιν 14 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουλ.
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	άνεχ. Κόμπε 21 'Ιουλ. διά Φλωσιγκ
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαϊντυ»	69	1572	άνεχ. Κασσιούγκ 29 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΜΙΝΙ ΛΑΪΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊον»	70	1570	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 16 'Ιουλ. διά Νταβάο
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ»	70	1569	άνεχ. Μάντοεστερ 14 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεχ. Καράρ 10 'Ιουλ. διά Σαβόνα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λανς»	69	1572	έφθ. Νέαν Ορλέανην 22 'Ιουλ. διά Μπαγκόνκ
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1560	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 'Ιουλ. διά Μπαγκόνκ
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεΐν»	70	1569	έφθ. Νταβάο 3 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεΐς»	69	1572	άνεχ. Βρεμύν 17 'Ιουλ. διά Φλωσιγκ
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	έφθ. Νέαν Ορλέανην 22 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	άνεχ. Παρανάκουσ 21 'Ιουλ. διά Βιτόρια
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ.»	58	10490	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 15 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	άνεχ. Μένα Αχμαντί 17 'Ιουλ. δι' Ουάιτγκέιτ
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτώρια»	57	21267	άνεχ. Ντουάλα 22 'Ιουλ.
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράμπρ»	56	8650	έφθ. Πόρτ Χέντλαντ 20 'Ιουλ.
ΜΙΡΕ'ΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέ'ιν»	57	6363	άνεχ. Τόκιο 15 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μισμάρ»	66	22241	άνεχ. Ντακάρ 11 'Ιουλ. διά Μοσταγκάνεμ
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρα»	69	9241	άνεχ. Ντακάρ 11 'Ιουλ. διά Τανούρα
ΜΙΣΤΡΑΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	άνεχ. Ντακάρ 11 'Ιουλ. διά Μοσταγκάνεμ
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτ»	55	15807	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριομάντο»	65	28313	άνεχ. Πουερτο Μιράντα 18 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	58	22129	άνεχ. Ντώρμπαν 2 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	έφθ. Σαντάντερ 13 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φός»	54	2842	άνεχ. Σαντάντερ 19 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΟΣΧΑΝΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιεθάντε»	51	3386	έφθ. Νιούκαστολ (Άνταρ.) 21 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μποζλά»	48	3574	άνεχ. Λά Γκουάρια 20 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΜΠΑΖΙΑ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Ιουλ. διά Πόρτ ητέ Μπούκ
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΜΠΕΣΣΗΑ Σ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεσόν»	67	42321	άνεχ. Μένα Αχμαντί 5 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	57	20464	έφθ. Βερακρούς 14 'Ιουλ.
ΜΠΛΑΚ ΝΑΪΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δλάος»	45	5101	διπλήθε Κνωνίπολιν 20 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σῆ»	48	3335	άνεχ. Ρότερνταμ 11 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος»	58	998	άνεχ. Κολούμπια ριθέρ 18 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνμάθου»	56	10413	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	έφθ. Κουνταμασού 30 'Ιουν.
ΜΠΡΙΟΥΝΑ ΔΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγι»	59	22844	άνεχ. Λείκ Ταύρελς 13 'Ιουλ. δι' Αγκαρά Λάγκος
ΜΠΡΙΓΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστρουγκιντη»	56	10062	άνεχ. Μπράορουμπούτελ 15 'Ιουλ. δι' Απαπα)Λάγκος
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλλ»	51	2633	διπλήθε Μπράονμπούτελ 15 'Ιουλ. δι' Αλγέριον
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	50	9627	άνεχ. Κριότομπαλ 24 'Ιουλ. διά Πουέρτα λά Κρούζ
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	67	39517	άνεχ. Σάροκ Αϊλαντ 16 'Ιουν. διά Σαίν Κρούα
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινόρας»	62	30846	άνεχ. Γιβραλτάρ 10 'Ιουλ. διά Καμπίντα
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	57	25267	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουν. διά Πουέλο Σαμπού
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Τσουντζίν
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αργούς»	43	8505	έφθ. Κόμπε 14 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	άνεχ. Σορέλ 22 'Ιουλ. δι' Είθονμάουθ
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 24 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντι»	59	24009	έφθ. Αυδέρσαν 25 'Ιουν.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Ιννοφίσια 25 'Ιουν.
ΝΑΥΑΜΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8550	άνεχ. Οζάκαν 12 'Ιουλ. διά Τσουντζίν
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βισφέλ»	61	10744	έφθ. Βομπάνι 4 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΛ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλλνάττ»	52	20887	άνεχ. Ντώρμπαν 14 'Ιουλ. διά Μαντράς
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)</td					

ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεκ. 'Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη Ν. Κ.»	57	12784	άνεκ. Τζώρτζασον 23 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11330	άνεκ. Μπέρα 17 'Ιουλ. διά Βούβαν
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεάνικ Τ.»	58	29262	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουλ. διά Βοστώνη
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. συμφέροντα	58	29141	έφθ. Πρόδιντενς 18 'Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	έφθ. Λισσαδώνα 14 'Ιουλ.
ΝΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8577	άνεκ. Ντακάρ 20 'Ιουλ. διά Μπιλμπάο
ΝΕΡΕΙΝΤ' (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ»	44	10544	άνεκ. Καράτο 23 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέιντε»	54	11301	άνεκ. Ντάγκλας 26 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεστος»	64	16073	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Βεν.)
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεττούνο»	55	11335	άνεκ. 'Αγ. Βικέντιον 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ. Αντεν 24 'Ιουλ.
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοποίφικ»	67	54502	άνεκ. Γιουροπόρτ 16 'Ιουλ. διά Βιτόρια
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	άνεκ. Ιλόδι 17 'Ιουλ. διά άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεκ. Γκάλεστον 17 'Ιουλ. διά Πούντα Καμάχο
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράυτερς»	68	9034	διηλθε Παναμά 24 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	άνεκ. Πρόδιντενς 16 'Ιουλ. διά Πόιντ Φόρτιν
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα»	68	97500	άνεκ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσιν Κορπ.»	58	7324	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Ι.»	51	3364	έφθ. Δάντοι 20 'Ιουλ.
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουν. διά 'Ιταλίαν
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νινφέο»	52	18288	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ. διά 'Ινδιαν
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκειτ»	41	6743	άνεκ. Τσάλια 18 'Ιουλ. διά Τσιταγκόγκ
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόσο»	47	7377	έφθ. Καλκούταν 5 'Ιουλ.
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλιο»	41	7251	άνεκ. Κίγκωτον (Ζαμ.) 22 'Ιουν. διά Κούβαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	άνεκ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουνζόσεαν Θράυτερ»	44	14900	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουεστρά»	58	18184	έφθ. Βαλτιμόρων 22 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμουσ»	59	18180	άνεκ. Λισσαδώνα 23 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	έφθ. Βιτόρια 14 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίαμ»	64	38649	άνεκ. Τής 13 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	67	25837	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Βιτόρια
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άνεκ. Ντάς 'Αιλαντ 10 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	56	18210	έφθ. Κείν Τάουν 24 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλερα 'Αρμαντόρα	52	12029	άνεκ. Καμπάνα 20 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΝΟΡΘΓΟΥ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	69	10600	άνεκ. Φοίτασον 12 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλήγασος»	52	12557	διηλθε 'Εσκουμινς 16 'Ιουλ. διά 'Αρούμπαν
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	58	23102	άνεκ. Πρόδιντενς 18 'Ιουλ. διά Κιουρασό
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τουντγουορντ»	58	30235	άνεκ. Ράς Τανούρα 15 'Ιουλ. διά Ρίον 'Ιανέιρον
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνόρη»	68	9079	έφθ. Κόμπε 22 'Ιουν.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ»	61	13198	άνεκ. Ναούφων 18 'Ιουλ. διά 'Αδελαΐδα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διωρικ & Δελφική»	57	23960	άνεκ. Ιβακούνι 19 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράϊζ»	63	13751	άνεκ. Ντουγκούν 8 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίν»	58	10596	άνεκ. Μόντρεαλ 23 'Ιουλ. διά Πόρτ φ Σπαίν
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	άνεκ. Λίθερπουλ 15 'Ιουλ. διά Καναδά
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοον»	57	20458	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιουν. διά 'Αρούμπαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιζέρτη»	56	20352	άνεκ. Τομπα 22 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΝΤΗΦΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	19988	έφθ. Κουάλα Ρούμπιν 25 'Ιουλ.
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	53	15826	άνεκ. Ντουμπάι 26 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	48	2413	έφθ. Χάιφα 14 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεκ. Θεούτα 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	άνεκ. Ντουμάι 15 'Ιουλ. διά Μπαλίκπαν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	έφθ. Πούλο Σαμπού 14 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεκ. Μπαλίκπαν 14 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντλαντ»	51	14804	άνεκ. Βενετίαν 9 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ερμίτς»	54	11478	άνεκ. Οζάκαν 29 'Ιουν. διά Νέαν Καλοπωνιαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	έφθ. Γκέφλε 22 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	διηλθε Παναμά 29 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμπη»	56	8716	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	διηλθε Παναμά 12 'Ιουλ. διά Βαλπαραΐζο
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιοντ»	56	10486	άνεκ. Σουάμπα 5 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	εις θεοίν 14.03 N - 0.44 A 19 'Ιουλ. διά Μπρίστολ
ΝΤΟΡΙΑΝ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	άνεκ. Τοκιά 22 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΝΤΡΑΙ'ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόιν Μπάλκ Τρανό.»	56	11412	έφθ. Υμούντεν 22 'Ιουλ.
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	άνεκ. Βεγγάζην 10 'Ιουλ. διά Ελλάδα
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	43	7265	άνεκ. Αδάναν 6 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΟΛΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιτνιγκ»	48	2724	άνεκ. Δάντοι 13 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 12 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝτ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουν. διά Μιλάζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλμπεκ»	70	108500	άνεκ. Σαιν Ναζαρί 18 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουομπρόντ»	70	111500	εις Σαιν Ναζαρί 18 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον»	70	98000	άνεκ. Γιουροπόρτ 23 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κεογούκικ»	70	97500	εις Κούρε πόμπηρων 24 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σιππιγκ»	54	13652	άνεκ. Μίρι 23 'Ιουλ. διά Πόρτ Ντιζόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμάρδους»	50	20453	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Είδοντείλ»	54	20495	άνεκ. Μη. Αύρες 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνγουελ»	65	38607	άνεκ. Βαγκαρέ 30 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντιμπανκ»	64	32380	άνεκ. Κόρποταν 23 'Ιουλ. διά Λά Σκίρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεκ. Καλούντημποργκ 24 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΑΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	άνεκ. Λονδίνον 25 'Ιουλ. διά Τύνιδα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρ»	65	38608	έφθ. Χάρον 16 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπίον»	65	32407	διηλθε Παναμά 12 'Ιουλ. διά Λόδς "Αντζελες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδου Σίππιγκ»	54	14047	άνεκ. Ντακάρ 23 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρήνουντς»	58	27602	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεκ. Ανδινόν 21 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσέστερ»	53	14221	άνεκ. Πόρτ Αλφρέντ 24 'Ιουλ. διά Σορέλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	έφθ. Μπάταρ Μαχάρχαρ 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεκ. Μπάταρ Μαχάρχαρ 21 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουφίλντ»	49	24682	εις Σαιν Αννα 'Αννα Μπαιν ἀπό 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολάμπικ»	53	18781	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουλ. διά Κιουρασό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσόη»	54	13934	άνεκ. Κέιν Τάουν 17 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρτηνθιλ»	55	13709	έφθ. Πρόμαντλ 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριτομόντ»	66	15625	άνεκ. Σερέντη 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφοντον»	65	15577	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντ»	68	15800	άνεκ. Σέθεν Αίλαντς 19 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ»	65	15577	έφθ. Ανδινόν 21 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλλουθ»	65	16671	άνεκ. Πόρτ Αλφρέντ 24 'Ιουλ. διά Σορέλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινούτελλ»	69	1568	

ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα»	54	13665	άνεκ. Της 26 'Ιουλ. δι' Ήστχαμ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονταερόντο»	54	20595	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 19 'Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	έφθ. Τορόντα 23 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	24689	άνεκ. Ντακάρ 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσορπτ»	59	37958	άνεκ. Τενερίφην 12 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούεστ Σιππιγκ»	60	37744	έφθ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαΐνη»	63	30574	έφθ. Μασσαλίαν 20 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερνη»	64	30581	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 13 'Ιουλ. διά Νύνασχαμν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλημπουρν»	65	15179	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξεντένταλ»	58	27602	έφθ. Τραμαντά 13 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	άνεκ. Γιουροπόρτ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΛΕΙ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήφοφοντ»	50	17791	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 20 'Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπενερλύ»	64	47493	έφθ. Μπάνιας 20 'Ιουλ.
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόρι Λάινς»	31	18563	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΟΠΟΡΤΣΙΟΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάδι Ευπρέσσα»	56	21090	άνεκ. Μάλταν 21 'Ιουλ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΟΡΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντιρέσεαν Μπάλκη»	54	12159	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Μπρέμερχαφεν
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσόπερινταντ»	54	12069	άνεκ. Τάιν 8 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κάμπιεον»	54	12846	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν.
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Οροσόλλη»	58	12668	έφθ. Βρέμπην 4 'Ιουλ.
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	Ρούσσος	42	2881	διπλήθε Κωνιού πολιν 10 'Ιουλ.
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	εις Πειραιά από 15 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΟΡΟΗ (κυπρ.)		έτ. «Κόσσαλας»	57	1358	άνεκ. Μπάρι 23 'Ιουλ. διά Τόρε Γκράντε
ΟΣΕΑΝ ΛΑΪ'ΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	72000	άνεκ. Τέιμπλ Μπαίν 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15456	άνεκ. Κοικοχάμαν 12 'Ιουλ. διά Χάργκ Αϊλαντ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΤΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9165	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλαρτραμαρίνη»	56	10016	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	57	15406	άνεκ. Τζεμέπλ Ντανά 15 'Ιουλ. δι' Άγγλιαν
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	63	12285	έφθ. Πουσάν 4 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χού Λάινς»	65	27645	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΟΣΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρνταντ»	56	23232	άνεκ. Νταμπέρ 19 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΟΣΣΑΜ (κυπρ.)		έτ. «Λιθέρο»	51	4033	άνεκ. Γούρκαν 14 'Ιουλ. δι' Αϊδί
ΟΥΑΥΑΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελθίνεντος»	57	18176	έφθ. Οζάκαν 17 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουρέτα»	55	1839	άνεκ. Αμέρερον 2 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΥΡΑΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	29	2692	έφθ. Τάιν 27 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Τρέιντερ Σιππιγκ»	61	19523	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Βάστο
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)		έτ. «Φώς»	54	2588	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	50	8273	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεκ. Σουύδα 17 'Ιουλ. διά Πόρτ Μόρεομπο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταθρύσσες»	43	7296	άνεκ. Θρή πίρες 20 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρ»	49	5414	έφθ. Βενετίαν 14 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρδα»	52	4486	άνεκ. Δάντωις 8 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	43	8426	άνεκ. Σάντος 3 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνοπορτ»	57	10493	άνεκ. Βανκούμερ 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκοτα»	39	3562	έφθ. Πειραιά 18 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάγος»	52	2517	άνεκ. Αλεξανδρείαν 22 'Ιουλ. δι' Αύγουστον
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεύρη»	63	30408	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Φόρτα Αϊλαντ
ΠΑΝΩΘΗΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 19 'Ιουλ. διά Γκουαγιανίλα
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύς»	43	2867	έφθ. Καέν 17 'Ιουλ.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	άνεκ. Μπαχρέιν 20 'Ιουλ. δι' Οκινάουα
ΠΑΠΠΑΣ ΘΕΣΣΑΛΑΟΝΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένην»	67	43231	άνεκ. Μουσάκ 6 'Ιουλ. διά Βίλελμεσοχάφεν
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλιμα»	44	3857	εις Μοτρίλ από 10 Μαρτ.
ΠΑΡΘΕΝΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανάν Σίππινγκ»	51	996	έφθ. Κότκα 22 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπάκια»	57	8184	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανόρμπο»	59	23607	άνεκ. Ντώμπιταν 11 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	61	13912	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεότιαλ»	65	38116	άνεκ. Λιθερόπουλ 25 'Ιουν. διά Μίνα άλ Φαχάλ
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτέρερ»	54	7530	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 11 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΠΑΤΙ (κυπρ.)		έτ. «Πόλα»	50	5623	άνεκ. Μπατρί 2 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Όρ.)
ΠΑΤΡΑΤΑΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	άνεκ. Μπατρά Ρούζ 15 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόμος»	43	6998	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ.
ΠΑΦΟΣ		έτ. «Κινύρας»	58	13545	άνεκ. Κόρπους Κριότι 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		έτ. «Ιον»	52	5483	άνεκ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΠΕΛΛΗΝΟΙΔΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεκ. Λυνδίνον 27 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολδί»	36	5164	είς θέασιν 08.23 Ν. - 28.31 Δ. 3 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19440	άνεκ. Μπούργουντ 29 'Ιουν. διά Κλάρενθιλ
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεκ. Σαιν Τών (Ν.Β.) 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαμόταρης»	41	6464	είς 26.10 Β. - 15.11 Δ. 15 'Ιουλ. δι' Απαπά Λάγκος
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	51	1077	έφθ. Μασσαλίαν 18 'Ιουλ. δι' Αποκευαί
ΠΕΡΛ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Φρουαντλ
ΠΕΡΛ ΚΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεκ. Τόκιο 16 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεκ. Οζάκαν 15 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΠΕΡΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο»	48	3349	άνεκ. Αγύούσταν 29 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσιφιν Όιλ»	65	41255	άνεκ. Σιουρόπορτ 2 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΗΑΙΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεκ. Χαμπτον ρόδες 15 'Ιουλ. δι' Αμουσιάν Μπαίν
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελάνθαδ»	61	13437	άνεκ. Καλλό 1 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σηπορεύ	67	48747	άνεκ. Φροπόρτ (Μπάχ.) 6 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλατρές»	44	7244	έφθ. Ριγιέκαν 22 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	53	12513	άνεκ. Πιγιάντες 15 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	53	9422	άνεκ. Χάρηντον 21 'Ιουλ. διά Πουάντ απ Πίτρ
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)		έτ. «Βράχος»	59	10918	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 'Ιουλ.
ΠΛΩΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτρις»	68	35191	άνεκ. Μουρόρα 18 'Ιουλ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάριντομ»	66	33291	έφθ. Χάμπτον ρόδες 23 'Ιουλ.
ΠΟΛΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάς»	56	10483	άνεκ. Κουβάτ 23 'Ιουλ.
ΠΟΛΕΙΡΕ (κ.)		έτ. «Φώς»	54	1599	άνεκ. Προσράζεν εις Τρέσκο 15 'Απρ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ»	45	3605	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βόλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Μπιλμάρο 24 'Ιουν.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Άργουκος»	44	4897	έφθ. Πιπλάριο 24 'Ιουν.
ΠΡΕΒΕΖΑ		έτ. «Γουέστοντινοτέρο»	57	10389	άνεκ. Αγ. Θρακικούν 24 Μαΐου διά Πουάντ
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)		έτ. «Πρηττύ»	46	8362	έφθ. Πειρά ά 13 'Ιουλ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ		έτ. «Άστρο Κονκουίστα»	50	7721	άνεκ. Ταπά 19 'Ιουλ. δι' Ανκόνα
ΠΡΟΜΗΘΕΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ.
ΠΡΟΜΗΘΕΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμπένευ	64	6345	άνεκ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ. διά Νηπτρότι
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)		έτ. «Πρόμπιτον»	52	10188	άνεκ. Πλάτα 18 'Ιουλ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΣ		έτ. «Γουέστ Αφρίκα»	58	8369	έφθ. Βριττόν 16 'Ιουλ.
ΠΡΟΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	άνεκ. Χόκη - Κόκη 15 'Ιουλ. διά Παναμά
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντινίο»	52	1346	άνεκ. Χουελέδα 15 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκρουες»	57	23693	άνεκ. Ντά Αϊλάντ 15 'Ιουλ. δι' Αμύρεσον
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. έπιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διενίες Κρουαζιέραι»	39	10153	άνεκ. Ντουμπρόδην 24 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριότι
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΡΙΟ ΜΑΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεκ. Αγύούσταν 17 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδι»	55	16927	άνεκ. Σαιν Αννα Μπαίν 13 'Ιουλ.
ΡΟΚΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερ Σέη»	56	21028	άνεκ. Σαιν Αννα Μπαίν 9 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν
ΡΟΥΘ ΜΑΓΙΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	63	7363	άνεκ. Ντάρτροιτ 20 'Ιουλ.
ΡΥΘΜΟΣ (δ.)	(N.A				

SAINTE KONSTANTIN	(N.A.T.)	έτ. «Saint Konstantin»	58	9438	έφθ. Καλλάρι 21 'Ιουλ.
SAINTE MAIRH (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Sain Nikolaos»	56	12279	άνεκ. Ντουάλα 21 'Ιουλ. δι' 'Αμπιτζάν
SAINTE MARIA	(N.A.T.)	έτ. «Saint Maria»	53	8715	έφθ. Μασσαλίαν 18 'Ιουλ.
SAINTE MICHAIL (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Klaouni»	59	12900	διπλήθες Μπρούνομπουτελ 18 'Ιουλ.
SAINTE NIKOLAOS	(N.A.T.)	έτ. «Astroanabali»	66	16334	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλ. διά Σιμίζου
SAINTE NIKOLAOS II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Saint Grigorios»	53	12453	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούν 19 'Ιουλ. δι' 'Αλγερίου
SAINTE SPYRIDON (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ioniav Marit»	59	22190	άνεκ. Εμδεν 11 'Ιουλ. δι' 'Εσκραδός Ρίβερ
SAINTE TZORTZ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Saint Tzortz»	54	9755	εις Χόγκ - Κόγκ όπο 3 'Ιουν. (έπιοκευα)
SALAMINA (κυπρ.)		έτ. «Plosiedwn»	56	2709	άνεκ. Συμύρνην 17 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
SAN NIKOLAOS	(N.A.T.)	έτ. «Giabdia»	57	8952	άνεκ. Μπείρα 12 'Ιουλ. διά Μομπάσα
SAN NIKOLAOS (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Entri Pios»	51	10353	άγεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 'Ιουλ. διά Κανοκάθα
SAN TZORTZ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Lazia»	50	1439	άνεκ. Σαφι 13 'Ιουλ. διά Ντακάρ
SANNY KAIPIPER	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Δ.»	53	6530	άνεκ. Βιτόρια 14 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
SANNY LAIHNITY	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Σ.»	53	6531	έφθ. Αυδούργον 8 'Ιουλ.
SANOYKO (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουαίνης Κάρριερς»	55	11922	άνεκ. Μπούπασα 23 'Ιουλ.
SANTA ANNA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Nostar»	59	29486	άνεκ. Χιούστον 24 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
SANTA BARBARA (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Agia Barabara»	46	2849	έφθ. Σάντος 13 'Ιουλ. διά Γκράνθιλ
SANTA KATERINA	(N.A.T.)	έτ. «Maρδινία»	53	2550	άνεκ. Σάντος 13 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
SANTA MARIA	(N.A.T.)	έτ. «Santia Maria»	56	9966	έφθ. Σάντος 13 'Ιουλ.
SANTA MARINA (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ntoupero»	65	31779	διπλήθες Ούσαντ 21 'Ιουλ. διά Φορκάντος
SANTIAKGKO	(N.A.T.)	έτ. «Trianos»	55	16241	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
SANTPA (κ.)		έτ. «Markantinela»	54	19053	άνεκ. Ντάρμπαν 23 'Ιουλ. διά Κίναν
SASSEZOP (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Intertrial Karrries»	58	13944	άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ. διά Κούβαν
SAYOYTHGOUINT	(N.A.T.)	έτ. «Marianna»	59	9165	έφθ. Απαπα/Λάγκος 21 'Ιουλ.
SAUOYEREN HIGKA	(N.A.T.)	έτ. «Φριντούμο»	51	3904	άνεκ. Ιλόδια 19 'Ιουλ. δι' αντίν Η.Π.Α.
SEPIRIOS (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Oueropis Φρ.»	61	13083	άνεκ. Πούλο Σαμπού 10 'Ιουλ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
SERPHRENTERIK (δ.)	(N.A.T.)				άνεκ. Μπούπασα 23 'Ιουλ. διά Βοστώνην
SERPIOS	(N.A.T.)				έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ.
SH ESSLORER	(N.A.T.)				άνεκ. Ρότερνταμ 24 'Ιουλ. δι' 'Αυδούργον
ZH TSALLENTZEP	(N.A.T.)				άνεκ. Λός Αντζελες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
SHBIOU	(N.A.T.)				
SINGKA		έτ. «Singka»	47	6507	
SILVERHS	(N.A.T.)	έτ. «Trianosmarin»	43	7275	
SILVER KOOYSET (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	7328	
SINIK (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Starpato»	65	33287	
SINSEPERITY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Sineoteri»	54	15942	
SINTY		έτ. «Vlaerell»	69	18287	
SISTER AMALIA	(N.A.T.)	έτ. «Agapan»	57	944	
SISTER KLEIO	(N.A.T.)	έτ. «Terz»	57	984	
SIONOS	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σεσιλιο»	58	13906	
SKAKYΛAPK	(N.A.T.)	έτ. «Pio Balidzio»	63	12273	
SKIAΘOS (κ.)		έτ. «Giaikouatet»	54	1813	
SKIPON	(N.A.T.)	έτ. «Tzisouno»	64	17487	
SNIKOΛAS (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Xinikolas»	50	6036	
SOKORI		έτ. «Sokoda»	50	5304	
SONIK	(N.A.T.)	έτ. «Taigkeper»	62	28387	
SOYERTE (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Souerete»	43	7267	
SOYERTE	(N.A.T.)	έτ. «Lida»	57	10661	
SOYLLA (δ.)		έτ. «Oroύtta»	53	10164	
SOΦIA (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Sofia»	29	9375	
SOΦIA	(N.A.T.)	έτ. «Sofia»	65	14048	
SΟΦΙΑ					
SΟΦΙΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Gouestoyouni»	57	10398	
SΠΑΓΚΝΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	54	1689	
SΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Sparta»	69	8825	
SΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Anvel»	56	1743	
SΠΗΝΤΙΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Gkothiki»	57	20683	
SΠΙΑΙΔΑ		έτ. «Inousulapar»	54	6994	
SΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΥ' (παν.)		έτ. «Aktiv»	44	7240	
SΠΥΡΟΣ (κ.)		έτ. «Spurros»	49	7591	
SΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ouloudosees»	64	34593	
SΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Zounares»	65	31428	
SΠΥΡΟΣ NIAPRHOΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Goualntven»	56	30709	
STEELA (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Santini»	55	3411	
STEΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Phiropilant»	60	10733	
STEΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Marrykoozo»	56	10360	
STOLAT ATLANTIK (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Acheinri»	53	8031	
STOLAT ΙΘΑΚΑ (μικτόν)		έτ. «Ithaka Stari»	51	12540	
STOUL TZEMINI (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Tzerni»	60	13481	
STRUMON	(N.A.T.)	έτ. «Stroumwn»	69	16475	
SΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Stari Stimi Naθ»	53	1764	
SΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)		έτ. «Gkroni»	50	1776	
SΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Tzenevrala Φράτερες»	68	9024	
SΦAKIA		έτ. «Aibori Kousot»	44	8636	
TAINARON	(N.A.T.)	έτ. «Trakonik Sippiyik»	55	10697	
TAKHS (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Allezandra»	51	2979	
TAΞΙΑΡΧΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Aimpanes»	44	7349	
TAPRON KΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Tarampre»	60	8742	
TAPRON ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Taroni»	58	13581	
TAPRON ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Allikni»	56	8001	
TAPRON ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Tardosuifit»	57	7977	
TAPRON ΣΟΥΙΓ'OT	(N.A.T.)	έτ. «Alikni»	58	8465	
TAPRON ΣΠΡΙΓΚΕ	(N.A.T.)	έτ. «Alikni»	68	11026	
TAPΡΕΣΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ag. Spyridown»	47	5605	
ΤΑΣΟΣ V. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Saint Anasatisos»	57	21450	
ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Intereosan Oi»	68	48339	
ΤΕΡΡΥ (δ.)		έτ. «Elaeokoupo»	68	14800	
ΤΖΑΝΙΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Terry»	52	12152	
ΤΖΕΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ormos»	48	2226	
ΤΖΕΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Finteliti»	65	19421	
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Kampon»	51	4359	
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Spanore»	69	9072	
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Pántheon»	53	10856	
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Elymoteres»	68	14800	
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ore Karyko»	57	6590	
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Bikiki»	42	7268	
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Mplimpa»	54	19129	
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Trawontlanik»	66	39556	
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Arot»	57	8680	
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)		έτ. «Kapriki»	55	23802	
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (o.Μδλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Lebanantini»	39	5270	
TINA (κ.)		έλλην. συμφέροντα	59	1187	
TINA ΘΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Palamas»	53	28798	
TOKIO ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Marforotrouna»	64	15597	
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Aberrola»	28	1390	
TONY (λιθανού)		έτ. «Ellin Karapiteli»	43	7176	
ΤΟΡΕΡΟ		έτ. «Naisovala»	59	21617	
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Treinit»	54	12570	
ΤΡΕΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Okseanikos»	55	15510	
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ntiana»	53	5493	
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Alfortorin»	57	10493	
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Népotoum»	67	34501	
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Bisaldykyro»	64	28311	
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Trópika»	54	11913	

ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμνια»	60	10392	διηλθε Κων) πολιν 13 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμπερ»	66	45255	άνεχ. Γιουροπόρτ 11 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΣΑΛΑΜΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοδλλεντζερ»	51	2491	έφθ. Της 20 'Ιουλ.
ΣΕΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Ζουειτίνα 22 'Ιουλ. διά Της
ΣΕΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροντοβάντο»	57	12881	διηλθε Παναμά 23 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Χάρηκ "Αίλαντ 21 'Ιουλ. δι' "Αντεν
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	άνεχ. Γκιζόν 22 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνονερ»	45	13849	έφθ. Ζεεμπρούγκε 23 'Ιουλ.
ΦΑΑΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	13548	άνεχ. Σάιντ "Αννα Μπαιν 17 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριον
ΦΑΑΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρα»	60	13998	διηλθε Παναμά 26 'Ιουν.
ΦΑΑΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	59	10251	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν. διά Κόμπε
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάιντ»	57	21910	άνεχ. Κοσιν 17 'Ιουλ. διά Χάρηκ "Αίλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	άνεχ. Βιτόρια 23 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΕΑΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άννα»	45	7096	άνεχ. Αθανάν 8 'Ιουλ.
ΦΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρας»	53	1385	άνεχ. Λιμερικ 24 'Ιουλ. διά Φόδυνες
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρομέδα»	63	50872	άνεχ. Αίλ όφ Γκραίν 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	άνεχ. Νεάπολιν 24 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΦΙΛΟΜΗΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρο. Τρανσατλ.»	45	7639	άνεχ. Μπέρια 13 'Ιουλ.
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφικ Μαρ. Κάρριερα	67	46382	άνεχ. Φώλευ 23 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	53	12107	άνεχ. Μένα Αχιμαντί 20 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	49	5136	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουλ.
ΦΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρέκα»	49	1502	έφθ. Πόρσυκρουν 21 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ 2	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομαρ»	60	4998	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 18 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρα»	60	13997	έφθ. Νιουκάστλ (Άντστρ.) 20 'Ιουλ.
ΦΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορτσιούτυ»	53	10945	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 13 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόδυκ
ΦΩΡΑΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτυ»	63	10382	διηλθε Ούσαντ 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	3714	έφθ. Κίγκστων (Ζαρ.) 22 'Ιουλ.
ΦΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόθερ»	58	12035	έφθ. Ρίο Ιανέριο 13 'Ιουλ.
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλ. Ταδλίρης	44	7132	άνεχ. Αθανάν 22 'Ιουλ. Πολωνίαν
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράνω»	49	9694	άνεχ. Βοστώνην 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΦΡΙΞΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέινς»	44	15020	έφθ. Γκιζόν 19 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτριν»	57	10493	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 20 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Φώλευ 22 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Έλκαπιταίν»	67	36365	διηλθε Παναμά 17 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΠΠΙΔΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππο»	48	9080	εις θέσιν 20.00 Β - 129.55 Δ 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΑΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Ντάς "Αίλαντ 14 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλάγκριμ»	56	10713	έφθ. Κεμπέκ 7 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεχ. Τάμπα 18 'Ιουλ. διά Μπάθναγκαρ
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2783	άνεχ. Αύγουσταν 16 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	66	19419	έφθ. Κων) πολιν 14 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνο 'Ατλαντικό»	59	29141	διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόγιαλ»	55	23930	άνεχ. Κοσιν 23 'Ιουλ. διά Χάρηκ "Αίλαντ
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεχ. Κριστομπαλ 14 'Ιουλ. δι' Ελ Παλίτο
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	έφθ. Ντώρηπαν 9 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Οίλη»	66	41066	άνεχ. Γιουροπόρτ 16 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΩΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντ»	56	8390	άνεχ. Σιδνευ 23 'Ιουλ. διά Ταϊβάν
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	άνεχ. Βίλελμχάφεν 22 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΩΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	28021	άνεχ. Βιτόρια 21 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ

"NAYTIKA XRONIKA"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - TAX. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "NAYTIKA XRONIKA" A. E.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

*Εκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Ορφέως 18 - N. Σμύρνη	Διευθυντής Συντάξεως ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ Αριστοτέλους 180 - Αθήναι	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ Θέμιδος 80 - Αμαρούσιον
---	---	--

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεὺς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 236

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1970

Tomorrow

Very soon, the Greek flag will fly over a total tonnage of 16,000,000 gross tons and rank sixth in the world, above the Soviet flag.

This prediction is based on incontrovertible data deriving from our information concerning orders by Greek shipowners with deliveries up to the end of 1973 and an estimate of new purchases during the next two years.

The steady rise in Greek registries would be proof, if any were needed, of the success of the National Government's shipping policies. The Government has restored the confidence of shipowners in the Greek flag and has drawn the enterprising genius of our expatriate shipping men closer to the homeland.

The day is not far off when we shall see this confidence take practical form not only with increased registries under the Greek flag but by a satisfactory increase in foreign exchange earnings from shipping — an increase which will make evident the value of shipping to our national economy.

The target of an annual income from shipping in the region of \$300,000,000 within the next three years is not too high when one considers the number of ocean-going vessels now being built in Greece, the number of ships repaired and converted locally, the establishment in Piraeus of shipping offices transferring their base of operations from London and New York, the deposits of seamen in Greek banks and investments by shipowners in shore enterprises.

Indeed, we shall soon have three shipyards with the capability of building large vessels. They are Hellenic Shipyards at Skaramanga, the Eleusis Shipyards and the Syros yards. More than 7,000 workers will be engaged in labour that will be filling our national coffers with much-needed exchange. In addition, we shall have five repair bases and ten drydocks. There are now more than two hundred shipping offices that have either established themselves or will establish themselves locally, taking advantage of the legislation by which certain privileges are made available to them. Deposits by seamen in foreign currency accounts in Greek banks are increasing at such a rate that they will soon reach a total of \$30,000,000. As for the investments of shipowners in shore enterprises, we need only mention those that are being made by Messrs. Onassis, Niarchos and N. Goulandris.

Shipping will soon become the most important productive industry in our economy. The only fly in the ointment is the lack of sufficient crews. We have dwelt on this subject in our previous issue. Decisive measures must be taken before we reach an impasse. The lack of crews could well reverse the trends indicated above. Indeed, if more foreigners are employed on Greek ships, less foreign exchange will be forthcoming and if Greek owners are obliged to man their ships completely with foreigners, they may have to transfer from Greek registry to a more congenial flag. The road to repatriation is, we must confess, a difficult one to tread. The National Government has done much to

make it easier. It is very much concerned by the crew shortage. If only this problem could be solved, nothing more would stand in the way of complete repatriation, with the Greek flag flying over the stern of every Greek-controlled ship sailing the high seas.

Boldness and Luck

If you don't gamble, you can't win. This might well apply to the shipping scene today. High profits are not being earned by the wise shipowner but by the one who decided to gamble and who, with a combination of boldness and luck, won the game just as easily as he might have lost it.

Those who gambled are now amassing huge fortunes. Some time ago, small tankers were threatened with a crisis (85 on World-scale).

The limitation of oil production in Libya and the failure to repair the Aramco pipe line were enough to avert this crisis.

200,000-ton tankers are earning 160 shillings per ton on the Persian Gulf — Western Europe run when the normal rate was something like 20 shillings. Under such attractive conditions, profits per voyage can be high as one million four hundred thousand pounds for a ship that cost eight million and which is now valued at twelve million. With less than six voyages, the ship is paid for. The dry cargomarket is also steady although not as lucrative.

Lucky, therefore, were those shipowners with ships available at the right time. Their motto "God will provide", has served them well. Those who were wiser or less bold and took the safer way out by chartering their ships before the boom are not only not making high profits but may find themselves ultimately in the red. In their original calculations, many did not foresee the extent by which running costs would increase (wages, insurance, repairs, etc.) and these costs are still rising.

Needless to say, the current state of the market is an abnormal one and of a duration that it is impossible to predict since it depends on so many imponderables. And where no predictions can be made, one can only trust in luck.

The Labour Shortage

Shiprepair costs in Greece are rising dangerously. We shall soon lose our competitive ability in this respect and the reason for it is the labour shortage. Wages have risen to Drs. 500 for a seven-hour day and metal workers are getting harder to find.

Delays caused by the labour shortage are now making shipowners wonder whether they should bring their ships here for repairs or send them to Malta or Naples.

There is no shortage of drydocks at the present time. And with the addition of the new docks in Syros and Eleusis, drydocking space will be more than adequate to cope with future demand. It may well be that the Piraeus Port Authority will order a fifth dock.

But we do not have the skilled technical workers required. The ranks of those now employed are thinning and no new blood is forthcoming. Indeed, there is a serious labour shortage in all aspects of our rapidly developing industry. Frequent advertisements in the newspapers calling for all types of workers, even unskilled, betray the shortage in all its magnitude.

The only solution is to restrict emigration. Our country is being milked of its most productive potential — young men and women. They emigrate to Australia at the rate of ten thousand per year and to America at the rate of twenty thousand per annum. Temporary workers emigrate to West Germany at the rate of fifty thousand a year.

Emigration is a solution for countries that cannot feed their own. This is not the case with present-day Greece which is in the throes of extensive development. Young men and women are needed at home and they can be of considerably more benefit to the economy than the remittances they now send from abroad.

Foreign Crews on Greek Ships

Chinese labour crews, from Formosa, have recently been signed on eight Greek-controlled ships. They come complete, accompanied by a top man and a cook. The top man speaks English and conveys the orders of the

VENUS MARITIME AGENCIES SHIPPING & FORWARDING AGENTS

ARE YOU LOOKING FOR A SHIPPING AGENCY IN GREECE?

THEN WRITE TO: VENUS MARITIME AGENCIES FILONOS 145 PIRAEUS, GREECE.

or CABLE: "VENUSMAR — PIRAEUS" or PHONE: 428.794

● OUR SPECIALISED AND CAPABLE STAFF

KNOW HOW TO RENDER YOU EXCELLENT SERVICE WITH EXTRA CARE AND ATTENTION

● WHATEVER YOUR PROBLEM WE CAN HANDLE IT QUICKLY AND EFFICIENTLY

● WE ARE THE PROUD OWNERS OF THE MOST EXPERIENCED AND UNIQUE AGENCY

● THINK OF US NEXT TIME ONE OF YOUR SHIPS HEADS FOR GREECE

● WE CAN DO THE JOB FAR BETTER AND MUCH FASTER

WE INVITE YOU TO WRITE TO US FOR ANY INFORMATION YOU REQUIRE AND GLADLY ANSWER YOU WITHOUT ANY OBLIGATION.

officers to the men under his wing.

The men are professional seamen and efficient but not as efficient as a good Greek crew. However, their pay is less. The cook adapts himself in time to the gastronomical preferences of the officers and with commendable virtuosity, switches from chop suey to the traditional Sunday «pastizzio».

The impressions of the captains have been favourable. Working conditions are specified in the original labour contract signed with special offices set up to provide these crews. There are no disputes such as those that frequently arise with Greek crews.

The language difficulty is more marked in the engine room. The top man frequently has to be called in to interpret. In time, however, the Chinese learn to obey orders given in sign language.

Naturally, this solution to the crew shortage is confined to Greek ships operating in the orient and, from what we hear, it seems to be working very well. Among other advantages is the fact that shipowners are not subjected to expensive repatriations.

Ship's Names

What's in a name? Enough to arouse the indignation of some people who first became aware of the fact that Hellenic Lines had named one of their ships "Bulgaria" when this vessel was rammed and sunk by a German freighter.

A Greek ship named "Bulgaria"? Outrageous! Yet the people who complained should be informed that it is customary for cargo-liner companies to name their ships after the countries they serve. Indeed, many British, Danish and Swedish ships bear Greek names taken from mythology and our islands. There is an Italian ship named "Grecia" and a Dutch one bearing the name "Grecian". There is even a Chinese ship called "Athens".

It is ironic that criticism should be levelled in this respect at Hellenic Lines, one of the few Greek shipping firms that flies the Greek flag over every single one of its ships.

The Scourge

The disciplinary lists of the Ministry of Merchantile Marine which feature punishment meted out to seamen for various breaches of discipline on board ship are most revealing in that the principal infraction listed is that of desertion.

This is mainly due to the fact that many youngsters who sign on are completely new to the sea and embark with the single object of jumping ship at the first opportunity. The

shortage of crews is such that prior selection is impossible and the port captains cannot weed out these potential deserters.

If existing administrative measures on the Greek side are inadequate to cope with the problem, it must also be admitted that a certain amount of leniency can be detected in the United States and in Australia. In the U.S., the labour shortage has rendered the Immigration Authorities less severe in dealing with deserters while in Australia, deserters are even facilitated in legitimising their entry into the country.

We believe it is necessary for our Ambassadors in the United States and in Australia to urge the authorities in those countries to deal more strictly with deserters. Severity on their part could act as a rein on future desertions.

Sun Line and TWA

Some people have asked us why we are making such a fuss about Sun Line's cruise ships and, more particularly, the Italian war reparations ship "Aphrodite". After all, they are still flying the Greek flag and the terms of the sales contract with respect to the "Aphrodite" have not been breached.

But the answer is that they have indeed been breached. Because TWA has bought 85% of the ownership of these vessels from Holland-America Line as stated in TWA's application to the appropriate American government department for approval of the purchase. The Sun Line ships have therefore lost their Greek nationality.

And in order to ascertain this fact, all the Minister of Mercantile Marine has to do is to ask the Greek Embassy, or even the Greek Consulate in New York, for a copy of TWA's application.

Since the ships no longer belong to Greek interests it is inconceivable that they should still be allowed to fly the Greek flag. Indeed, the only reason why they still do is because it is in their new owners' interest to keep them under Greek registry. Greek flag cruise ships are less costly to run and the low interest loan (1%) is a long-term one. An admirable investment all round.

What Next!

At least one important shipping firm is considering a unique solution to the crew shortage. Nothing more nor less than allowing crew members to embark with their wives.

It seems that large tankers are suitably equipped to handle this extra complement. But the mind boggles at the problems the captain will have to cope with. Indeed, with some thirty idle women on board with nothing to do except gossip all day and the quarrels that will undoubtedly arise from the temptations and petty jealousies among the women and among the men as well, these ships will need captains wiser than Solomon himself who will certainly have no time to occupy themselves with more serious problems if, and this is highly improbable, they are able to cope with those presented by a shipload of married couples.

The crew shortage is serious but a solution such as the one suggested above is laughable.

Yellow Peril

The rapidly developing Chinese merchant fleets, with tremendous prospects for even greater growth, remind us of the postwar expansion marked by our own Messrs. Onassis and Niarchos.

Thus, Mr. Pao, who heads Hong Kong's World - Wide company, has recently ordered in Japan eleven ships totalling 860,000 dwt. and valued at more than \$100,000,000. This order, added to those placed during the past eight months for 3,000,000 dwt. will provide Mr. Pao with a hundred new ships up to the end of 1973. Another noteworthy Chinese shipping company is Mr. Tung's Orient Overseas Line with a total tonnage of more than 1,000,000 dwt.

The low running costs of a Greek ship, are an incentive for further development. In a few years' time, the Far Eastern market will be adequately served by Chinese and Japanese ships and therein lies the competition for our own tramp ships with bulk cargoes.

The Neorion Yard

According to reports in the Japanese press, the N.J. Goulandris firm has reached an agreement with the Hitachi Yards for technical assistance over a three-year period in modernising and expanding the Neorion Yard at Syros.

The Yard's present area of 23,100 square metres will be increased to accommodate new equipment and machinery and a building berth for ships up to 25,000 tons.

Two drydocks will also be installed, one for ships up to 100,000 tons and another for ships up to 65,000 tons.

The Yard is expected to increase its present work force of 600 to 2,000.

