

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1971

Αρ. Φύλλου 865/624



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Μ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 865/624

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1971

ΒΑΣΙΚΟΝ - ΟΡΓΑΝΙΚΟΝ ΠΛΗΡΩΜΑ

Εύρισκομεθα εἰς τὴν τελευταίαν φάσιν τοῦ θέματος τῆς ἀναθεωρήσεως τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πλοίων. Τὸ 'Υπουργεῖον, ἀφοῦ ἔλαβε γνῶσιν τῶν ἀπόφεων τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων, μέσῳ τῶν ἐπαγγελιαστικῶν αὐτῶν ὄργανσεων, προκειται νὰ ἀποφασίσῃ ἐπὶ τῆς δοθείστης λύσεως.

Περὶ ταύτης διευτάθησαν πλείσμενες τῆς μιᾶς ἀπόφεως. 'Υπεστηρίχθησαν ἀκραίαι καὶ ἐφικταὶ λύσεις, ἐνῷ οἱ προθέσεις τοῦ 'Υπουργείου, ὡς αὗται προκύπτουν ἐκ τοῦ συνταχθέντος σχεδίου Β.Δ., δὲν ἀφίστανται αἰσθητῶς τῆς ισχυούσης κλιμακώσεως.

Τὸ θέμα τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων δὲν εἶναι ἀπλοῦν καὶ συνδυάζεται πρὸς ὁρισμένους παρεμφερεῖς στόχους. 'Ασφαλῶς δὲν ὑφίστανται πλέον λόγος μιᾶς ηὔξημένης ἀριθμητικῆς συνθέσεως — ὡς ή ισχύουσα ἀπὸ τοῦ 1954 — πρὸς ἀποφέων ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας δὲν ὑφίστανται σήμερον — μὲ τὴν τεραστίαν τεχνολογικὴν πρόοδον καὶ τὰ μέτρα καὶ τὰ μέσα τῆς ἀσφαλοῦς πλεύσεως — εἰς τὴν ἔκτασιν ἔκεινην, ἡ ὧποια ὑπηγόρευε τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων παρουσίαν πολυαριθμού πληρώματος.

'Η μὴ ἀπομάκρυνσις ἐκ τῆς ὑφισταμένης σήμερος βάσεως καὶ ἡ ἐμμονή εἰς τὴν κλιμακώσιν τῆς ἀριθμητικῆς συνθέσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου, δημιουργοῦν μίαν θεωρητικὴν πλοίου προσόντων πεντετελέων διετέρων πεντετελέων — εἰς τὴν ἔκτασιν ἔκεινην, ἡ ὧποια ὑπηγόρευε τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων παρουσίαν πολυαριθμού πληρώματος.

Διὰ τῆς ὅρθης ἐπιπλύσεως τοῦ ζητήματος τῆς ὄργανικῆς συνθέσεως ἐποφίενται περιθώρια οὐσιαστικῆς ἀναπόροιας αριθμούς τῶν μισθών τῶν πλοίων διαφοράς τοῦ πλοίου, διαφορούντων μίαν θεωρητικὴν πλοίου προσόντων πεντετελέων διετέρων πεντετελέων — εἰς τὴν ἔκτασιν τῆς ικανοτοιούντα τάξης ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Τὸ θέμα περιορίζεται εἰς τὰ μὲν αὐτοματοποιημένα πλοία, πρὸς τὰ ὧποια καὶ μόνον θὰ ἀποβλέπῃ τὸ υπὸ τοῦ 'Υπουργείου ἐτοιμαζόμενον Β. Διάταγμα.

'Εξ ἄλλου, ὁ ὄρθολογικὸς ἀναπροσδιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῶν εἰδικοτήτων τῆς συνθέσεως ἀποτέλεσται τὴν προσφορὰν προσχήματος μὲν ἀπό τὸν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς νὰ

ἀφρηθῶσιν ἡ νὰ ἀναβάλουν τὴν καταβολὴν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων, μὲ τὸ σύνηθες ἐπιχείρημα τῆς «ἀναξιοπλοῖας», λόγω συνθέσεως τοῦ πλοίου.

Οὔτε ἡ ἀποφίεσθαι πρέπει νὰ περιορισθῶμεν εἰς ἓνα «μίνιμουμ» βασικῆς ἡ ὄργανικῆς συνθέσεως εύσταχει, διότι ἀν τὸ πληρωματοῦ δύναται νὰ ὀδηγηθῇ ἀσφαλοῦς τὸ πλοίον ἐκ τοῦ λιμένος ἀπόπλου εἰς τὸν λιμένα προσδιορισμοῦ, δὲν δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ πλεῖστα δόσα προβλήματα καὶ περιστατικά, τὰ ὧποια ἀνιστρέπτων θὰ παρουσιασθοῦν ἐν πλῷ. Τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοίον διαίνει τὸ μέγιστον διάστημα τοῦ χρόνου του ἐν κινήσει καὶ ὅτι μόνον ὅταν τοῦτο πλένεται συνεχὴ δοκιμασίαν, ἐπιβάλλει τὴν παρουσίαν μιᾶς ὁμάδος ναυτικῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐν πλῷ κ.λπ. ἀναγκῶν.

Διὰ τῆς νέας συνθέσεως θὰ πρέπει νὰ ἀφέωσιν περιθώρια δημιουργίας πληρωμάτων μικροῦ πλοίου εἰδικότητος (general purpose crew). Τοῦτο εἶναι ἐφικτόν, μόνον ἐάν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑφίστανται μίας δύμας ναυτικῶν — τῆς ἀπόδοτου ἐκλογῆς τοῦ πλοιοκτήτου — οἱ ὧποιοι νὰ χρησιμοποιούνται εἰς καθήκοντα πλείσμα τῆς μικρᾶς εἰδικότητος. 'Η ἀπόκτησις προσόντων διευθύνει πεντετελέων τάξης φυλακάς τῆς εἰδικότητός των εἶναι, ἐλλείφει χρονικῶν περιθωρίων, ἀδύνατος. 'Αλλὰ ὁ θεσμός τῶν ναυτικῶν μικτῆς εἰδικότητος δὲν ἀποτελεῖ μόνον μίαν διαφυγήν εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰν βελτιώσεως τῶν ἀποδοχῶν αὐτῶν, ἐνῷ παραδήλως ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν ἀλματῶν ἔξελιξεων τῆς τεχνικῆς καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν πλοίων.

Καὶ διὰ μὲν τὰ αὐτοματοποιημένα — μερικῶς ἡ ὀλίκων πλοΐα — θέμα δὲν ὑφίστανται, διότι τὰ πληρώματα τούτων καθορίζονται σχεδὸν ὡς μισθών τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων μετά προηγουμένην συνενόησιν μετά τοῦ πλοιοκτήτου καὶ κατὰ τρόπον ίκανοτοιούντα τάξης ἀνάγκας τοῦ πλοίου. Τὸ θέμα περιορίζεται εἰς τὰ μὲν αὐτοματοποιημένα πλοία, πρὸς τὰ ὧποια καὶ μόνον θὰ ἀποβλέπῃ τὸ υπὸ τοῦ 'Υπουργείου ἐτοιμαζόμενον Β. Διάταγμα.

'Αλλ' ὡς ὄρθως παρετηρήθη, ἡ ἔκδοσις τοῦ Β. Δ. τούτου δὲν προκειται νὰ καλύψῃ κεκρινόν. Εἶναι γνωστόν, ὅτι καὶ διὰ τὰ μὲν αὐτοματοποιημένα πλοία ἡ αὐτὴ ὁδὸς δύνα-

ται νὰ ἔφαρμοσθῇ καὶ ἐφαρμοσθῇ ἐπιθεωρησίας τοῦ πληρώματος διὰ τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων νηολογήσεως τοῦ πλοίου. Περίπτωσις ἐφαρμογῆς τοῦ Β. Δ. θὰ ἐμφανισθῇ, ἐὰν πλοιόν τι νηολογηθῇ ἀνευ ἐγκριτικῆς πράξεως, γεγονός ἀνάπτυξην.

'Εάν, παρὰ ταῦτα, τὸ 'Υπουργεῖον φρονῇ ὅτι ὑπάρχει λόγος νὰ ἔκδωσῃ Β.Δ., πολὺ φοβούμεθα ὅτι τοῦτο θὰ προσδιορίσῃ «προηγούμενο» ὅτι τὸ πλοίον διάστημα τοῦ Β. Δ. /τοῦ Υπουργείου, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν σύνθεσιν τῶν μὴ αὐτοματοποιημένων πλοίων. Εἰς τὴν περιπτώσιν αὐτὴν μειούνται εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ «διαπραγματευτικά» περιθώρια διὰ νὰ καθορισθῇ μετὰ προηγουμένη συνενόησιν 'Υπουργείου καὶ πλοιοκτήτου, η σύνθεσις πλοίου τίνος εἰς διάφορα — κατώτερα — ὅρια τῶν προβλεπομένων υπὸ τοῦ Β. Δ/τος. Δὲν θὰ ἀποτελέσῃ τοῦτο ἀνάσχεσιν εἰς τὴν προσέλευσιν πλοίων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον;

'Εφ' ὅσον τελικῶς τὸ 'Υπουργεῖον ἀποφασίση τὴν ἔκδοσιν Β. Δ/τος, τότε νομίζομεν ὅτι θὰ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ περιλάβῃ εἰς τὰς διατάξεις αὐτού μόνον τὰ μὴ αὐτοματοποιημένα πλοία, νὰ προσδιορίσῃ ἔνα βασικό πλοίον τῆς μικρᾶς εἰδικότητος. 'Η ἀπόκτησις προσόντων διευθύνει πεντετελέων τάξης φυλακῶν ἀνδρῶν ἐκτελούντων τάξης φυλακῶν τῆς εἰδικότητός των εἶναι, ἐλλείφει χρονικῶν περιθωρίων, ἀδύνατος. 'Αλλὰ ὁ θεσμός τῶν ναυτικῶν μικτῆς εἰδικότητος δὲν ἀποτελεῖ μόνον μίαν διαφυγήν εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλείψεως ναυτικῶν καὶ νὰ κάμη ρητὴν μείσιαν ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ Β. Δ/τος ἔχουν ἐφαρμογήν εἰς τὰς περιπτώσεις, καθ' ἃς δὲν περιελθοῦν εἰδικός όρος περὶ συνθέσεως τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις ἢ τοῦτο νηολογεῖται ἀνευ ἔκδοσης τοιαύτης πράξεως.

'Ο 'Υπουργὸς κ. Ιω. Χολέντας γνωρίζει τὸ θέμα. 'Ησχολήθη πολλάκις μὲ περιπτώσεις καθορίσμον τῆς συνθέσεως πληρωμάτων κατὰ τὴν ἔκδοσιν ἐγκριτικῶν πράξεων καὶ ἔδωσεν, ὀμολογουμένως, ὁρθάς καὶ ἀντικειμενικάς λύσεις. Πιστεύομεν ὅτι θὰ δώσῃ καὶ τώρα τὴν κατεύθυνσιν, ἡ ὧποια καὶ συνδυάσσῃ ἐπιτυχῶς τὴν συνεχῶς ἐπιτεινομένην ζήτησιν ναυτικῶν καὶ τὰς προγυμαστικὰς ἀνάγκας τῶν συγχρόνων πλοίων, δύστε καὶ οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί νὰ ἀπαρτίζουν ἀμιγῶς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων καὶ νὰ βελτιώσουν τὰς ἀποδοχάς των καὶ οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ νὰ οδεύουν ἀνεπιφυλάκτως καὶ ἀθρούτερον εἰς τὸ ἐθνικὸν νηολόγιον.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Θέμα της ήμέρας: 'Η «είσβολη» τών ξένων συμφέροντων είς τὸν ναυτιλιακόν μας χώρον. Διαπιστούμαται αὐτὴ ἐξ ἀνακοινώσεων ὑπευθύνων ξένων ὄργανώσεων καὶ πλοιοκτητῶν. Οἱ Νορβηγοὶ καὶ μὲ τὴν σειρὰν τῶν οἱ Γερμανοὶ τὸ ὁμολογοῦν. Πλοῖα ξένης, εἰς τὴν πραγματικότητα, κυριότητος, ξένου ἡδη ἔγγραφη εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηοδόγιον. Δύσκολον δὲν εἶναι, ὅπως ἀποδεικνύεται. Προθυμοποιούντων νὰ ἔχυπετρήσουν τὰ ξένα συμφέροντα ίδιοι μας πράκτορες καὶ ἐφοπλισταὶ ἐπὶ προμηθείῃς ἡ δι' ἄλλου τίνος συνδυασμοῦ χρονοναυλώσεως πολυετούς κ.λπ.

Καὶ ἐφ' ὅσον θὰ ὑφίστατο ἡ ὑπερεπάρκεια εἰς τὴν προσφοράν τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, ἀσθενεῖς θὰ ἥσαν αἱ ἀντιρρήσεις δι' αὐτὴν τὴν πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφὴν τῶν ξένων συμφέροντων. Πληρωμάτων ὅμως Ἐλλειψις δῆστατή ἐπικρατεῖ παρ' ἡμῖν, Ἐλλειψις ὑποχρεούσα τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ πληρώσουν τὰ περιστότερα, ὑπὲρ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, εἰς τὸν "Ἐλληνικὸν ναυτικὸν καὶ νὰ ἀναζητοῦν μεταξὺ τῶν οἰωνόδηποτε ξένων — τῶν ἔγχρωμων — τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως.

'Εξώφθαλμα τὰ προβλήματα, ποὺ ἀνακύπτουν ἀπὸ τὴν οὔτω δημιουργουμένην κατάστασιν. Τὸ μὲν ἡ ἀνταγωνιστικῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐπικινδύνως περιορίζεται ἀπὸ τὸ υψηλὸν κόστος τῆς ἐπανδρώσεως του, τὸ δὲ ἡ ἀπρόσκοπτος διακυβέρνησις του ἀποβαίνει προβληματική, ἀπὸ τὴν πρόσληψιν τῶν ξένων ἡ τῶν ἡμεδεπῶν ἀναυτῶν, τῶν ἡστονίος ἀποδόσεως ναυτικῶν τῆς περιστάσεως.

Κατὰ συνέπειαν, ἡ ἁδῶ παρουσία τῶν ξένης κυριότητος πλοίων ζητίας προκαλεῖ σημαντικάς εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν ίδικῶν μας σκαφῶν. Καθήκον δὲν μας ἔν μὴ ἡ πρόληψις, ὅλλα τούλαχιστον ὁ περιορισμός τοῦ κακοῦ. 'Η Πολιτεία καλεῖται νὰ λάβῃ τὰ προστίκοντα μέτρα. 'Υποχρεούται νὰ προστατεύσῃ τὴν ὅλην Ναυτιλίαν, τὴν ἥδη δεινοπαθούσαν ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν πληρωμάτων, Ἐλλειψιν ἐπιτεινομένην ἀπὸ τὴν «είσβολη» τῶν παρεισάκτων.

Καὶ αὐτὰ τὰ προσήκοντα μέτρα ἐπιβάλ-

λεται νὰ μελετηθοῦν ἀπὸ τοὺς δυναμένους

ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην, ὅλλα καὶ ἔννομον συμφέρον. Λύσις διὰ κάθε πρόβλημα, δύον καὶ ὅν εἶναι δύσκολον, ἀφολῶς θὰ ὑφίσταται. 'Ο ἐφοπλιστής κ. Γ. Δρακόπουλος, διὰ τῆς κατωτέρω δημοσιευμένης ἐπιστολῆς του, ἔρχεται νὰ μᾶς ὑποδείξῃ ληπτέα τινα μέτρα. 'Αλλα, δραστηρία, ἐφορμόσιμα πάντως εἰς ἔνα εύποδή ὄργανον, σπώτης η Ναυτιλία, δυνατὸν νὰ ἔξευρεθοῦν.

Πρέπει, ὅπωσδήποτε, νὰ κατοχυρωθῇ ἡ Ἑλληνικὴ πλοιοκτησία, νὰ καταστῇ περισσότερον στεγανή, εἰς τὰς ἔξωθεν ἀπὸ τὰ ξένα συμφέροντα ἐπιδιώχεις. Αὐτὴ λ.χ. ἡ προϋποτιθεμένη δήλωσις περὶ τῆς κατὰ 51% πλοιοκτησίας δέον νὰ προβλέπῃ κυρώσεις αύτης ποινής, εἰς ἥν περίπτωσιν διεπιστοῦτο τὸ φεύγειν αὐτῆς. Καὶ ἀκόμη: 'Η πρότασις τοῦ κ. Δρακόπουλον, περὶ τῆς ἐλληνικότητος τῶν πλοιοκτητηρίων ἐταιρίων — ἐλληνικὴ εἰδικὴ δένωνυμος ναυτικὴ ἑταῖρια — ἐπέστη, νομίζομεν, ὁ χρόνος νὰ ἐπανεξετασθῇ. Εύχερότερος θὰ καθίστατο ὁ Ἐλεγχος τῆς πλοιοκτησίας, δυναχερεστέρα νὰ διεισδύσῃς τῶν ξένων συμφέροντων.

Τὸ θέμα, πάντως, ἀξίζει νὰ τύχῃ τῆς προσοχῆς τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων καὶ τῶν ἀμεσώτερων ἐνίδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν.

"Ἐχουμεν πληροφορίας, ὅτι δύστεραι τὸ κακὸν ἐντείνεται. 'Ἐπισημάνονται νέαις «ἀγοραί». Οι συναγωνισταὶ μας εὐρίσκουν πρόσφορον τὸ ἔδαφος, διὰ νὰ συνεχίσουν τὴν ἔκμεταλλευσιν τῶν πλοίων των, τὴν ὅποιαν ἀλλως θὰ διέκοπτον, λόγω τού υψηλοῦ κόστους αὐτῆς ὑπὸ τὴν ἐθνικήν των σημαίαν. 'Ἐπ' οὐδὲν λόγω η Κυανόλευκος δὲν πρέπει νὰ καταστῇ σημαία εύκαιριας. 'Ιδού καὶ ἡ σχετικὴ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Δρακόπουλου:

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

"Ἄς μου ἐπιτραπῇ νὰ ἐκφράσω καὶ ἐγὼ τὴν γνόμην μου διὰ τὴν εὐόδωσιν τῶν προσπαθειῶν πρὸς ἀποτροπὴν τῆς ἀπειλουμένης, ὡς φημολογεῖται καὶ μέχρι τινος ἐπιτεθεασθεῖται, ἀπότερας «εἰσβολῆς» ξένων συμφέροντων, καλυπτομένων ὑπὸ παρενθέτων πρώτων, πρὸς σφετερισμόν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. 'Αφορμὴ διὰ νὰ σάς γράψω ἔλαθον ἀπὸ τὰ δημοσιεύματα,

— Κατὰ τιμῆς
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΔΞΑΜΕΝΑΣ

Ἐπαναλαμβάνομεν: Δεξαμενῶν ἔχεις ἀπόλυτον ἀνάγκην ἡ ἐπισκευαστική μας βιομηχανία. Τὰ πράγματα ἀποδεικνύουν ὅτι αἱ προσφέρομεναι δὲν ἐπαρκοῦν. 'Ἐργασία πολύτιμης, πραγγιγική, μάς διαφεύγει. Αὐτά τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα — τὰ πολλὰ σημειώτεον — καταφέύγουν εἰς τοὺς ξένους λιμένας πρὸς δεξαμενισμόν καὶ ἐπισκευήν. 'Αν ηδυνάμεβα νὰ διαθέτωμεν ἐπάρκεια δεξαμενῶν ὥχι όλιγα καὶ ξένα πλοῖα ἀδωνισμένα. Εἴμεθα οἱ εὐθηνότεροι καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν μηχανουργείων μας δὲν ὑστερεῖ τῶν ξένων.

Τώρα τελευταίως, λόγω καὶ τῆς κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀδρόα τὰ σκάφη καταπλέουν εἰς τὰ ἐπισκευαστικά κέντρα. Μὲ ναυλαγοράν ικανοποιητικὴν αἱ ἐπισκευαὶ ἀναβάλλονται: ὑπὸ κατάστασιν χαμηλῶν ναύλων ἀνετάπειρον ἐκτελούνται.

"Ολοὶ οἱ λιμένες τῆς Μεσογείου, αἱ διαθέτουσαι βάσεις ἐπισκευῶν, είναι ὑπερφορτισμένοι ἀπὸ κίνησιν. Διαπιστούμαται λ.χ. ὅτι δεξαμενὴ ἐλεύθερα διὰ τὸ προσσεχὲς 150ήμερον δὲν προσφέρεται εἰς μεσογειακὸν τινα λιμένα. 'Ολαι εἶναι προκατειλημέναι. Τὸ ἔδαφος μετασκευασθέν ύπερωρχεάνιον «Ἀτλαντὶς» τοῦ κ. 'Αντ. Χανδρῆ ἐπλεύσαντες ἀπὸ τὸ Πέραμα εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρότερνταμ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπιθεώρησιν ύφαλων. Λίαν ἐπικαίρως μᾶς ἡ δεξαμενὴ τῶν 70.000 τόννων τῶν «Ναυπηγείων Ἐλευσίνος», ἐντὸς δὲ τοῦ Αύγουστου θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον της καὶ ἡ μεγάλη τοῦ Νεωρίου Σύρου, τῶν 70.000 τόννων καὶ αὐτῆς. 'Ομως ὑπερέθυνοι ὑπολογισμοί, βάσει τῶν ἀριθμῶν τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας, φέρουν τὴν ἀνεπάρκειαν μηθεστερούμενην καὶ μὲ τὰς δύο αὐτὰς δεξαμενάς. Δύο η τρεῖς, τουλάχιστον, μᾶς

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"

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

ΕΠΕΚΤΕΙΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ Α.Ε. «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ»

NEAI ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 21,5 ΕΚΑΤ. ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ

χρειάζονται άκομη. Τὰ «Ναυπηγεία τῆς Ἑλευσίνος» ἔχουν ήδη παραγγείλει μίαν εισέτι μεγάλην διά σκάφη 100.000 τόνων. "Άλλην πιθανότητα προσεχούς ἐπαυξήσεως τῶν μέσων δεξιμενισμοῦ δὲν βλέπομεν πρὸς τὸ παρόν. "Ίδωμεν πόσα ἐπισκευαστικά ἀκόμη κέντρα θὰ συσταθοῦν. Τὰ χρειαζόμεθα εἰς ἐπίκαιρα σημεῖα τῶν Ἑλληνικῶν ἀκτῶν. "Η Ναυτιλία μας ταχυρρύθμως ἀνεπτύχθη καὶ ἀνεπτύσσεται. "Εχομεν κάθε λόγον νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἔδω κατὰ σηματικὸν ποσοστὸν θὰ ἐνεπιστεύοντο οἱ ἐφοπλιστικοὶ μας τάξις ἐπισκευᾶς τῶν πλοίων των, ἐφ' ὅσον ταχεῖα, εὐθηνὴ καὶ ἀνετος θὰ παρέχετο ἡ ἐξυπηρέτησις. Εἰς δεκάδας πολλὰς — ἄν μη ἑκατοντάδας — ἐκατομμυρίων δολαρίων ἀνέρχονται τὰ διαπανώμενα ἐπησίων διὰ τὰς ἐπισκευᾶς τῶν Ἑλληνικῆς διαχειρίσεως ποντοπόρων πλοίων. Τώρα τὰ μεγάλα ἔσοδα μᾶς διαφέυγουν, τὰ διλιγόντερα κερδίζομεν. "Η λειτουργία περισσοτέρων ἐπισκευαστικῶν — ὅχι ναυπηγικῶν τὸ ὑπογραμμίζομεν — κέντρων θὰ διευκολύνῃ τὴν προσδέλκυσιν τῶν πρὸς ἐπισκευήν σκαφῶν. Μέγα τὸ κέρδος τῆς Οἰκονομίας μας. Συνάλλαγμα μὴ πριμοδιθούμενον ὥπωσδὴποτε ἀπὸ τὸ Κράτος θὰ κερδίζωμεν, ἀπασχόλησιν εἰς χιλιάδας ἐργάτων καλῶς ἀμειβομένων θὰ παρέχωμεν.

Συχνότατα ἐπανερχόμεθα ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι χάρις καὶ εἰς τὰ ἀποφασιστικὰ μέτρα, εἰς ἡ προήλθεν ἡ Ἐθνικὴ Κυβέρνησις καὶ τὰ ἐν προκειμένῳ θεσπισθέντα κίνητρα, θὰ ἴδωμεν καλυπτομένην τὴν προσαγωγικήν αὐτὴν ἀνάγκην, τῆς Οἰκονομίας μας.

ΑΡΧΗΓΟΣ Λ.Σ. Ο. Κ. ΜΗΤΡΑΚΟΣ

Τὸ Α.Σ.Ε.Α., συνελθὸν τὴν 9ην 'Ιουνίου, ἀπεφάσισε τὴν ἀποστρατείαν τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑποναυάρχου κ. Γ. Τσαφαρόπα καὶ ἐπέλεξεν ὡς ἀρχηγὸν τοῦ Σώματος τὸν κ. Γ. Μητράκον, δῆτις ὑπηρετεῖ ἡδη εἰς τὴν Νέαν 'Υδραν, ὡς ναυτιλιασκὸς ἀκόλουθος.

'Ο κ Μητράκος διακρίνεται μεταξὺ τῶν ἐπιλέκτων στελεχῶν τοῦ Λ.Σ. διὰ τὸ ηδος, τὴν κατάρτισιν καὶ τὴν πλήρη ὑπηρεσιακὴν ἀπόδοσιν. Συγκεντρώνει ἡδη τὰς ἐλπίδας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος διὰ τὴν πλήρη ἀνασυγκρότησιν τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας.

Μὲ τὴν προσαγωγὴν τοῦ κ. Μητράκου εἰς ὑποναυάρχον τίθενται εἰς αὐτεπάγγελτον ἀποστρατείαν προαγόμενοι εἰς τὸν ἀμέσων ἀνώτερον βαθμόν, οἱ ἀρχαιότεροι αὐτοῦ κατὰ σειράν, κ.κ. Μιχ. Κοκκινάκης ἀρχιπλοίαρχος, Εύ. Φωνιαδάκης, Ἀριστόδουλος 'Αναγνωστόπουλος καὶ Γεώργ. Παπαδογιάννης πλοίαρχοι.

Θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ἐκλογὴ τοῦ 'Υπαρ-

'Η παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Συντονισμοῦ ἑδρεύουσα ἀρμόδια ἐπιπροπή, ἐγγνωμοδότησεν ὑπέρ τῆς ἐγκρίσεως ὑποβληθείσης αἰτήσεως τῆς ἐταιρίας «Ναυπηγεία Ἑλευσίνος Α.Ε.», διὰ τὴν βάσει τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 2687/53 εἰσαγωγὴν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ κεφαλαίου συνολικοῦ ποσοῦ 21.470.000 δολαρίων, πρὸς τὸν σκοπὸν συμπληρώσεως καὶ ἐπεκτάσεως τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ εἰς 'Ἑλευσίνια - 'Ἑλευσίνος λειτουργούντος ἐργοστασίου της, διὰ τὴν ἐπισκευήν, μετασκευὴν καὶ ναυπήγησιν πλοίων, μέχοις 150.000 τόν. d.w., σκαφῶν καὶ παντὸς εἴδους πλωτῶν μέσων, μεθ' ὧλων ἐν γένει τῶν ἐξαρτημάτων καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν, εἴτε ἐπὶ τῆς ἡρᾶς, εἴτε ἐν τῇ θαλάσσῃ.

'Η περὶ ἐγκρίσεως τῆς ἀνωτέρω αἰτήσεως εἰσήγησε, τελεῖ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς ἐκπληρώσεως τῶν τεθέντων ἀρμοδιών εἰδικωτέρων ὄρων, σχετικῶς μὲ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν κεφαλαίων καὶ τὴν πραγματοποίη-

σιν τῆς ἐπενδύσεως.

Τὰ πρὸς ἐπέκτασιν τῶν «Ναυπηγείων 'Ἑλευσίνος» ἐκτελεσθησόμενα ἔργα ἔχουν, ἐν γενικαῖς γραμματίς, ὡς ἀκολούθως:

Κατασκευὴ ναυπηγικῆς κλίνης διαστάσεων 190 μέτρων, γερανογεφύρας 400 τόννων, μὴ αὐτού-θιζομένης ναυπηγικῆς δεξιμενῆς, ἀνυψωτικῆς ικανότητος διὰ πλοία μέχρις 65.000 τόν. d.w. καὶ μήκους 105 μέτρων, πλάτους 23 μέτρων καὶ βάθους κοίλου 2,5 μέτρων. Κατασκευὴ πλωτῆς δεξιμενῆς ἀνυψωτικῆς ικανότητος διὰ πλοία μέχρις 65.000 τόν., μήκους 227,5 μέτρων, πλάτους 43 μέτρων, πλήρους, μετὰ δύο (2) γερανῶν, ἡλεκτροπαραγωγού ζεύγους, ἀντλίας καὶ λοιπῶν ἔχαρτημάτων. Προμήθεια ἑτέρας πλωτῆς δεξιμενῆς διὰ πλοία χωρητικότητος περίπου 125.000 - 130.000 τόν. d.w., πλήρως ἔξωπλισμένης, μετὰ γερανούν, ἡλεκτροπαραγωγού ζεύγους καὶ λοιπῶν ἔχαρτημάτων.

χηγοῦ τοῦ Σώματος, τὴν θέσιν τοῦ ὁπίσου κατὰ νόμον βαθαλάδη ὡς πλοίαρχος κ. Γεώργ. Κυπριώτης, προαγόμενος εἰς ἀρχιπλοίαρχον καὶ βαθμὸν πλοιάρχου οἱ πλωτάρχους εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου οἱ ἀντιπλοίαρχοι κ.κ. Θεμ. Καούτσκης, Παντ. Ρωμανός, Κων. Σκινδήλιας, Ἀγγ. Ἀναγνώστου καὶ Ἀριστ. Καραμήτρους.

'Ἐπισήσης θὰ προαχθοῦν εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοίαρχου οἱ πλωτάρχαι κ.κ. Ἐρρ. Τούλιος, Ἡλ. Βασιλόπουλος, Δημ. Ὁρφανός, Ἡλ. Κούρτης καὶ Παν. Κοσμάτος.

•

ΚΑΙ Ο Κ. ΤΣΑΦΑΡΑΣ

'Ο ἀποχωρῶν τῆς ὑπηρεσίας Γεν. Διευθυντής τοῦ 'Ὑπουργείου Ναυτιλίας 'Ὑποναυάρχος κ. Τσαφαρᾶς πρέπει νὰ εἰναι βέβαιος ὅτι ἐξεπλήρωσε τὸ καθήκον του πρὸς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸ Λιμενικὸν Σώμα, τοῦ ὁπίσου προΐστατο.

'Εκράτησεν ὑψηλὴ τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁπίσιν ἡ Ἐθνικὴ Κυβέρνησις τὸν ἔταξε. Διεκρίθη διὰ τὴν γνώσιν τῶν ναυτιλιασκῶν μος πραγμάτων καὶ τὸ ηδος, ὅπερ ἡκτινοβόλει ἀπὸ κάθε του ἐνέργειαν.

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Παρήγορον: Δύο ἐφοπλιστικά ἐπιχειρήσεις, ἀπὸ τὰς διαχειριζομένας δεκάδας πον-

τοπόρων πλοίων, ἡ «'Ανδριακή» τῶν κ.κ. Υἱῶν Ν. Γουλανδρή καὶ ἡ τοῦ κ. Μιχ. Καραγεώργη δὲν δέχονται τοῦ λοιποῦ πρὸς ναυτολόγησιν ἑνὸν πληρώματα. 'Η «'Ανδριακή» εἰς τὴν ἔξωθυρον τῶν γραφείων τῆς ἀνήρησης καὶ πινακίδα «No foreign crews».

Διέξοδος, βεβαίως, ἀδηρίτου ἀνάγκης είναι ἡ πρόσληψη τῶν ἐγχρώμων. 'Απὸ τὰ πράγματα, ὅμως, ἀποδεικνύεται, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας τῶν πληρωμάτων δὲν ἐπιλύεται μὲ τὴν ναυτολόγησιν τῶν ξένων. Κατατέρεα ἡ ἀπόδοσίς των καὶ οὐχὶ ἀπλλαγμένη ἀνωμαλιῶν ἡ παρουσία τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων. Δύσκολος ἡ συνεννόησις μὲ τοὺς ιδιούς μας ναυτικούς, λόγω γλώσσης καὶ νοοτροπίας. Αἱ σχετικαὶ ἐκθέσεις τῶν πλοιάρχων διεκτραγωδοῦν τὴν κατάστασιν αὐτὴν τῆς πανστερμίας.

'Εκ τῶν ἐνόντων μὲ 'Ελληνας ναυτικούς προσποθούν τὰ ἐφοπλιστικά γραφεῖα νὰ συμπληρώσουν τὰ κενά. 'Απὸ τίνος, μὲ τὸν παροπλισμὸν ὑπερεκατὸν φορτηγῶν πλοίων, ἡ προσφορὰ πληρωμάτων είναι κάπως μεγαλυτέρα. Δὲν λείπουν καὶ οἱ ἄνωτεροι.

'Ιδιαιτέρα, ὅμως, καταβάλλεται καὶ ἡ προσπάθεια τῆς ἀποφυγῆς τῶν συγκράνειαν. Φροντὶς ἐπίμονος ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων διὰ τὴν καλὴν ἐνδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων, διὰ τὴν πρόληψιν κάθε προστριβῆς, κάθε ἀνωμαλίας, προκαλούμενης τὴν ἀπόλυτην. Συνεδρήτη ἀνάγκη κατέστη πλέον ἡ ἐπὶ περισ-

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASMIC MARINE SERVICES

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

CABLES : SEASMIC

PHONE : 912.371

76.749

93.231

A/O : 66.278

492.850

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ & Ο.ΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

DIRECTORS : CAPT. P. PAPADIAS

K. S. TAJU DEAN

σύτερον χρόνον παραμονή τών ναυτικών έπειτα τών πλοίων. 'Η θεσπισθείσα κατασβολή του έπιδομάτος πολυετούς υπηρεσίας θα ξηρά, ώς έλπιζεται, ίκανοποιητική τήν άποδοσιν. Πολλά δύματα έξαρτώνται καὶ από την έπιδειξην στοργής ιδιαιτέρως πρός τα πληρώματα καὶ από την ίκανοποίησην κάθε δικαίου αιτήματός των. 'Ανάγκη νὰ είναι ταῦτα ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ εύχαριστημένα. Αἱ παρεξήγησεις, ἔτι δὲ περισσότερον αἱ ἀντιδικίαι, εἰς τὸ ἔλαχιστον τείνουν νὰ περιορισθούν. Κατενόηθη, εύτυχῶς, ἡ υποχρέωσης αὐτῆς καὶ διατίστουται ἡδη ἐκ τῶν σχετικῶν πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον καὶ τὰ ἔφοδιστικά γραφεῖα ἀναφορῶν τῶν πλοιάρχων, ὅτι ὀμιλωτέρα κατάστασις προγράμματων ἐπικρατεῖ ἐπὶ τῶν πλοίων, κατόπιν καὶ τῶν αὐξήσεων τοῦ μισθολογίου καὶ τῆς πληρεστέρας κατανοήσεως τῆς ἀνάγκης τῆς καλῆς συνεργασίας μὲ τὰ πληρώματα.

Τὸ δόλον πρόδημα τῆς ἀνεπαρκείας — τὸ καιριώτερον καθ' ἡμᾶς — ἥρχισεν ἀντιμετωπίζομενον ἀπό τῆς ὁρθότερας κατευθύνσεως, ποὺ δὲν εἶναι ἀλλη ἀπό τὴν καλλιέργειαν τῶν ἀγαθωτέρων, κατὰ τὸ δυνατόν, σχέσεων συνεργασίας πλοιοκτησίας, πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ. Καὶ αὐτή, ἀκριδῶς, ἡ πλευρὰ τοῦ δόλου ναυτεργατικού προβλήματος — ἡ ἀσθενεστέρα μέχρι πρὸ τούν — ὅχι διάλιγον συνέτεινεν εἰς τὴν ἀποχὴν ἀπό τὸ ἐπάγγελμα αὐτῶν τῶν νέων, τῶν ἐκ ναυτικῶν περιοχῶν προερχομένων.

KATANOHESIN EPIADEIKNYOY

Διαπίστωσις: Νέον πνεύμα ἔργοδοτικῆς ἀντιλήψεως ἐπικρατεῖ μεταξὺ τῶν ἔφοδιστῶν μας. Οἱ πάντες, μηδὲ τῶν μεγιστάνων τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως ἔξαρουμένων, κατανόησιν ἐπιδεικνύουν διὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν τῶν πληρωμάτων των, καταβάλλοντες κάθε πρός τούτο προσπάθειαν. Οὕτω, ἐκτὸς τῶν διαφόρων οἰκονομικῶν κινήσεων, ἄτινα βεστίζουν διάφοροι ἔφοδιστικοί οἵκοι ὑπὲρ τῶν υπηρετούντων ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ναυτικῶν, ἐπιστημαίνονται καὶ ἐνέργειαι, καταδεικνύουνται τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἔργου τοῦ ναυτικοῦ, παρακινούμεναι δ' ἐν ταυτῷ ἀπό τοῦ καθεδρῶς ἀνθρωπιστικᾶς προθέσεις.

Πρόσφατον ἔχομεν τὸ παράδειγμα τῆς «Πούντα 'Αρένας». 'Εν σκάφος τῆς ἔταιρίας, τὸ «'Αλμπαρέζο», ἐπρόκειτο νὰ προσγίγισῃ εἰς Σύρον διὰ πετρέλαιον. Οἱ ἔφοδιστοι κ.κ. Κονιάδη δίκεφθησαν ὅτι τοῦτο θὰ ἥτο μία εὐκαιρία διὰ νὰ συναντήσουν οἱ εἰς τὸ πλοίον τούτῳ υπηρετούντες ναυτικοί τὰ προσφιλῆ τῶν πρόσωπα. 'Εν τάχει εἰδοποιήθησαν αἱ οἰκογένειαι τῶν καὶ δαπάναις τῆς ἔταιρίας, συνδείσις ὑπαλλήλων, μετέβησαν εἰς Σύρον καὶ συνητήσαν μὲ τοὺς συγγενεῖς τῶν ναυτικούς.

Τὸ περιστατικὸν ἀναφέρεται εἰς τὸ μηνιαίον δελτίον τῆς «Πούντα 'Αρένας», μὲ τὴν προσθήκην ὅτι «οὐδεὶς ναυτικὸς ἔζητησε νὰ ἀπολυθῇ ἐκ τοῦ πλοίου, ὡς συμβαίνει συνήθως, ὅταν ἐν ποντοπόρον σκάφος διέρχεται ἐξ 'Ελλάδος».

Καὶ τοῦτο ἥτο φυσικόν. 'Ο νόστος, ἡ χρονία ψυχική νόσος τῶν ναυτικῶν μας, ἐξετονώθη διὰ τῆς ὥραίας, δόσον καὶ πρωτότυπου αὐτῆς ἔργοδοτικῆς προσφορᾶς.

TO AYTO PРОВАЛМА

Τὴν σκιάν τῆς αἰσιοδοξίας, ἥν ἐπέτρεψεν ἡ μικρὰ αὔξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Βρετανῶν ναυτικῶν κατά τὴν θερινήν περίοδον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἥλθε νὰ διαλύσῃ ὁριστικῶς ἡ ἔκτοτε σημειώθεισα σταθερά μείωσις. Οὕτω, λήγοντος τοῦ 'Απριλίου, διεγράφθησαν τῶν μητρώων 1.857, ἐν ὅλῳ, ναυτικοί, ὡς ἔγκαταλείψαντες τὸ ἐπάγγελμα, ἔναντι 700 περίπου νεοεισλέθοντων. 'Η διαφορὰ καθίσταται ἐντονώτερά εἰς τοὺς ἀξιωματικούς, μὲ προβάδισμα τῶν μηχανικῶν, εἰς δὲ τὰ πληρώματα, μὲ προβάδισμα

τοῦ προσωπικοῦ διαμερισμάτων καὶ μαγειρείων. 'Έκτελουμένων τῶν προσθαφάρεσσών, ἡ δύναμις τοῦ βρετανικοῦ ἐμπύχου ὄλικου τῆς Ναυτιλίας, ἀνέρχεται σήμερον εἰς 97. 987 ναυτικούς, παντός κλάδου καὶ βαθμοῦ. Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ὅτι ἐκ τοῦ συνόλου τούτου, οἱ 52.000 εἶναι πληρώματα (18. 000 καταστρόματος, 8.000 μηχανῆς καὶ 2. 500 γενικῶν υπηρεσιῶν) καὶ οἱ 46.000 ἀξιωματικοί (16.000 καταστρόματος, 25. 000 μηχανῆς, 2.500 ἀσυρμάτου καὶ 2.500 γενικῶν υπηρεσιῶν), περιλαμβάνοντες ὅμως καὶ τοὺς δοκίμους καὶ τοὺς ἄνευ διπλώματος, καταλαμβάνει εἰς τὴν βρετανικήν Ναυτιλίαν τεράστιον ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀξιωματικών, ἀνερχόμενον εἰς 120%.

'Εκ πάντων τῶν ἀνωτέρω, πρῶτον μὲν ζηλεύουμεν τὴν ἀκρίβειαν τῶν στατιστικῶν δεδομένων. Μέχρις ἐνὸς παρακολουθούνται ἀπό τὴν ἡμέρας εἰς ἡμέραν οἱ εἰσερχόμενοι καὶ ἔξερχόμενοι τοῦ ἐπαγγέλματος κατὰ εἰδικότητας καὶ βαθμίδα. 'Η ἐνημέρωσις τῶν ἀρμόδιων καὶ ἐνδιαφερομένων εἶναι ἀσφαλῆς καὶ ἀπόλυτος, οὕτως ὡστε νὰ δύνανται μετ' ἐμπιστοσύνης νὰ βασίζουν τὰς ἐνέργειας των. Καὶ δεύτερον, ἐπιστημαίνομεν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἰδικήν μας Ναυτιλίαν, τὴν ἀναλογίαν εἰς τὰς ύφισταμένας ὑλειφείσεις. 'Αξιωματικοί μηχανῆς καὶ κατώτερα πληρώματα γενικῶν υπηρεσιῶν, ἀποτελούν διά τε τὴν βρετανικήν Ναυτιλίαν τὰς αἰχμάς εἰς τὴν μειωμένην προσφορᾶς καὶ τῆς μεγάλης διαρροῆς ἐκ τοῦ ἐπαγγέλματος.

ΤΑ «ΔΙΑΚΛΑΔΙΚΑ» ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

'Εννοεῖται ὅτι ἀδιάκοπος εἶναι ἡ προσπάθεια ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως. 'Η προσφυγὴ πρὸς τοὺς ἀλλοδαποὺς καὶ

τοὺς ἔγχρωμους, ἀποτελεῖ παλαιάν διέξοδον διὰ τὸ βρετανικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, ἐνῶ ἡ πρὸς τὴν πηγὴν ταύτην στροφὴ ὅλως τῶν ἐπαρδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ἐμφανίζεται ὡς ἡ μόνη λύσις τοῦ προβλήματος. Παραλλήλως ὅμως ἀναζητούνται διάφοροι ἀλλοι τρόποι προσηρμοσμένοι περισσότερον πρὸς τὴν σύγχρονον ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. Τὰ μεγάλα μεγέθη τῶν σκαφῶν, τὰ τελείωτερα τεχνικὰ μέσα ἔξοπλισμοῦ τῶν, ἡ τηλεκίνησις, ὁ αὐτοματισμός καὶ οἱ καθελκυροίκοι ὑπολογισταί, παρέχουν τὰς βάσεις διὰ τὴν μείωσιν τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων. Τὸ σύστημα τῶν «ενόποιημένων» πληρωμάτων, ἔξελθον πλέον τοῦ περιμετρικοῦ σταδίου, ἐφαρμόζεται ὀλονέν περισσότερον εἰς τὰ προηγμένας ναυτιλίας. 'Ηδη δὲ εἰς τὴν Μ. βρετανίαν δοκιμάζεται ἐν ὄλῳ, παρόποιον σύστημα, οὐτίνος διὰ πρώτην φοράν θὰ γίνη χρῆσις ἐπὶ τοῦ 226. 660 τόν. (L.W. δεξαμενοπλοίου «Φίνα - Μπριάννις» ὅπερ καθελκυρούν προσφάτως εἰς «Αμστερδαμ» διὰ λογαριασμὸν 'Αγγλικῆς ἑταίριας ἔχρονον αὐλώθη εἰς τὴν Πετροφίνα (H.B.). Πρόκειται περὶ τοῦ κληθεντὸς συστήματος τῆς «διακλαδικῆς εὐελιξίας» (inter-departmental flexibility). Κατ' αὐτό, ἐφ' ὅσον ἡ υπηρεσία ἐνὸς κλάδου ἡ διαμερίσματος τοῦ πλοίου ἐμφανίζεται βεβαρημένη, θ' ἀνακουφίζεται ὑπὸ τῶν ἀνδρῶν τῶν λοιπῶν κλάδων, χωρὶς ἐν τούτοις διὰ τὸ ἔργον, ὅπερ καλούνται νὰ ἔργασθούν, νὰ χρειάζεται νὰ ἔχουν τύχει εἰδικῆς ἐπικαιδεύσεως. 'Ως πρὸς τοῦτο μάλιστα ἡ νέα μέθοδος διακρέφει τοῦ συστήματος τῶν ἐνοποιημένων πληρωμάτων, ὅπερ ὡς γνωστὸν ἀπαιτεῖ τὴν πολλαπλὴν εἰδίκευσιν τοῦ προσωπικοῦ. Σημειώτεον ὅτι τὸ δικαίωμα τοῦτο τῆς εὐελιξίας εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ προσωπικοῦ κατὰ τὰς εἰδικάς ἀνάγκας τοῦ πλοίου, ἀπέτελεσεν ἀντικείμενον ιδιαίτερας συμφωνίας μετὰ τῆς Ναυτεργατικῆς Όμοσπονδίας. Τὰ ἀποτελέσματά της ὅμως δὲν πρόκειται νὰ φανούν πρὸ τῆς παρελεύσεως ἀκρετοῦ χρόνου, ὅσον τουλάχιστον χρειάζεται διὰ νὰ ἔξελθῃ τῆς καθεδρῶς πειραματικῆς ἐφαρμογῆς τῆς.

ΥΠΕΡΕΔΙΠΛΑΣΙΑΣΘΗ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω πίνακα δαπανῶν κινήσεων, ἀπολύτων ὑπευθύνων καὶ ἡλεγμένων, τεσσάρων διζελοκινήτων φορτηγών διὰ τὰ ἔτη 1957 μέχρι τοῦ 1970. 'Αποδεικνύεται ἐν τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν ἡ προϊούσσα αὐξησης τοῦ κόστους τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ἡ ἔξιχθεισα ἡδη μέχρι τοῦ ὅπαραδέκτου, ἐφ' ὅσον πρόκειται ἡ Ναυτιλία μας νὰ σταθῇ συναγωνιστικῶς εἰς τὸν στίβον

τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν.

Τὰ ἔξοδα κινήσεως, εἰς ὃ περιλαμβάνονται τὸ μισθολόγιον, ἡ τροφοδοσία, αἱ ἐπισκευαί, τὰ ἔξοδα γραφείου, ἡ ἀσφάλεια τοῦ σκαφοῦς καὶ τέλος αὐτή ἡ πληγὴ τῆς Ναυτιλίας, τὰ κλάμπτες, ἀναφέρονται εἰς τέσσαρας σκάφη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, διαφόρους τονάζ, τῶν δύο νεοτεύκτων.

Καὶ ἔχομεν:

	T.ό. d.w. 11.150	T.ό. d.w. 14.560	T.ό. d.w. 16.190	T.ό. d.w. 16.480
1957	£ 207.16.0	£ 235. 0.0		
1958	£ 196. 0.0	£ 201. 0.0		
1959	£ 154.15.0	£ 185. 0.0		
1960	£ 169. 9.6	£ 194.11.0		
1961	£ 178.10.0	£ 212. 0.0		
1962	£ 185.10.0	£ 206.16.0	£ 230.19.0	
1963	£ 191.10.0	£ 212. 4.0	£ 126. 2.0	
1964	£ 205.14.9	£ 226. 3.6	£ 241. 0.0	
1965	£ 233.12.0	£ 258.19.0	£ 279.16.0	
1966	£ 235. 9.0	£ 257.13.0	£ 279. 0.0	
1967	£ 284. 0.0	£ 301. 0.0	£ 336.10.0	
1968	£ 318. 0.0	£ 376.10.0	£ 402. 0.0	
1969	£ 358.15.0	£ 402. 0.0	£ 466. 0.0	£ 426.12.0
1970	£ 389. 0.0	£ 500. 0.0	£ 550. 0.0	£ 543. 0.0

Εὐγλωττοί οἱ ἀριθμοί. 'Υπερεδιπλασιάσθησαν αἱ δαπαναί ἐντὸς μιᾶς 14ετίας καὶ πρεξοφλεῖται ἡ περιστέρα σύγκεισις διὰ τὸ 1971, λόγω τῆς αὔξησης τοῦ μισθολογίου,

τῶν ἀσφαλίστρων καὶ τοῦ κόστους ἐπισκευῶν.

Καὶ αὐτὰ ἐνῶ ἡ ναυλαγορὰ ἔξακολουθεῖ πρευμένη τὴν κατιούσαν.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

Ένδιαφέροντα προγνωστικά και στατιστικά στοιχεία περὶ τοῦ μέλλοντος τῶν παγκοσμίων ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν τῶν πετρελαίων καὶ μεταλλευμάτων ἡκουσθησαν προσφάτως εἰς τὴν Αὔστραλιαν.

Εἰς διάλεξιν ἐν Σίδνεῳ, ὁ διευθύνων σύμβουλος τοῦ Νόρσκε Βέριτας κ. Ἀμπραχάμσεν προέβλεψεν ὅτι μέχρι τοῦ 1980 θὰ σημειωθῇ μεγάλη αύξησις εἰς τὴν ζήτησιν διὰ τοννᾶς πετρελαιοφόρων, λόγω διογκώσεως τῶν ἔτησίων πρὸς μεταφοράν φορτίων πετρελαίου κατὰ 250%, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ σημερινόν, ἢτοι εἰς ἐπίπεδον 3.300.000.000 τόννων. Διὰ τὴν διακίνησιν τοῦ τοιούτου ὄγκου πετρελαίων ὁ κ. Ἀμπραχάμσεν προβλέπει τὴν μελλοντικήν ἐπικράτησιν τάκνερος χωρητικότητος 300.000 - 400.000 τόν. d.w., ὡς καὶ τὴν χρησιμοποίησιν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων πετρελαίου τῶν μικτοῦ τύπου σκαφῶν O.B.O. καὶ Ore - Oil. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀνωτέρω τάσιν αύξησεως τῆς κατὰς φορτίου χωρητικότητος τῶν τάκνερων, εἰς τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν θὰ ἐπενεργήσῃ νέος παράγων τοῦ περιορισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν δεξιομένων τῶν πετρελαιοφόρων, ὁ παράγων τοῦ ἐπιδιωκομένου μετριασμοῦ τῶν συνεπειῶν ρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν εἰς περιπτώσεις συγκρούσεων ἢ προσαράξεων.

Γενικότερον, ὁ κ. Ἀμπραχάμσεν προέβλεψε τὴν αύξησιν — κατὰ τὴν ἀρχαιμένην δεκαετίαν — τοῦ τοννᾶς καὶ τῶν μπόλκ κάρριερς εἰς πιθανὸν ἐπίπεδον διπλασίου τοῦ ὑφισταμένου.

* * *

Κατ' ἄλλην διάλεξιν εἰς Αὔστραλιαν, ἐνώπιον τοῦ Ἰνστιτούτου Μεταλλών ὁ κ. P.T. Μάντιγκαν, διευθυντής τῆς μεγάλης αὐτοριανῆς ἑταῖρίας σιδηρομεταλλευμάτων Χάμερσλο, διεπιώσεις τὴν πρόδειψεν, ὅτι ἐντὸς 5ετίας αἱ ἔξ Αὔστραλιας ἔξαγωγαὶ βωξίτου καὶ ἀλουμίνιας θὰ αύξησθούν εἰς σημείον τοιούτου, ὥστε νὰ ἀντιπροσωπεύουν πιθανῶς πλέον τοῦ τρίτου τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἀλουμινίου. Λίαν σχετική, ἐν προκειμένῳ είναι καὶ ἡ ἔξελιξις τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν τῶν σιδηρομεταλλευμάτων κατὰ τὰ τελευταῖα 10 ἔτη, ὑπεργράμμισεν ὁ κ. Μάντιγκαν καὶ, ὡς ἀπεκάλυψεν, εύρισκεται ὑπὸ μελέτην ἡ ναυπήγησις μπόλκ κάρριερς χωρητικότητος κατὰ σκάφος 500.000 τόν. d.w., διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλευμάτων καὶ βωξίτου.

Κατὰ τὸ 1965, ὅτε ἤρχισαν αἱ ἔξαγωγαὶ ἐκ τοῦ λιμένος Ντάμπτιερ, ἡ μέση χωρητι-

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ «ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΙΩΤΣ»

NEA EKTHESIS EIS THN MAPINAN ZEAS

Τὴν παρελθούσαν Τετάρτην ἐπραγματοποιήθησαν εἰς τὴν Μαρίναν τῆς Ζέας τὰ ἔγκαίνια τῆς νέας ἐκθέσεως τῆς Olympic Yachts S.A. Εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς Μαρίνας προσετέθησαν ἡδη δόλκηρον συγκρότημα ἀπὸ γραφεία καὶ μεγάλη ἔκθεσις διὰ σκάφη ποὺ κατασκευάζει ἡ ἑταιρία εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς τοῦ Λαυρίου.

Ἡ Olympic Yachts S.A. είναι ναυπηγική καὶ ἐμπορικὴ ἀνόνυμος ἑταιρία, ποὺ ἀσχολεῖται μὲ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν ἀναψυχῆς καὶ ἐπαγγελματικῶν, ἀπὸ φίμπεργκλας.

Ίδρυθη τὸ 1968 καὶ ἥρχισε τὴν παραγωγὴν καὶ δράστην τῆς τὸ 1969. Τώρα, εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τοῦ Λαυρίου, ἀπαριθμεῖ πλήθος ὑπολλήλων καὶ τεχνιτῶν, μὲ ἀμέσους ἐπεκτατικάς προσποτικάς.

Εἰς τὸ ναυπηγεῖον τοῦ Λαυρίου κατασκευάζονται σκάφη ἀναψυχῆς καὶ ἐμπορικά μήκους μέχρις 85 ποδῶν. Εἰδίκωτερον κατασκευάζονται σωσίδιοι λέμβοι, καθώς καὶ σκάφη εἰδικῶς διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ γενικῶς στρατιωτικῆς φύσεως. Ἐπίσης, μικρὰ καὶ μεγάλα σκάφη ἀναψυχῆς, διὰ φάρεμα, ιστιοπλοῖσαν καὶ σκι. Τὰ κυριωτέρα ποντέλα είναι τὰ ἔξης: Fogo, Fliper, Play Boy, Corinthian, μήκους 28 ποδῶν, Princes, 30 ποδῶν, Carter, 33 ποδῶν καὶ Queen, 40 ποδῶν, τὰ ὅποια είναι ιστιοπλοϊκά σκόφη, δι' ἀνοικτάς θαλάσσας. Συνέχως κατασκευάζει καὶ νέους τύπους σκαφῶν κλειστής καὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης, πραγματοποιεῖ δὲ καὶ ἔξαγωγάς. Ἐκτελοῦνται ἡδη παραγγελίαι τοῦ ἑωτερικοῦ διὰ 30 σκάφη.

κότης τῶν μεταλλοφόρων φορτηγῶν ἡτο 40.000 τόννων, ἐνῷ σήμερον είναι 80.000 τόν.

Ο κ. Μάντιγκαν ὑπεγράμμισε καὶ γενικότερον τὴν ιδιαιτέρων σημασίαν τοῦ παράγοντος τοῦ μεταφορικοῦ κόστους εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης διακίνησεις τῶν μεταλλευμάτων.

* * *

Ἐντὸς ἀντιθέτου ὁ Πρόεδρος τῆς Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως κ. Ὁντφιγελ εἰς τὸν λόγον τοῦ κατὰ τὴν τελευταῖα συγκληθείσαν γενικῶν συνέλευσιν τῆς Ὀργανώσεως, ὑπεγράμμισε τὴν ἀνάγκην τῆς περισσότερας προσοχῆς καὶ κάποιας ἐπιφυλάξεως εἰς τὰς ἐκάστοτε προβλέψεις περὶ τῆς αὔριον τῶν ἔργων τῆς Ναυτιλίας.

Ἐτούνισεν: Αὐξάνεται, βεβαίως, ἡ μετα-

τὸ ώλικὸν τὸ ὅποιον χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν σκαφῶν είναι πολυεστερικά πρήται καὶ ὑλοβάμβαξ, πολυεθήλης ξύλειας καὶ μέταλλα πάσης φύσεως.

Τὰ εὐρύτερα καὶ ἀμεσα σχέδια τῆς Olympic Yachts S.A. προσδέπουν δημιουργίαν πλήρους ναυπηγικοῦ - ἐπισκευαστικοῦ κέντρου.

Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἐκτὸς ἀπὸ τὰς ἔγκαταστάσεις ποὺ ἡδη ὑπάρχουν, δημιουργοῦνται καὶ ἄλλαι, μὲ στόχον:

— Τὴν κατασκευὴν Μαρίνας, ὡς καὶ ξενοδοχειακῶν μονάδων, διὰ τὴν πλήρη ἔξυπρέτησιν τῶν τουριστῶν καὶ τῶν ιδιοκτήτων θαλασσῆων.

— Τὴν δόλκηράωσιν τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ Λαυρίου, ποὺ θὰ ἀποτελοῦν κτίριον προτύπου ναυπηγείου διὰ σκάφη μέχρις 100 ποδῶν, πλαστικὸν κτίριον, μονοδικὸν εἰς τὴν Εύρωπην, μὲ ἐσωτερικὸν εἰδικὸν κλιματισμόν, κτίριον ἀποθηκῶν ύλικῶν, κτίριον ἐπισκευῆς σκαφῶν, χώρους διαχειμάσεως σκαφῶν, προβλήτας, δεξιεμένην μεγάλων θαλαμηγῶν, ἐργατικάς κατοικίας, γραφεία κλπ.

Διὰ τὴν δημιουργίαν τῶν ἔγκαταστάσεων τῆς Olympic Yachts S.A., ὁ πρόεδρός της κ. 'Ιω. Βάτης, είσηγαγεν ἀρχικῶς 600.000 δολ., μὲ προσποτικὴν τὴν εἰσαγωγὴν καὶ ἄλλων 2.500.000 δολλαρίων.

Πρόκειται περὶ προσπαθείας, ποὺ πράγματι, ἀπὸ τὴν Ναυτικὴν Ἑλλάδα. «Η παρουσία τοῦ ἑφοπλιστοῦ κ. 'Ιω. Βάτη, μανιώδους ιστιοπλόου, ἔγγυαται τὴν ἐπιτυχίαν.

ΧΑΛΥΨ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ θέσις τῆς ισπανικῆς χολιθουργίας. Ἀπὸ τὴν πορείαν τῶν ἐργασίων τῆς ἑξαρτῶνται αἱ μεγάλαι μεταφοραὶ πρώτων ύλῶν — κῶκ καὶ σιδηρομεταλλευμάτων — κατὰ συνέπειαν δὲ καὶ ἡ ζήτησις χωρητικότητος διὰ τὴν διενέργειαν των. Εἰς αὐτήν, ἀλλως τε, τὴν μείσων κατὰ 15-20% τῆς παραγωγῆς χαλυβοῦ δόφειλται, ἐν πολλοῖς, καὶ ἡ ἀποχή ἀπὸ τὴν ναυλαγορὰν

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: "OKEANIS" - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 4521.011, 012, 013

τού ισπανικού παράγοντος.

Μάς γράφουν σχετικώς όπό το Τόκιο:
 «Η ισπανική βιομηχανία χάλυβος άντεμπτώπισε την άναγκην του περιορισμού της παραγωγής της κατά 15 - 20%, ίνα μειώθουν τούτο την ζήτησην υφιστάμενα όποθέματα. Απίθανον είναι, όντας έτοις τούτους θέλει έπανελθει ή παραγωγή είς την πρό οκταμήνου θέσιν της. Οι παράγοντες της βιομηχανίας προβλέπουν την άπο του φινιτούρου έπανοδον είς την πρό της «κρίσεως υπερπαραγωγής» περίοδον. Διά το 1975 ή συνολική ζήτηση λέγουν ότι θά φθάση τα 145 - 150 έκαστομύρια τόνους χάλυβος. Κατ' αλλούς, όμως, δὲν άποκλείεται η ζήτησης, είς τάς άρχας του 1974, νὰ είναι κατά 10 έκατομ. τόν. κατωτέρα της παραγωγής καὶ κατά 7 - 8 έκατομ. τόν. είς τάς άρχας του 1975.»

«Αι άμφισθιαί διὰ τὴν ἀμέσως αὔριον τῆς βιομηχανίας υφιστανται. Απὸ τὸ έκαστοτε προβλεπόμενον ύψος τῆς παραγωγῆς θὰ ξέσορθῇ καὶ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἡ ζωηρότης. Η νομισματική ἀναπροσαρμογή, ἡ πιθανή ἀπὸ τὸ φινιτόρων, ὅχι ὀλίγην θὰ ἔη καὶ αὐτὴ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλυβος.»

* * *

Νεώτεραι ἐξ Τόκιο πληροφορίαι γνωρίζουν τὴν ἀπόφασιν τῆς περαιτέρω, πέραν τοῦ 15%, μειώσεως τῆς παραγωγῆς χάλυβος. Διὰ τὸ τρίτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους προβλέπεται παραγωγὴ 21.3 έκατομ. τόν. χάλυβος. Τελικῶς ὁ στόχος παραγωγῆς διὰ τὸ οίκονομικὸν ἔτος 1971 98,5 έκατομ. τόνων δὲν φαίνεται νὰ ἐπιτευχθῇ.

ΧΡΗΣΙ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

Μεταξὺ ἄλλων θεμάτων, ὁ ὑπὸ ἔκτελεσιν προγραμματισμὸς τοῦ 'Υπουργείου περιλαμβάνει καὶ τὴν σύνταξιν νέου νομοθετήματος πρὸς ἀναθεώρησιν καὶ ἐκσυγχρονισμὸν τῆς νομοθεσίας περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργασίᾳ. Πρὸς τὸν σκοπὸν δὲ τούτον, τὸ Υ.Ε.Ν. ἔχει ἡδη ἀρχίσει τὴν συγκέντρωσιν καὶ ἐπεξεργασίαν τῶν σχετικῶν διατάξεων.

Βασικῶς τὸ ἀντικείμενον τοῦτο ρυθμίζεται διὰ τὸ Α.Ν. 3276/1944 «περὶ συλλογικῶν συμβάσεων ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργασίᾳ», διστις, ὑποστὰς μέχρι τούτῳ τροποποίησιν διὰ τοῦ Ν.Δ. 305/1947, ἔξακολουθεῖ ισχύων. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ὁ Α.Ν. 3276/1944 ἐδημοσιεύθη ὑπὸ τῆς ἔξοριστου Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως ἐν Καΐρῳ.

Δὲν ἔχομεν ὑπὸ ὅψιν μας τὰ θέματα καὶ τὰ

ζητήματα, τὰ διόπις θὰ ρυθμισθοῦν καὶ θὰ ἐπιλυθοῦν διὰ τοῦ ὑπὸ μελέτην νομοθετήματος. Πιστεύομεν, όμως, ὅτι λόγω τῆς ὑψίστης, διὰ τὴν Ναυτιλίαν, σοθαρότητος τοῦ θεσμοῦ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ τῆς εἰκοσαετοῦς τόσον ἐπιτυχοῦς ἐφαρμογῆς του, θὰ δοθῇ ὅλως ἡ διατήρηση τοῦ νέου νομοθετήματος, ὥστε αἱ βελτιώσεις καὶ αἱ προσαρμογαὶ νὰ ἐνδυναμώσουν — ἀντίστηται — τὴν διμερῆ συνεργασίαν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικοῦ.

Ο 'Υπουργὸς κ. Ἰω. Χολέβας, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι ἀφοῦ ζητήσῃ καὶ ἀκούσῃ τὰς ἀπόψεις τῶν ὑπευθυνῶν καὶ ἐνδιαφερομένων ὄργανων σεων, θὰ κρίνῃ, ἔτοις ὑπάρχη ἀνάγκη νέας ρυθμίσεως καὶ, ἐν καταφατικῇ περιπτώσει, θὰ προσδώσῃ εἰς τὸ νέον νομοθετήματα τὴν προσωπικήν του, ἀντικειμενικήν — ὡς πάντοτε — σφραγίδα.

ΕΠΙΚΑΛΟΥΜΕΘΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗΝ

Διετυπώθη ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου τὸ διοικητικὸν σχέδιον Ν.Δ., διὰ τοῦ διόπις τροποποιεύνται πλείσται τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) καὶ ἀποστέλλεται τούτῳ πρὸς τὸ Σ.Ε.Ν., ἵνα τύχῃ τῆς ἕκει κατά νόμον ἐπεξεργασίας.

'Υπενθυμίζεται, ὅτι εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ Ν.Δ. 92/1969 «περὶ συντάξεως Ἐπιτροπῆς συντάξεως Κώδικος Ναυτικῆς Ἐργασίας», τὸ Υ.Ε.Ν. συνεκρέπεται τούτην ἐκτοτε ἐκ γνωστῶν ἐπιστημόνων κλπ. 'Ἄλλη' ἡ 'Ἐπιτροπὴ ἐγκωμοδότησεν κατ' ἀρχήν ὅτι, ἀντὶ συντάξεως ἔξι ὑπαρχῆς Κώδικος Ν. 'Ἐργασίας, θὰ ἥτο ὅρθιον ὅπως ἀναθεωρηθῶσι μόνον οἱ τίτλοι περὶ πλωτάρχου καὶ πληρώματος τοῦ ισχύοντος Κ.Ι.Ν.Δ. Τὸ Υ.Ε.Ν. ἀπεδέχθη τὴν ἀποψιν ταύτην καὶ ἡ 'Ἐπιτροπὴ περιπτώσεως τὸ ἔχον τῆς ἀνασυντάξεως τῶν δύο ἀνωτέρων τίτλων, ὑπέβαλε τὸ ἐκπονηθὲν παρ' αὐτῆς σχέδιον Ν.Δ.

Τὸ παραπεμπόμενον, όμως, πρὸς τὸ Σ.Ε.Ν. σχέδιον Ν.Δ., δὲν περιορίζεται εἰς τὸ ὑπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς συντάξεων κείμενον, διότι ἐπεκτείνεται καὶ εἰς ἄλλας σχέσεις καὶ περιπτώσεις ρυθμίζομένας ὑπὸ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Οὕτω τροποποιούνται πολλὰ ἄρθρα τῶν τίτλων πρώτου καὶ δευτέρου καὶ ἔτερα τῶν τίτλων δεκάτου ἔως καὶ δεκάτου πέμπτου, ὡς καὶ αἱ μεταβατικαὶ τινες διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

Πρόκειται περὶ συδιρᾶς νομοθετικῆς ἔργασίας, διότι ἀπετειποτεί πλείστων ναυτικῶν συναλλαγῶν καὶ ρυθμίζει θέματα ἔξοχως σημαντικά (ὡς τὸ περὶ κατασχέσεως, ἀδαριῶν, συγκρούσεων κλπ.). Διὰ τούτο, νομίζο-

μεν, ὅτι θὰ χρειασθῇ προσεκτικὴ ἐπεξεργασία μιᾶς ἐκάστης τῶν διατάξεων, διότι τὸ πεδίον ἐφαρμογῆς τούτων ἐκφεύγει τῶν ἑσωτερικῶν δρίων τῆς Χώρας καὶ ἐμπίπτει εἰς τὸν χώρον τοῦ διεθνοῦ — τοῦ παγκοσμίου — ναυτικοῦ ἐμπορίου.

Τὸ γεγονός ὅτι τροποποιεῖται Κώδικς, ὅστις διέπει τὰς σχέσεις μιᾶς τόσου τερατοτίας Ναυτιλίας, δύσον ἡ Ἑλληνική, καὶ ὅστις μεταφρασθεῖς πρὸ ἐτῶν εἰς τὴν ἀγγλικὴν εἰναι εύρυτατα γνωστὸς εἰς τὸν διεθνῆ ἐμπορονυκτικὸν κόσμον, ἐπιβάλλει τόσον ἐκ μέρους τῆς Διοικήσεως, δύσον καὶ ἐκ μέρους τῶν ἑνδιαφερομένων ναυτιλιακῶν παραγόντων μεγάλην προσοχὴν καὶ ἐνδελεχή μελέτην.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Μᾶς λέγουν: Δέκα ἐπιβατηγά - ὀχηματαγώγα κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος, προοριζόμενα νὰ ἐξυπηρετήσουν ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάτες. 'Ο δριθμός, πράγματι, εἰναι ἀκριβής, πλὴν ἐκ τῶν δέκα τελούντων ὑπὸ ναυπηγησιν, τὸ μὲν ἔν, τὸ 'Ακουάριους', εἶναι κρουαζιερόπλοιον, τὰ πέντε προορίζονται διὰ γραμμάτας στενῶν τοπικάς μικρῶν ἀποστάσεων καὶ μόνον τὰ λοιπά τέσσαρα διὰ τὰς γραμμάτας τῶν Κυκλαδῶν (2), τῆς Σάμου (1) καὶ τῆς Δωδεκανήσου (1).

Η γραμμὴ τῆς Κρήτης, ἡ πλέον δῶλων νευραλγικὴ εἰς μεταφορικὴν κίνησιν, δὲν πρόκειται, ἐκ τῶν μέχρι τούτου δεδομένων, νὰ δεχθῇ νεότευκτόν τη ἡ, ἔστω, μικρᾶς ἡλικίας, ἔξι ὀγορᾶς σκάφος ἐπιβατηγὸν - ὀχηματαγώγον. Καὶ δύμας, αὐτὴ ἀκριβῶς, ἡ γραμμὴ, ἔχει, ὑπὲρ πάσαν ἀλλην, ἀνάγκην ἐπιτακτικὴν ἡ ἐνισχυθῆ διὰ σκάφους — ἐνός, ἔστω, διὰ τὴν γραμμὴν 'Ηρακλείου — νεοτεύκτονος ἡ νεαρᾶς ἡλικίας, ἀσφαλοῦς, ταχυτάτου, καθ' ὅλα συγχρονισμένου. Τὰ ἡδη ἐξυπηρετούντα τὰς μεταφοράς τῆς Μεγαλονήσου, μετεκουσαμένα ἀπὸ δεξαμενόπλοιο, 'Φαιστός', 'Μίνως' καὶ 'Σοφία', δύσον παταλαμβάνονται ἀπὸ τὸ ἐπιτρεπτὸν ἔριον τῆς ἡλικίας διὰ σκάφη ἐπὶ συναπτὰ ἔτη ἐργασθέντα εἰς τὰς μεταφοράς πετρελαιοειδῶν. Χρήσουν ἀντικαταστάσεως. Καὶ δεδομένου οὐδεὶς διετία, τούλαχιστον, ἡλικίας, τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως αὐτῶν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ τριῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγώγων σκάφους, ἡ διὰ τὴν ἀγορᾶν καὶ μετασκευὴν ἐνός μεταχειρισμένου πενταετοῦς, τούλαχιστον, ἡλικίας, τὸ πρόβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως αὐτῶν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ τριῶν ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγώγων δέον, τὸ ταχύτερον, νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον 'Υπουργείον. 'Υπὸ μόνη αὐτὴν τὴν προϋπόθεσιν θὰ ἡδύνατο τις νὰ ισχυρισθῇ, οὐδὲ η προσπάθεια ἀνανεώσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου βαίνει ἐπιτυχῶς πρὸ τὴν ἐπάρκειαν μέσων ἐπικοινωνίας μὲ τὰς νήσους, συγχρονισμένων, ἀσφαλῶν, ταχέων καὶ ἀνέτων.

* * *

'Υπῆρχον πληροφορίαι, ὅτι οἱ κ.κ. Μπαρμπέτας, Μίχαλος, Κωνσταντόπουλος καὶ 'Αποστολάτος, συγκροτοῦντες τὴν 'Πλοειδῶν Λαΐνες', ὑπέβαλον αἵτησιν παροχῆς ἀδείας σκοπιμότητος καὶ ἐπέτυχον τὴν κατ' ἀρχήν δανειοδότησιν ἀπὸ τὴν Ε.Τ.Β.Α. διὰ τὴν ἔδω ναυπηγησιν, βάσει ἀγγλικῶν σχεδίων, ἐνός ἐπιβατηγῶν - ὀχηματαγώγων πρώτης κλάσεως, διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Κρήτης.

'Απὸ τὸ 'Υπουργείον δὲν ἀνεκοινώθη τι σχετικῶς.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΡΑ·Ι·ΒΙΚΗΝ

'Εντείνεται ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν ὁ συναγωνισμὸς τῶν κρουαζιεροπλοίων καὶ εἰς τὴν Καραϊβικὴν. Νέα, ὑποδειγματικά εἰς δύκον, πολυτέλειαν καὶ ἀνέσεις, σκάφη προστίθενται. Κυριαρχοῦν οἱ Σκανδιναվοί, μὲ τὰ πολλὰ νεότευκτα σκάφη των. Οἱ 'Ελλήνες τοὺς ἀκολουθοῦν. Νέαι προσθήκαι: Τὸ

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
ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

«Απλαντίς», τού κ. Α. Χανδρή, τό «Ολύμπιο», της Γκρήκ Λάϊν και τό «Ζεύς», τού κ. Αν. Ποταμιάνου.

Έχομεν ύπ' όψιν μας τούς άριθμούς τῆς κινήσεως τῶν έκ τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης έξορμούντων διὰ κρουαζιέρας πλοίων ἀνά τὴν Καραϊβικήν, διὰ τὴν τρίτην ἐδδομάδα τοῦ Μαΐου. Τὰ πρωτεία μὲ τοὺς ὑπερχιλίους διὰ κάθε ταξίδιον του ἐπιβάτες κατέχει τό «Οσεανίκη», τῆς Χάμ Λάϊνες. Μετ' αὐτῷ τὸ «Άμερικανίχ», τοῦ κ. Χανδρή, μὲ ὑπερπεντακοσίους ἐπιβάτες και τὸ «Ολύμπιο».

Κίνησις προσφέρεται ζωηρότατή. «Ομως ἡ ὑπερπροσφορὰ τῶν πλοίων δὲν ἀποκλείεται. Συζητεῖται καὶ ἡ πρὸς τὰς κρουαζιέρας ἀπασχόλησις τῶν ἀργόντων ἀμερικανικῶν ὑπερωκεανῶν. «Αν αὕτη καταστή δυνατή, κρατική, βεβαίως, ἐπιχορηγήσεις, ὁ συναγωγισμὸς δύντερος θέλει ἀποδῆ. Ή θέσις τοῦ ιδιοῦ μας κρουαζιεροπλοίου, τοῦ ἔξορμούντος ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας θὰ καθίσταται δύσμερος δυσχερεστέρα. Όπωσδήποτε, ομως, ἐπιστημάντενος ίκανοποιητικὴ ἡ παρουσία καὶ τοῦ ἀλληλικοῦ παράγοντος εἰς τὸν προσοδοφόρον τομέα τῆς Καραϊβικῆς. Ή ἀναπτυχθεῖσα ἐφοπλιστικὴ πρωτοβουλία καρποφορεῖ. Καὶ ὀφείλομεν νὰ δομολογήσωμεν, διὰ τὸ διατηρεῖται πλήρως τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ ἀλληλικοῦ κρουαζιεροπλοίου. Παράπονα, εύτυχώς, δὲν ἀκούνται.

Νεοπαγὴς ἐπιχειρηματικὴ πρωτοβουλία τὸ κρουαζιεροπλοίου. Πρωτοποριακὴ καὶ εἰς αὐτὴν ἡ Ἑλληνικὴ δραστηριότης. Στόλον ὀλόνηρον μεγάλων καὶ μικρῶν κρουαζιεροπλοίων κατέχομεν ἡδη. Εἰς τὰς δύο, κατ' ἔσοχήν, τουριστικάς θαλασσίας περιοχάς, τὴν Καραϊβικήν καὶ τὴν Μεσόγειον, πρέχουσα η θέσις μας. Καὶ τὸ πλέον ἀξιοσημένων: Σὺν τῷ χρόνῳ τὰ πληρώματα μας, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὰ προσαρμοστικότητα, κατορθώνουν νὰ ἐκτελοῦν τὰ δύσκολα καθήκοντα τοῦ ξενοδόχου.

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΚΟΥΒΑΣ

«Εχομεν ύπ' όψιν μας τὸν πρόσφατον (Μάρτιος 1971) ὄνοματικὸν πίνακα τῶν κατὰ σημαίας συμμετασχόντων εἰς μεταφορὰς ἀπὸ καὶ διὰ τὴν Κούβαν σκαφῶν. Κατατίζεται σύντος ἀπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν «Μαριτάιμ 'Αντινιστρέσιον», τὴν ἐπιμελῶν παρακολουθοῦσαν τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τῆς Κούβας.

Ἐκ τοῦ πίνακος αὐτοῦ διαπιστοῦται ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ σημαία τετάρτη εἰς κίνησιν παραμένει στάσιμος. Κατὰ τὸ β' ἔξάμηνον τοῦ 1970 καὶ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους οὐδὲ εἰς κατάπλους Ἐλληνικού σκάφους ἐσμειώθη. Εἰς 212 ἀνέρχονται τὰ καταπλεύσαντα Ἐλληνικὰ πλοῖα ἀπὸ τὸ 1963. Τὰ σκάφη τῆς Κυπριακῆς, τουναντίον, σημαίας, συχνοτέρας καὶ περισσότερας ἐμφανίζουν προσεγγίσεις. Η σημαία τῆς Μεγαλονήσου ἔρχεται δευτέρα, μετὰ τὴν Βρετανικήν, μὲ 504 προσεγγίσεις, ἔναντι 352 τοῦ Ιουνίου τοῦ 1970. Η σημαία τοῦ Λιβάνου δὲν ἐμφανίζεται πλέον εἰς τοὺς λιμένας τῆς Κούβας. Παρέμεινε στάσιμος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ τὸ τρέχον, μὲ 275 ἐν ὅλῳ προσεγγίσεις ἀπὸ τοῦ 1963. Αἱ λοιπαὶ σημαίαι, τοῦ Κομμουνιστικοῦ κυρίων μπόλκ, ἐμφανίζουν κίνησην μικροτέρας, ἀναλόγως καὶ τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας των. «Ἐν συνόλῳ 2.310 σκάφη διαφόρων σημαιῶν μετέσχουν εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς Κούβας ἀπὸ τοῦ 1963 καὶ ἐντεύθεν. Τὰ σκάφη αὐτὰ καταχωροῦνται εἰς τὸν «Μαύρον Πίνακα» τῆς Ἀμερικανικῆς «Μαριτάιμ 'Αντινιστρέσιον», ἀποκλειόμενα ἀπὸ τὰς κρατικὰς μεταφορὰς τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν.

Γεγονός, πάντως, εἶναι — διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — ὅτι τὰ Ἑλληνικὰ πλοιοκτησίας σκάφη — Κυπριακά, Λιβανικά καὶ Ἑλληνικά — κατέχουν σημαντικὸν ποσοστόν — τὰ 40% περίπου — τῆς κινήσεως τῆς Κούβας. Απὸ τῶν ἀρχῶν ὅμως τοῦ

1970 τὰ Ἑλληνικὰ σκάφη διέκοψαν τὰ πρὸς τὴν Κούβαν ταξίδιά των. Ικανοποιητικὸν τὸ γεγονός.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Οὐδεὶς ἔχει ἀντίρρησιν ὅτι ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἶναι ἑκατοντάριστης καθαρῶς ἐπαγγελματικὴ. Δεδομένου ὅμως ὅτι οἱ μαθηταὶ τῶν Σχολῶν, διακόπτοντες πρόωρας τὴν γυμνασιακὴν φόιτησιν, ἔγκαταλείπονται ὀριστικῶς τὴν κλασικὴν παιδείαν, ἡ ἀνάγκη μιᾶς μερικῆς συνεχίσεως τῆς ἐγκυλοπαιδικῆς τῶν μορφώσεως καθίσταται ἐπιβεβλημένη.

Τὸ λέγομεν αὐτὸ διότι ἔχομεν ύπ' όψιν ὅτι εἰς πρόγραμμα τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, ἐπὶ 25 ἐν ὅλῳ μαθημάτων, θεωρητικῶν καὶ πρακτικῶν, οὐδὲν ἐκφεύγει τῆς στενῆς τεχνικῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως. Δὲν προβλέπονται οὐτε καν τὰ Ἑλληνικά. Καὶ ὅμως οἱ οὐριστοί Μηχανικοὶ θὰ κληθοῦν νὰ συντάξουν ἑκθέσεις, ἀναφοράς καὶ ἔγγραφα, θὰ ἐκτροπώσουν ἔνιοτε τὸ πλοίον καὶ τὸν κλάδον των καὶ θὰ χρειασθῇ συνθετιστατὰ νὰ προσφύγουν εἰς τὴν ἐνημέρωσιν, τὴν τεχνικήν, καὶ διατί ὅχι εἰς τὴν ἀληθῆ ψυχαγωγίαν τοῦ βιβλίου. Θὰ μᾶς εἴπουν ἵστος ὅσα δὲν ἔμαθεν ὁ νεαρός μαθητής εἰς τὰ γυμνασιακὰ θρανία δὲν είναι δυνατὸν νὰ τοῦ τὰ μάθῃ ἡ Ναυτικὴ Σχολὴ. Ή παρατήρησις ὅμως δὲν ἔχει ἀπόλυτον ἀξίαν. Διότι ἡ ὁρθὴ χρήσις τῆς γλώσσης, ἡ ἔξοικειώσις πρὸς τὴν ναυτικὴν ὄρολογίαν καὶ τὴν λογοτεχνίαν ἀκόμη, ἡ σύνταξις ἐνὸς εὐπρόσωπου κειμένου καὶ τέλος αὐτή ἡ ναυτικὴ μας ιστορία, είναι θέματα, τὰ ὅποια δύνανται κάλλιστα νὰ διδαχθοῦν ἀποδοτικῶς ἐντὸς τῆς Σχολῆς. «Ἄς μὴ λησμονῶμεν ὅτι ὁ μαθητής τίθεται εἰς τὸ διάθεσιν τῆς Σχολῆς ἐπὶ τρία ὀλόκληρα ἔτη. Παραλλήλως θὰ τὸ προσφέρουμε μίαν ἐπιβαλλούμενην ἀνάπτωσιν ἀπὸ τὴν αὐχμήροτητα τῶν ἀριθμῶν, τῶν μηχανημάτων καὶ τῶν συμβόλων.

Εἰναι ἄλλως τε γενικῶς παραδεκτὸν σήμερον, εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς τεχνοκρατίας, ὅτι ἡ διδασκαλία τῶν λεγομένων οὐμανιστικῶν μαθημάτων, ἔχει τεραστίαν σημασίαν διὰ τὴν πνευματικὴν καλλιέργειαν τοῦ νέου καὶ διὰ τὴν διαμόρφωσιν τῆς προσωπικότητός του. Διὰ τὸν ὑπόλοιπο, λοιπόν, τοῦτον σκοπὸν ὃς γίνη προσπάθεια νὰ ἔξοικον μηδοῦν αἱ ἀπαιτούμεναι ὄλιγαι ὥραι. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι θὰ είναι διὰ τὸ καλὸν καὶ τῶν μαθητῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας.

ΑΙ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΑΙ

Θὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς δημιουργίας βιβλιοθηκῶν ἐπὶ τὸν ἐμπορικὸν πλοίον, διὰ νὰ τονίσωμεν καὶ πάλιν τὴν μεγάλην σημασίαν, τὴν ὁποίον ἀπόδιδομεν εἰς τὸ θέμα καὶ νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὰς ἀνάγκας, τὰς ὅποιας θὰ ίκανοποιήσῃ ἡ προσφορά εἰς τὰ ταξιδεύοντα πληρώματα τῆς τόσου ζωγόνου πνευματικῆς τροφῆς.

Βεβαίως δὲν πρόκειται ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς

φοδότησιν αὐτῆς μὲ νέον ύλικόν, εἰναι ἡ ἀδυναμία νὰ ὄργανωμεθή ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων μιᾶς ὑπερεστίας εἰς δικώς ἐπιφορτισμόν την βιβλίον. «Ἀντίστοιχος ὄργανων τῆς βιβλιοθήκης είς τὸν νεώτερον ἀξιωματικὸν θὰ τὸν ραδιοτηλεγραφήτην. Δυσκολίας θὰ ὑπάρξουν, ἀλλὰ ἐντὸς ἀλαχίστου διαστήματος θὰ ὑπερπηδήσουν, διὰ νὰ καταπλήξῃ ἡ ὑπόθεσις εἰς μίαν «ρουτίναν».

Οὐδεὶς δύναται νὰ σκεφθῇ, ὅτι ἡ παραπομένη ἀπροσθυμία ὀφείλεται εἰς τὴν ἀποφυγὴν τῶν σχετικῶν δαπανῶν. «Ἐάν ὑποθέσωμεν, ὅτι μία ἐφοπλιστικὴ ὄργανωσις ἐπιτύχη τὸν ἀδλὸν τῆς δημιουργίας μιᾶς βιβλιοθήκης μὲ 1.000 (!) βιβλία, διὰ τὸ κατόρθωμα τοῦθεν θὰ δαπανηθοῦν — εἰς μέγα διάστημα χρόνου — τὸ πολὺ 600-700 λίραις Ἀγγίσις. Καὶ ἡ δαπάνη αὐτὴ θὰ ἀναφέρεται εἰς πολλὰ πλοῖα. «Ἀντιθέτως, τὸ κέρδος είναι ἀνεκτίμητον.

«Ἄς μὴ ἀναφερθῶμεν εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ πλοίου νὰ παρέχῃ τὰς — δυνατὸν — περιστοτέρας εὐκολίας μιᾶς ἀνέτου διαδικώσεως καὶ τὰ μέσα ἔξουδετερώσεως τῆς καθημερινῆς μονοτονίας. Τὰ ἐπιμελῶς διαλεγμένα βιβλία είναι βέβαιον, ὅτι διαπλάθουν τοὺς χαρακτήρας, καταπολεμοῦν τὴν ἀμάθειον, βελτιώνουν τὰς γνώσεις καὶ ὀδηγούν εἰς τὴν ἔξυπνωσιν τοῦ πνευματικοῦ ἐπιπέδου τῶν ἀνθρώπων. Είναι ἀνυπολόγιστοι αἱ ζημίαι, αἱ ὁποῖαι προϊόνθον καὶ προέρχονται ἀπὸ τὴν χαμηλήν διανόησιν καὶ τὴν ἡμιπάθειαν.

«Ολοὶ γνωρίζομεν τὸν τραγικῶς ἐπιζήμιον ρόλον τῶν κατὰ καιρούς ἐμφανῶν ἢ συγκεκολυμμένων «διαφωτιστῶν». Παρασύρουν τοὺς «ἀγραμμάτους» καὶ τοὺς ἀπλοίκους, διότι οἱ τελευταῖοι αὐτοὶ δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ κρίνουν οὔτε νὰ ὑποπτεύουν τὰς πρόθετις τῶν «ἰνστρουκτόρων», ἀφοῦ στερούνται τῆς καταλλήλου πνευματικῆς καλλιεργείας.

Βεβαίως δὲν πρόκειται ἀπὸ τῆς μιᾶς εἰς τὴν ὄλην ἡμέραν νὰ ἐπιτύχωμεν τὸν στόχον τῆς διμοδικῆς ἔξυπνωσεως τῆς πνευματικῆς στάθμης ὅλων τῶν ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ἕνα καθ' ἡμέραν σήμερον, δύο καὶ περισσότερο.

PORUGAL
Address your enquiries to :
SHIPBROKERS
STEVEDORES
CARLOS GOMES & CO LTD
CENTENARY ORGANIZATION
POB : 658 TLG : GOMESCO TLX : 1545
LISBON (2)
AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Lines • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

ρους αύριον, ἀν βελτιώσωμεν ναυτικούς, τὸ κέρδος είναι μέγα καὶ πολύτιμον. 'Η βελτίωσις αὕτη καὶ τὰ ἀποτελέσματά της δὲν θὰ είναι ἀμέσως ἐμφανῆ, θὰ είναι, δικαὶ, βετικά καὶ βέβαια. 'Ηρκεσεν ὁ ἐφοδιασμός τῶν πλοίων διὰ τοῦ ἐκδιδομένου ὑπὸ τῆς 'Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν «Δελτίου», διὰ νὰ μειωθούν εἰς τὸ ἐλάχιστον πλεῖστα ζητήσεις, τὰ ὅποια ἀνεκίνουν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐκ τῆς ἀμαθείας ἡ πλημμελοῦς ἐνημερώσεως τῶν πληρωμάτων.

Πιστεύουμεν ἀκροδάντως, ὅτι μὲ τὴν γενίκευσιν τῶν βιβλιοθηκῶν τῶν πλοίων καὶ τὴν τακτικὴν ἀνανέωσιν καὶ ἐνημέρωσιν τῶν, θὰ ἐπικρατήσουν μόνιμοι, συνειδῆται καὶ ἀδιατάρακτοι σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, πλοιάρχων καὶ πληρωμάτων, ναυτικῶν καὶ Κράτους.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΑΙ ΑΝΘΟΛΟΓΙΑΙ

'Ἐγράψαμεν καὶ ἄλλοτε ἔξ ἀφορμῆς τῶν καλλιτεχνικῶν περὶ θαλάσσης ἐκδηλώσεων, ἀπὸ τοῦ θεατρικοῦ ἔργου μέχρι τῶν λαϊκῶν ἀσμάτων, πόσον ζωηρὰ εἰς τὰς σελίδας τῆς νεοελληνικῆς ἐπικαιρότητος προσβάλλει ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, ἔξ ἡς σφύζει ὁ τόπος. Μᾶς δίδινον ἀφερμήν νὰ ἐπανέλθωμεν αἱ 'Θαλασσιναὶ ἀνθολογίαι' αἵτινες ἐπ' ἔσχάτων εἶδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος. Πεζαὶ καὶ ποιητικαὶ, καλύπτουσαι τὴν ἀρχαῖαν, τὴν μέσην καὶ τὴν νεωτέραν λογοτεχνίαν, ἔρχονται νὰ μαρτυρήσουν κατὰ τὸν ἀνεντίλεκτον τρόπον, ποίον τεράστιον ρόλον ἔχει διαδραματίσει, καὶ διαδραματίζει, ἡ θάλασσα εἰς τὴν ζωὴν τῆς 'Ἐλλάδος καὶ τῶν 'Ἐλλήνων.

'Ἄρχιζομεν ἀπὸ τὰ «Ἀρχαῖα ναυτικὰ κείμενα» τοῦ κ. Κ. Ἀντωνιοπούλου, τὰ ὅποια ἐπὶ πολλὰ συνεχεῖας ἐκόσμισαν καὶ κοσμούτας σελίδας μας. Δυσεύρετα καὶ ἀποκαλυπτικά, δεικνύουν ὅτι δὲν ὑπῆρχεν ἀρχαῖος συγγραφεὺς στοιχεῖος τῆς θάλασσας εἰς τὸν ἀπέραντον ὑγροῦ στοιχείου. 'Η συγκέντρωσις καὶ ἡ εἰς ἴδιον τεύχος ἐκδοσίς των πολλὰς ἀσφαλῶς θὰ προσφέρῃ εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ εἰς τὸ πανελλήνιον. 'Η κοιλούθησαν τὸ 1968 τὸ «Νεοελληνικὰ ναυτικὰ ἀναγνώσματα» τῶν κ.κ.Ξ. Ἀντωνιάδου καὶ Κ. Μανάφη, εἰς τὴν γνωστὴν λαμπτράν ἐκδοσιν τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου. Ποιήματα καὶ ἀποσπάσματα ἐκ διηγημάτων καὶ μυθιστορημάτων 48 ἐν ὅλῳ συγγραφέων ἀπὸ τοῦ Σολωμοῦ μέχρι τῆς Βλάστης, δίδουν μίαν πανοραμικήν εἰκόνα τῆς νεοελληνικῆς ναυτικῆς μας λογοτεχνίας. Προοριζόμενα κυρίως διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν. ἔτυχον τοσούτον εὐμενοῦς ὑπόδοχης ὑπὸ τοῦ εύρυ-

τέρου κοινοῦ ὥστε νὰ δόδηγμαν ταχύτατα εἰς δευτέραν ἐκδοσιν. 'Απομένει ἡδη νὰ συνεχίσῃ τὸ Εύγενίδειον τὴν καλὴν προσπάθειαν διὰ τῆς ἐκδόσεως τοῦ δευτέρου τόμου τῆς Συλλογῆς μὲ τὰ ναυτικὰ κείμενα τῶν ἀρχαίων καὶ τῶν Βιζαντινῶν συγγραφέων.

Τὸ 1969 δύο ἀκόμη πρωτότυπα ναυτικά ἀπανθίσματα εἶδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος. Πρότον τὸ ἀνάτυπον τῆς διαιλέξεως τοῦ κ. Γιάννη Χατζημανωλάκη μὲ τὸν τίτλον «Ἡ Θάλασσα στὸ ἔργο τῶν Πειραιῶν λογοτεχνῶν», εἰς τὸ ὅποιον μὲ χαρακτηριστικὰ παραδείγματα ὑπογραμμίζεται ἡ ἐπίδρασις τοῦ γολανοῦ πόντου καὶ τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως ἐπὶ τοῦ ἔργου τῶν παλαιοτέρων — Νιρβάνας, Στρατήγης, Πορφύρας κλπ. — καὶ τῶν νεωτέρων — Σουκας, Καδβαδίας κλπ. Καθηγιαντόνιος καὶ ποιητῶν. Καὶ δεύτερον, ἡ μικρὴ μελέτη τῆς κ. 'Αθηνᾶς Ταρσούλη, ἡ ὅποια εἰς δύο κεφαλαία μᾶς παρουσιάζει μερικὰ ἀπὸ τὰ ὥραιότερα δείγματα τῆς ἀρχαίας καὶ τῆς δημοτικῆς θαλασσινῆς μας ποιησεων. Τέλος τὸ 1970 ἐκύκλωφόρησεν ἡ «Θαλασσινὴ ἀνθολογία» τοῦ κ. Π. Παναγιωτούνη, εἰς τὴν ὅποιαν ὁ ἀναγνώστης εύρισκει ἀληθῆ πλούτον ἀποσπασμάτων ἐκ τοῦ συνόλου σχεδὸν τῶν ἀρχαίων — Ἐλλήνων, Λατίνων καὶ Βιζαντινῶν — ποιητῶν, καθὼς καὶ ἐκ τῆς νεωτέρας ἐλληνικῆς ποιησεως, ἀναφερομένων εἰς τὴν θάλασσαν, τὰ πλοῖα καὶ τοὺς ναυτικούς.

"Ισως καὶ ἄλλαι ναυτικαὶ συλλογαὶ νὰ μᾶς διαφεύγουν. Καὶ αἱ μνημονεύσεισαι δομῶν εἶναι ἀρκεταὶ διὰ νὰ πιστοποιήσουν τὴν μεγάλην ἀλήθειαν. 'Εκείνην, τὴν ὅποιαν εἰς ἐκ τῶν νεωτέρων ναυτικῶν συγγραφέων — ὁ ἐφοπλιστής κ. Κ. Χατζηπάτερας — διετύπωσεν ἐπίγραμματικῶς. "Οτι δηλαδὴ διὰ τὴν Ελλάδα ἡ θάλασσα εύρισκεται πάντοτε εἰς τὸ κέντρον τοῦ περιφρέμενου τῆς.

ΤΟ «ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΑΩΡΗΣ»

'Η ὑπὸ τὸν ἀνωτέρω τίτλον στήλη μας ἔρχεται μίαν ἐπέτειον. Τῆς συμπληρώσεως ὁκτὸν ὀλοκλήρων ἐτῶν συνεργασίας μετὰ τοῦ ἔξαιρέτου καλλιτέχνου καὶ ἀσυρματιστοῦ τοῦ Ε.Ν. κ. Μάριου Ζήτη. 'Ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικός, ἐκ τῶν καλυτέρων τοῦ κλάδου του ὁ κ. Ζήτης, εἶναι προκισμένος μὲ ἐν διπλοῦν χάρισμα: Τῆς δεξιοτήτης εἰς τὴν σχεδιογράφησιν καὶ τῆς στατιρικῆς διαθέσεως. 'Ο συνδυασμὸς αὐτὸς τοῦ ἐπιτρέπει νὰ συλλαμβάνῃ τὴν εὑθυμον τλευράν τῶν παντοίων προβλημάτων, τὰ ὅποια ἀποσχολοῦν τὴν ναυτιλίαν μας καὶ νὰ τὰ ἀποδίδῃ μὲ τὰς ζωντανάς εἰκόνας τῶν σκίτων του. 'Ο εὐτραφῆς ἐφοπλιστής, ὁ μυστακοφόρος ναύτης κληρος, ὁ σύγχρονος ἀφελῆς συχνὰ ναύτης

καὶ ὅλοι οἱ ἄλλοι τύποι τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἔχουν καταστῆ κλασικαὶ πλέον φιγούραι εἰς τὸ γελοιογραφικὸν πάνθεον τοῦ κ. Ζήτη, τὸ ὅποιον καλύπτει διάλογον τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν.

Ζῶν ὁ ἴδιος καθημερινῶς τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τοῦ πλοίου, ἐπιτυγχάνει νὰ σατιρίζῃ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπικαιρότητα, οὕτως ὥστε ἡ στήλη του νὰ δίδη τὸ παρών, μὲ τὸν ιδικὸν της τρόπον, εἰς τὸν ἄγωνα τῆς ναυτιλίας. Διότι πράγματι, ὅταν τὰ φύλλα μὲ νωτάς ἀκόμη τὰς γραμμὰς τῆς σινικῆς μελάνης καταφθάνουν ἐκ τῶν διστόφων λιμένων τοῦ κόσμου, ὅπου τὸ φέρει τὸ πλοίον του, ἔχουν πάντοτε νὰ προσβάλουν καὶ νὰ ὑπογραμμίσουν, μὲ μερικάς χαρακτηριστικάς γραμμάς καὶ δίλγας λέξεις, ἔναν ζέον καὶ ἐπίκαιρον θέμα, διὰ τὸν σχολιασμὸν τοῦ ὅποιού τοῦ θέματος.

Εὔχομεθα, λοιπόν, εἰς τὸν ἄξιον συνεργάτην νὰ διατηρήσῃ πάντοτε ὅμιλον τὴν εύτραπλον διάθεσιν τοῦ καὶ καὶ νὰ προσφέρῃ ἐπὶ πολλὰ - πολλὰ ἔτη εἰς τὸ ναυτικὸν κοινόν, τὸ ὅποιον τὸν παρακολούθησε, τοὺς καρπούς τῶν καλλιτεχνικῶν χαρισμάτων του.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ Ν. ΔΙΚΑΙΟΥ

Δραστηρία ἡ κίνησις τῆς 'Ενώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου κατά τὸν παρελθόντα μῆνα. Οὔτω τὴν 5ην Μαΐου, εἰς τὴν καθιερωμένην συνεστίσιαν εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Βασιλέων Μέλαθρουν» ώμιλησεν ὁ κ. Φωκίων Ποταμιάνος περὶ τῶν παρὰ τὴν UNCTAD συζητήσεων πρὸς ἀναθεώρησιν τῆς Διεθνούς Συμβάσεως Βρυξελλῶν «περὶ φορτωτικῶν».

Μετὰ τὴν εἰσήγησην ἡ κοιλούθησης συζήτησης μεταξὺ τῶν μελών, καθ' ἣν, μεταξὺ τῶν ἄλλων, έθιψη διὰ μακρών τὸ ζήτημα τῆς ἀντιπροσωπεύσεως τῆς Ελλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις, εἰς τὰς ὅποιας ἡ συμμετοχὴ τοῦ πλήθους τῶν νέων, ίδιᾳ ἀφρικανικῶν κρατῶν, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἐπικινδύνους καταστάσεις διὰ τὰς ἐκ παραδοσεών ναυτικὰς χώρας.

"Ἐξ ἄλλου, νέα συνεστίσιας ἔλαβε χώραν τὴν 28ην Μαΐου. Κατ' αὐτήν, ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως ἐνέμερωσε τὰ μέλη ἐπὶ τῆς προσδόου τῶν ἐργαστῶν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις, εἰς τὰς ὅποιας ἡ συμμετοχὴ τοῦ πλήθους τῶν νέων, ίδιᾳ ἀφρικανικῶν κρατῶν, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἐπικινδύνους καταστάσεις διὰ τὰς ἐκ παραδοσεών ναυτικὰς χώρας.

"Ἐξ ἄλλου, νέα συνεστίσιας ἔλαβε χώραν τὴν 28ην Μαΐου. Κατ' αὐτήν, ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως ἐνέμερωσε τὰ μέλη ἐπὶ τῆς προσδόου τῶν ἐργαστῶν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις, εἰς τὰς ὅποιας ἡ συμμετοχὴ τοῦ πλήθους τῶν νέων, ίδιᾳ ἀφρικανικῶν κρατῶν, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἐπικινδύνους καταστάσεις διὰ τὰς ἐκ παραδοσεών ναυτικὰς χώρας.

"Ἐξ ἄλλου, νέα συνεστίσιας ἔλαβε χώραν τὴν 28ην Μαΐου. Κατ' αὐτήν, ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως ἐνέμερωσε τὰ μέλη ἐπὶ τῆς προσδόου τῶν ἐργαστῶν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις, εἰς τὰς ὅποιας ἡ συμμετοχὴ τοῦ πλήθους τῶν νέων, ίδιᾳ ἀφρικανικῶν κρατῶν, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἐπικινδύνους καταστάσεις διὰ τὰς ἐκ παραδοσεών ναυτικὰς χώρας.

"Ἐξ ἄλλου, νέα συνεστίσιας ἔλαβε χώραν τὴν 28ην Μαΐου. Κατ' αὐτήν, ὁ πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως ἐνέμερωσε τὰ μέλη ἐπὶ τῆς προσδόου τῶν ἐργαστῶν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς διασκέψεις, εἰς τὰς ὅποιας ἡ συμμετοχὴ τοῦ πλήθους τῶν νέων, ίδιᾳ ἀφρικανικῶν κρατῶν, τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἐπικινδύνους καταστάσεις διὰ τὰς ἐκ παραδοσεών ναυτικὰς χώρας.

YOUR AGENTS

AT 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
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS LONDON E.C.3
TL. 01 - 283 - 5071 (5 LINES) TX. 25417
Teleg. TROODOSHIP LON

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.
17-19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127
TELEX : 2590, 2336
TELEPH. : 479.041, 423.185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS



SKL
motoren

Δοκιμασμένες μηχανές θαλάσσης

διάλιευτικά, ρυμουλκά, φορτηγά, έπιβατικά, όχηματα γωγών
και λοιπά έπαγγελματικά σκάφη.

Κατασκευάζουμε τις μηχανές πού σάς χρειάζονται σε 3 τύπους:

NVD 26-2 80 - 400 ΙΠΠΩΝ

NVD 36-1 305 - 578 "

NVD 48-1 660 - 1320 "

Πείρα έτών και 48.000 μηχανές ένν λειτουργία σάς έγχυωνται
άριστην άποδοσιν. Οι μηχανές SKL έχουν άποδεδειγμένως
δοκιμασθή και εις τὴν Ἑλλάδα.
Προσφέρουν άσφαλεια εις τούς έπιβάτας, τὸ πλήρωμα καὶ τὸ πλοῖον.
Οι μηχανές SKL σημαίνουν ποιότητα, άκριβεια, οίκονομία καὶ
είναι διασκευασμένες δι' αὐτόματον λειτουργίαν μὲ τηλεχειρισμὸν
ἀπό τῆς γεφύρας.

TECHNOCOMMERZ GmbH.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

ΓΕΜΚΟ
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΠΤΟΥΡΓΟΣ ΑΒΕ
ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33 - 35 ΑΘΗΝΑΙ
ΤΗΛΕΦ. 364.771/5 & 367.591

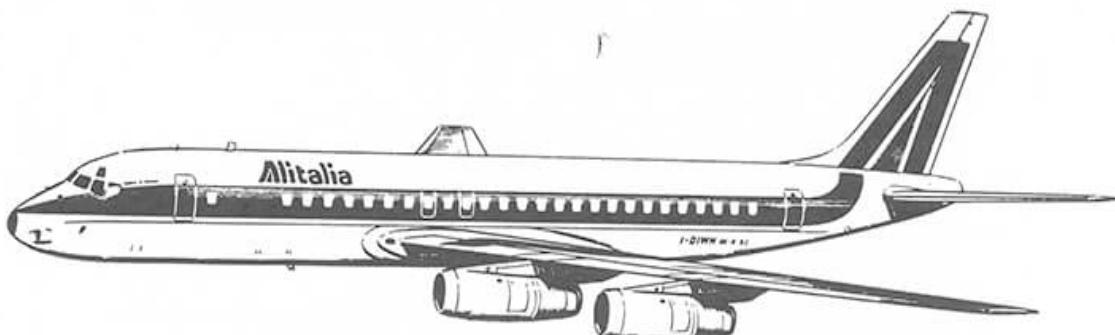
ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ: TECHNOCOMMERZ GMBH., DDR 108, BERLIN, MITTELSTRASSE 25

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

VEB SCHWERMASCHINENBAU
"KARL LIEBKNECHT,,
MAGDEBURG

ΟΤΑΝ Ο ΕΛΛΗΝ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ ΧΡΕΙΑΣΤΗ ΝΑ ΠΕΤΑΞΗ

ΘΥΜΑΤΑΙ ΤΗΝ ALITALIA



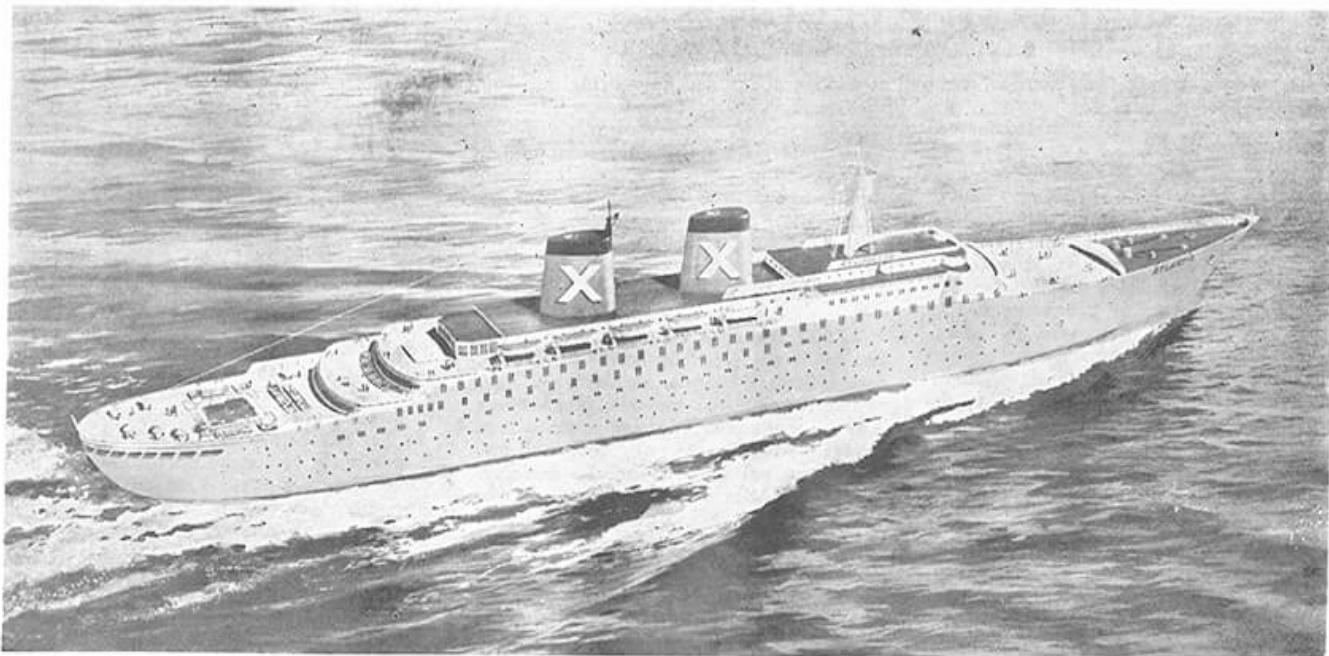
Γιατί ή Alitalia βρίσκεται παντού, όπου και τά έλληνικά πλοῖα.

Καὶ στίς 5 Ἡπείρους! Γιατί παντοῦ ή Alitalia έχει ἔνα δρομολόγιο μὲν ἔνα δυναμικὸ DC8 γιὰ νὰ τὸν μεταφέρῃ σὲ όποιοδήποτε μακρινὸ προορισμὸ η νὰ τὸν φέρῃ πίσω στὴν πατρίδα.

Γρήγορα, ἀνετα, σὲ μιὰ ἀτμόσφαιρα μεσογειακῆς ἐγκαρδιότητας ποὺ θυμίζει Ἐλλάδα. Μὲ Ιταλικὴ περιποίησι.

Οἱ "Ελλήνες πλοιοκτῆται καὶ οἱ ταξιδιωτικοὶ πράκτορες γνωρίζουν καὶ ἐμπιστεύονται τὴν Alitalia.

Alitalia
ITALY'S WORLD AIRLINE



ΤΟ ΥΠΕΡΣΥΓΧΡΟΝΟΝ ΠΛΩΤΟΝ ΑΝΑΚΤΟΡΟΝ "ΑΤΛΑΝΤΙΣ"

ΜΙΑ ΝΕΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗΣ ΜΟΝΑΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΧΑΝΔΡΗ • Η ΕΞ ΟΛΟΚΛΗΡΟΥ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ • Ο ΠΟΛΥΤΕΛΗΣ ΠΛΩΤΟΣ ΚΟΛΟΣΣΟΣ ΘΑ ΔΙΑΤΕΘΗ ΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΚΑΡΑϊΒΙΚΗΣ •
ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

ΤΟ ΔΑΙΜΟΝΙΟΝ

Διὰ τὸ νέον μας υπερωκεάνιον «Ατλαντίς», τὰ τεχνικὰ αὐτοῦ δεδομένα καὶ χαρακτηριστικά τίνα στοιχεῖα γράφομεν κατωτέρω. Προλογίζομεν ὅμως τὰς ἐντυπώσεις μας ἀπὸ μίαν ἐπ' αὐτοῦ ἐπίσκεψιν διὰ νὰ ἔξαρωμεν τὸ δύσκολον ἔργον τῆς ἐνταῦθα μετασκευῆς του. 'Η ἀπόλυτος ἐπιτυχία τοῦ διαδικτυώματος τοῦ πλοίου φείλεται εἰς τὰς καταπληκτικὰς ιδιότητας τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τὰς θαυμαστὰς ἐπιδόσεις τῶν Ἑλλήνων τεχνικῶν — συνεργατῶν του. Τὸ σκάφος, ἀποδηλωθὲν σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου καὶ δεχθὲν τὰ νέα του πέντε τὸν ἀριθμὸν καταστρώματα, διεσκευάσθη ἐξ ὑπαρχῆς κατὰ τὸν πλέον ἀριστοτεχνικὸν τρόπον. Προεκάλεσε δὲ τὸν θαυμασμὸν τῶν ἐπισκεφθέντων αὐτὸν Ἀμερικανῶν τεχνικῶν.

'Ο κ. Ἀντώνιος Χανδρῆς, πρωστικῶς, μὲ τὴν ἐπιστημονικὴν του κατάρτισιν, τὴν πολύτιμον πείραν, τὴν ἀκάματον διάθεσιν, τὸν ἐνθουσιασμὸν καὶ τὴν ἐκπληκτικὴν του ἐργατικότητα, ἐτέθη ἐπὶ κεφαλῆς μιᾶς μικρᾶς ὁμάδος συνεργατῶν του ἡτις ἀνέλαβε τὰ πάντα. Προσφυγόντες σχεδὸν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἔγχωριον ἀγοράν, ἡδυνήθησαν νὰ ἔξασφαλίσουν τοὺς ἀρίστους τεχνίτας καὶ τὰ ἄριστα προϊόντα. Μηχανικά, ἡλεκτρικά, κλιματιστικά καὶ ὑδραυλικά ἔγκαταστάσεις ἐδῶ ἔξετελέσθησαν. "Επιπλα βύλινα καὶ μεταλλικά, τάπητες, ὑφάσματα, ἡλεκτρικά εἴδη, διακοσμητικά καὶ τὸ λοιπὸν ἀναρίθμητον ὑλικὸν ἐνὸς υπερωκεάνιου, εἰς ἀρίστην ποιότητα καὶ ἐμφάνισιν, ἔξευρέθησαν ἐπιτοπίως καὶ ἐκομίσθη-

σαν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. 952 "Ελληνες τεχνίται καὶ ἐργάται ἔχοντες στιμοποιήθησαν ἐπὶ ἓν ἔτος καὶ 110 ἑκατομμύρια δραχμῶν διετέθησαν διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ὑλικῶν. Μία ἀληθῆς κυψέλη ἐργασίας καὶ ἐπὶ ἀπὸ τὸν ἔργον ἔργοτάξιον, μέχρι καὶ τῆς ὥρας τοῦ ἀπόπλου του ἀκόμη καὶ μετ' αὐτὸν, τὸ «Ατλαντίς» παρέχει ἀμέσως καὶ ἀδιάστως τὴν ἐξήγησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ δαιμονίου. Χωρὶς ὑφος η ἀπομονωτικὴν οἵσιν, ὁ κ. Α. Χανδρῆς ἀποτελεῖ τὴν ψυχὴν τοῦ ἔργου. Γνωρίζει τὰ πάντα καὶ ἐποπτεύει τὰ πάντων. 'Απὸ τοῦ συστήματος ἀτομικοῦ κλιματισμοῦ, μέχρι τοῦ ἔργου τῆς διακοσμήσεως τοῦ τεραστίου κοινοχρήστου χώρου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀφεψημάτων τῆς ἀποχαιρετιστήριου ἑορτῆς. Παρακολουθεῖ, ἐλέγχει, ὑποδεικνύει, ἀκούει. 'Εργάζεται πολὺ, ἀλλὰ χαίρει καὶ ἰκανοποιεῖται ἐπὶ τοσοῦτον, ὥστε νὰ αἰσθάνεται ἑαυτὸν εύτυχη, ἐὰν δυνηθῇ νὰ διέλθῃ τὴν Κυριακὴν ἀργίαν μόνος ἐπὶ τοῦ ἐρήμου σκάφους, περιεργαζόμενος, μελετῶν καὶ συμπεραίνων. Παρ' αὐτὸν οἱ δύο πολύτιμοι συνεργάται του οἱ τεχνικοὶ κ.κ. Ζαφειρόπουλος καὶ Κάπαρης.

'Απορούν οἱ Ἀμερικανοί καὶ οἱ "Αγγλοι πῶς καὶ διατί τὸ ἀσύμφορον εἰς χείρας Ἑλλήνων. Δὲν θὰ ἡπόρουν ἐὰν παρηκολούθουν μίαν ἡμέραν προσωπικῆς ἐργασίας τοῦ κ. Χανδρῆς καὶ μίαν εἰκόνα τῆς σφυζούσης Ἑλληνικῆς ἐργασίας καὶ τῶν θαυμαστῶν ἐπιτευγμάτων τῆς.



ΠΟΙΟΝ ΤΟ "ΑΤΛΑΝΤΙΣ"

Τὴν μεσημέριαν τῆς 3ης Ιουνίου, ἀπέπλευσεν ἐκ Πειραιῶς (ἐπισκευαστικὸν κέντρον Περάματος), τὸ νέον ύπερωκεάνιον τοῦ κ. Ἀντωνίου Ι. Χανδρῆ «Ἀτλαντῖς». Τὸ σκάφος εἶναι τὸ πρώτον «Πρόεδρος Ρούζελτ», τὸ ὄποιον μετὰ τὴν ἀγοράν του ὀδηγῆθη εἰς Πειραιᾶ, ὅπου ἐπὶ δόλκηρον ἔτος ὑπεβλήθη εἰς δόλκηροτικὴν διασκευὴν, προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀποκλειστικῶς ὡς κρουαζίεροπλοίου ὑψηλῆς κλάσεως εἰς τὴν Καραϊβικήν. Ἡ μετασκευὴ ὑπῆρξε κυριολεκτικῶς ριζική, δεδομένου ὅτι προστέθησαν πέντε νέα καταστρώματα, ἀνακατευκεύσθη τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν κοιτώνων καὶ ἀντικατεστάθη δόλκηρος ἡ ἐσωτερικὴ ἀπένδυσις καὶ δόλκηρος ὁ ἐσωτερικὸς ἔξοπλισμός τοῦ πλοίου. Τὸ μέγεθος τῆς προσπαθείας καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν ἐργασιῶν ἀποδεικνύουν αἱ κάτωθι χαρακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ: «Ἐδαπανήθησαν ἐν συνόλῳ 8 ἑκατομμύρια δολαρίων. Μόνον διὰ τὴν ἀγορὰν τῶν ὑλικῶν ἔδαπανήθησαν ὑπερεκτόνων ἔκατον μύρια δραχμῶν. Ἐχρησιμοποιήθησαν ἀπὸ τῆς 5 Μαΐου τοῦ παρελθόντος ἔτους, 950 ἑργάται καὶ τεχνίται πάσης εἰδικότητος καὶ ἐπληρώθησαν 370.000 ἡμερομίσθια.

Μολονότι ἡ πλήρης περιγραφὴ τοῦ ὑπερπολυτελοῦς ὑπερωκεανίου θὰ ὀπῆται πολὺν χώρον, θὰ προσπαθήσωμεν νὰ δώσωμεν χάριν τῶν ἀναγνωστῶν μας τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ αὐτοῦ δῆποτε τὰ ἀντελήφθημεν ἐκ προσωπικῆς ἐπισκέψεως καὶ ἔρευνης.

Τὸ πλοίον εἶναι 24.178 τόνων γκρός καὶ μῆκος 200 μέτρων, ἔχυτηρετεῖται δὲ ὑπὸ προσωπικοῦ 450 ἀξιωματικῶν, ὑπαξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων. «ἇχει ταχύτητα 18 μίλιων. Περίλασμάνει 10 ἐν ὅλῳ καταστρώματα, ἔχυπτηρετούμενα ὑπὸ 5 εὐρυχώρων ἀναβατήρων καὶ εὐρυχώρων ἐν τῇ κυριολεξίᾳ κλιμακοστάσιων. Ὁλόκληρον τὸ χρησιμοποιηθὲν ὑλικὸν εἶναι πυρίμαχον. Εἶναι πλήρως κλιματισμένον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας ἔχει πλήρη συμμόρφωσιν πρὸς τὰς προδικυράφας τῆς SOLAS 1960 καὶ 1966. Εἶναι ταξινομημένον εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Νηογνώμονα καὶ ἐφωδιασμένον διὰ πρωτοκόλλου ἐπιβεωρήσεως τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς καὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ε.Ε.Π.

Τὸ πλοίον διεσκευάσθη ὥστε νὰ δύναται νὰ ἔξυπηρτείσῃ 750 ἐπιβάτας εἰς μίαν μονάδικην θέσιν πολυτελείας. Τὸ 90% τῶν κοιτώνων ἐπιβατῶν εἶναι πλευρικοὶ μὲν μεγάλα παράθυρα πρὸς τὴν θάλασσαν. Ἐκάστη καμ-

πίνα εἶναι τοῦ τύπου ἡμισουίτας περιλαμβάνουσα δίκλινον κρεβατοκάμαραν, σαλόνι χωριζόμενον διὰ παραπετάσματος καὶ πλῆρες λουτρόν. «Ολαι εἰναι ἐπενδεδυμέναι δι' ὁμοιομόρφου πολυτελοῦς ὑφασμάτος διαφορετικῶν ἀποχρώσων καὶ ἀκριβῶν πατήσων. Ἡ ἐπιλασίας εἶναι ὑπερπολυτελῆς δι' ἔξιρέων ὑλικῶν καὶ τὸ λουτρὸν ὑπερπολυτελές.

«Ολαι δισθέτουν δέκτην τηλεοράσεως καὶ αὐτορυθμιζόμενον κλιματισμόν, τηλέφωνον κλπ.

«Εξαιρετικὴ πολυτέλεια καὶ καλαισθησία

ἔχει ἐπιδειχθῆ εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους. «Ἔργον Ἑλλήνων καλλιτεχνῶν, πρωτότυπον, ἡ δόλη τοῦ σκάφους διακόσμησις. Ἐπὶ τοῦ ὄντος καταστρώματος κατεσκευάσθησαν ἔξι ὑπαρχῆς τεράστιαι αἰθουσαὶ συγκεντρώσεως καὶ ψυχαγωγίας τῶν ἐπιβατῶν, καταλαμβάνουσαι δόλου τὸ πλάτος τοῦ σκάφους. Ὑπάρχουν αἰθουσαὶ κοινωνικῶν ἐκδηλώσεων, χοροῦ, 3 εὐρύτατα μπάρι ἔξαιρετικῆς διακοσμήσεως καὶ καμπαρέ. Τὸ ἑστιατόριον δύναται νὰ περιλαβῇ 450 καθημένους καὶ προσφίζεται νὰ ἔχηπετρη τοὺς ἐπιβάτας εἰς δύο «σίττινγκς». Διαθέτει θυμασίαν βιβλιοθήκην μετ' ἀναγνωστηρίου, καθὼς καὶ καταστήματα μὲν ὠραιοτάτας προθήκας. «Ἔχει κινηματογράφον 150 θέσεων καὶ ιδιαίτερον τημῆμα φυσιοθεραπείας. «Ολοὶ οἱ ἀνωτέρω χώροι εἶναι ἔξωπλισμένοι διὰ πολυτελοῦς ἐπενδύσεως καὶ εἰδικῆς ἐπιλογῆς ταπήτων η μωσαϊκῶν καὶ ἔχουν θυμασίαν δισκόσμησιν δι' Ἑλληνικῶν ἔργων τέχνης. Ὑπὸ τὴν προσωπικήν των (κατασκευῆς Οἴκου Τσασούγοπλου) εἶναι ἐκ τῶν καλλιτέρων τοῦ εἶδους, εἰδικῶς μελετηθεῖσα καὶ ἐκτελεσθεῖσα.

Τὸ πλοίον διαθέτει πισίναν ὀλυμπιακῶν δισκάσεων, ὀρίστης ψηφιδωτῆς κατασκευῆς, ἡ δὲ περὶ αὐτὴν ὀργάνωσις τῆς ψυχαγωγίας τῶν ἐπιβατῶν εἶναι ἀποτέλεσμα προσεκτικῆς μελέτης διὰ τὴν πλήρη ἄνεσιν. Τὸ κατάστρωμα τῆς πισίνας συνδέεται μετὰ εὐρυχώρου ἀκουάριου, δόποι στεγάζεται πισίνα μετά πρόχειρον ἔστιατόριον διὰ τοῦ ουσούμενου.

Εἶναι ἄξιον ιδιαίτερας ἔξάρσεως τὸ γεγονός ὅτι δόλκηρος ἡ μετασκευὴ τοῦ σκάφους ἔγένετο δι' Ἑλληνικῶν χειρῶν καὶ δι' Ἑλληνικῶν κατὰ τὸ μέγιστον δυνατὸν ὅριον, προϊόντων. «Υπὸ τὴν προσωπικήν ἐπίδειπλου τοῦ κ. Ἀντωνίου Χανδρῆ καὶ τῶν ἀμέσων συνεργατῶν του, ἔχρησιμοποιήθησαν οἱ ἀ-

ριστεῖς τοῦ εἶδους εἰς ἑκαστον τομέα. Η κλιματιστικὴ καὶ ὑδραυλικὴ ἐγκατάστασις ἐμελετήθη καὶ ἔξετελέσθη ἐνταῦθα ἄνευ μετακλήσεως ἔνεσις εἰδικῶν. Τὸ παντόποιον ὄλικον τοῦ εἶδους εἰς ἑπταπλήσιμον κρεβατοκάμαραν, σαλόνι χωριζόμενον διὰ παραπετάσματος καὶ πλήρες λουτρόν. «Ολαι εἰναι ἐπενδεδυμέναι δι' ἔξιρέων ὑλικῶν καὶ τὸ λουτρὸν ὑπερπολυτελές.

«Ολαι δισθέτουν δέκτην τηλεοράσεως καὶ αὐτορυθμιζόμενον κλιματισμόν, τηλέφωνον κλπ.

«Εξαιρετικὴ πολυτέλεια καὶ καλαισθησία

ἔχει ἐπιδειχθῆ εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους. «Ἔργον Ἑλλήνων καλλιτεχνῶν, πρωτότυπον, ἡ δόλη τοῦ σκάφους διακόσμησις. Ἐπὶ τὴν Σκοτίαν τοῦτον τούτον ἔχει μελέτηθη καὶ ἡ ἐλαχίστη λεπτομέρεια αὐτοῦ, οὕτως ὡστε νὰ παρέχῃ εἰς τὸν ἐπιβάτην πόσαν ἄνεσιν καὶ πάσσον διευκόλυνσιν διὰ τὴν ψυχαγωγίαν καὶ τὴν ἔνεσιν τοῦ σκάφους διαβίσιν του. Εἶναι χαρακτηριστικὸν διὸ λόγω τοῦ εἰδικοῦ προσφιλεσμοῦ τοῦ οφείλει νὰ παρέχῃ θέσεις διὰ τὸ σύνολον τῶν ἐπιβατῶν του, τόσον εἰς τὰ ἀνοικτὰ καταστρώματα, ὅσον καὶ εἰς τοὺς ἐστεγασμένους χώρους. Μερικὲς παραδείγματα τῆς μελέτης διῆκονταν νὰ λεπτομερεῖσιν εἶναι ἐπίσης ἐντέλως χαρακτηριστικά. Παρεπτρήθη, ἐπὶ παραδειγματικοῖς, ὅτι ἔλειπεν χώρος παρασκηνίων, διὰ τὰς εἰς τὴν σκηνὴν τῆς αιθούσης χοροῦ ἐμφανίζομένας καλλιτεχνίδας, αἵτινες ἡνακόλουντον νὰ προετοιμαζοῦνται προχείρων καὶ νὰ διέρχονται εἰς κοινὴν θέαν ἐκ τῶν διαδρόμων. Ἐδημιουργήθη, λοιπόν, εἰδικὸς πρὸς τοῦτο χώρος κάτωθι τῆς σκηνῆς συνδέομενος μετ' αὐτῆς διὰ κυκλικῆς κλίμακος. «Ἐπειον: Αἱ καρπίναι τῶν ἐπιβατῶν ἐσχεδιάσθησαν ὡστε νὰ προσφέρονται διὰ τὸ παραδοσιακὸν διὰ τοῦς Ἀμερικανούς, ἀποχαιρετιστήριον πάρτον ὅπερ κατὰ κανόνα δίδεται ὑπὸ τῶν φίλων τῶν ἐπιβατῶν κατὰ τὰς πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου ὡστε πρόσφερονται διὰ τὸν οὐσούμενον. Ἐδειπον: «Ἐπειον: Τὸ παραπλεύρων τοῦ χώρου τῆς πισίνας ἀκουάριου ἐμελετήθη ὡστε νὰ εἶναι κατάλληλον διὰ λουσμένους, οἵτινες συνηθώσαν διαποδότηοι, περίρρυτοι καὶ ἐν λουτρική περιβολῇ ἀναζητοῦν ἀναψυκτικά ή κρύα φαγητά μεσημέριας. Δυνατόν τοῦ περιβολοῦ — τὸ παραπλεύρων τοῦ πλοίου — νὰ εἶναι ἔπιπλη ράμα μεταξύ τῶν φύλων τῶν ἐπιβατῶν κατά τὰς πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου ὡστε πρόσφερεις, εἶναι ὅμως εὐφυεῖς ἐπινοήσεις, αἵτινες ἀποδεικνύουν τόσον τὴν πολύτιμην ἔξιδιασμένην πείραν τῶν κρουαζιέρων, διὰ τὴν ἄνεσιν τοῦ ἐπιβάτου.

Διὰ τὸ νέον τούτου πλοίου, ὁ στόλος τοῦ Οἴκου Ἀντ. Χανδρῆ, περιλαμβάνει ἡδη 7 ὑπερωκεανικά, τὸ ἐν καλύτερον τοῦ ἄλλου. Διὰ τῆς λαυτρᾶς καὶ εὔσυνειδήτου ἔργασίας καὶ διὰ τῆς προσφορᾶς ὑπηρεσίων ὑψηλῆς ποιότητος πρὸς τὸ διεθνὲς κοινόν, ὁ Οίκος Χανδρῆ, κυριαρχήσας ἡδη εἰς τὴν Αὐστραλίαν, προσέλαβε παγκόσμιον προβολὴν καὶ ἀκτινοβολίδισιν. Σήμερον διὰ τοῦ νέου δημιουργήματος του, τοῦ «Ἀτλαντῖς» εἰσέρχεται πλαστικός διὰ δύο πλοίων — τὸ «Ἀμερικανίς» ἔνεις ὡς γωνιτὸν προηγούθη — εἰς τὸν στίβον τῆς Καραϊβικῆς, διὰ τοῦ θεωρεῖται βέβαιον ὅτι θὰ ἐπιβληθῇ καὶ ὡς κυριαρχίσῃ ἐξ ἵσου.

Καὶ τὸ ἐπιστέγασμα τῆς ἔργωδους προσπαθείας τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ: «Ἀνεγνωσίαθησαν αἱ δημιουργικαὶ ίκανότητες τοῦ Ἑλλήνος ἐφοπλιστοῦ καὶ ἐπεζητήθη ἡ συνεργασία του ἀπὸ τὴν Κιούνορον Λάιν. Ἐδῶ, εἰς τὸ ταπεινὸν Πέοσιος, μὲ τὰ πρωτόγονα τεχνικὰ μέσα, ὀλλά τὴν ιδιοφυΐσιν καὶ τὸν ἔνθουσιασμὸν τῶν τεχνικῶν καὶ τῶν ἐργαστῶν του, μεταφέρονται ὀσονούπω τὰ δύο Κιούναρτερς «Φρανκίνια» καὶ «Κασιούνια» διὰ νὰ μετασκευασθοῦν, ὑπὸ τὴν ἀπόλυτον ἐποπτείαν τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ εἰς κρουαζιέροπλοισι κλάσεων.

MICHAELIDES & Cie

SHIP AGENTS & BROKERS
M A R S E I L L E S

B. P. 9 COLBERT,
7, RUE BEAUVAU,
MARSEILLES

TELEPHONE : 33.68.33
33.68.34
TELEX : 43606 MICAL
TELEGR. : "MICAL" MARSEILLES

P O R T - D E - B O U C

11, RUE DENIS-PAPIN - 13 TELEPHONE: 06.25.77
PORT-DE-BOUC TELEGR. : "MICAL" PORT-DE-BOUC

COVERING AREAS OF: PORT-DE-BOUC, CARONTE, LAVERA,
LA MEDE/BERRE, FOS-SUR-MER

ALSO ACTING AT: PORT-SAINT - LOUIS-DU-RHONE

S. A. MICHAELIDES - A. S. VALVIS

Μετὰ μακρὰν ἐπεξεργασίαν

ΤΟ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 500 ΚΟΡΩΝ ἢ 800 τόν. D.W. & ΑΝΩ

ΠΙΝΑΞ 1

ΚΑΤ' ΑΤΟΜΟΝ ΜΕΡΙΣ, ΕΙΣ ΤΑ ΚΑΘ' ΕΚΑΣΤΑ ΓΕΥΜΑΤΑ ΤΩΝ ΘΡΕΠΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ

Τὸ ἔδεσματολόγιον διὰ τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν εἶναι ἔτοιμον. Καταρτισθὲν ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τυχὸν ἐπισταμένης μελέτης καὶ ἐπεξεργασίας, βάσει εύρυτάτης, μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων, ἔρευνης, ὑποβάλλεται πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἵνα, ἐν συνεχείᾳ, θεσμοθετούμενον, τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ.

ΑΝΑΨΥΚΤΙΚΑ: Πορτοκαλάδα, λεμονάδα 220 - 250 γραμμ.

ΑΡΤΟΣ: Κατὰ βούλησιν.

ΒΑΚΑΛΑΟΣ ΞΗΡΟΣ: 120 - 150 γραμμάρια.

ΒΟΥΤΥΡΩΝ ΝΩΠΟΝ (ΦΡΕΣΚΟΝ) ΠΡΟΓΕΥΜΑΤΟΣ: 20 γραμμάρια. Εἰς τὰ παγερά κλίματα ἡ ποσότης αὐτῆς διπλασιάζεται.

ΒΟΥΤΥΡΩΝ ΝΩΠΟΝ (ΦΡΕΣΚΟΝ) ΜΑΓΕΙΡΙΚΟΝ: 30 γραμμάρια. Εἰς τὰ παγερά κλίματα ἡ ποσότης αὐτῆς διπλασιάζεται.

ΓΑΛΛΑ: Ἐγκιτιασμένον (ἔβαπτορέ) διαλειμμένον 50%, γραμμ. 250.

ΓΕΩΜΗΛΑ (πατάτες): "Ανευ κρέατος ἀκαθάριστα" 450 γραμ., μετὰ κρέατος ἡ πρὸς παρασκευὴν πουρὴ ἀκαθάριστα 350 γραμμ.

ΓΙΑΟΥΡΤΙ: 200 - 300 γραμμ. (συμπεπικνιωμένον 100 γραμ.).

ΓΛΥΚΥΣΜΑ: 100 - 130 γραμμάρια.

ΕΛΑΙΑΙ (Ἐλιές): 40 γραμμάρια.

ΕΛΑΙΟΛΑΔΟΝ (λάδι): 20 - 25 γραμμ. διὰ σαλάτας καὶ σάλτας ντομάτα - λάδι, 40 γραμμ. διὰ λαδεράς, διπριά, κρεατώδες φαγητῶν καὶ διὰ τὸ τηγάνισμα.

ΖΑΜΠΟΝ: 40 γραμμάρια.

ΖΑΧΑΡΙΣ: Καθ' ἔθδιμάρια ἀναλογεῖ ποσότης 150 γραμμ., διὰ τὴν παρασκευὴν τῶν προγευμάτων, γλυκυσμάτων καὶ ἄλλων ροφημάτων. Εἰς τὰ παγερά καὶ λίαν ψυχρὰ κλίματα ἡ δηλητή ποσότης διπλασιάζεται.

ΙΧΘΕΙΣ ΝΩΠΟΙ ἢ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΙ: Μεγάλοι τεμαχιζόμενοι 250 - 300 γραμμ., μικροὶ 300 γραμμάρια.

ΚΑΛΑΜΑΡΑΚΙΑ: 200 γραμμάρια.

ΚΑΚΑΟΝ: Μετὰ γάλακτος 5 γραμμ., ἄνευ γάλακτος 7 γραμμ.

ΚΑΡΟΤΑ: Μετὰ φυλλωδῶν λαχανικῶν ἡ γεωμήλων ἀκαθάριστα, στο 50 γραμμάρια, μετὰ κρέατος, ἀκαθάριστα 70 γραμμάρια.

ΚΑΦΕΣ (Κόνις): Ἐφ' ἄπαξ χρῆσις 5 γραμμάρια.

ΚΗΠΕΥΤΙΚΟΙ ΚΑΡΠΟΙ: "Ανευ κρέατος, ἀκαθάριστοι μελιτζάνες 300 γραμμ., μπάμιες 200 γραμμ., κολοκυθάκια 400 γραμμ., ἀράκας 150 γραμμ., φασολάκια, κουκιά 250 γραμμ. κ.λπ. Μετὰ κρέατος ἀκαθάριστος ἡ ποσότης τῶν ὡς ἄνω εἰδῶν μειώνεται κατὰ 50 γραμμ. Διὰ γειτούστα ἀκαθάριστα μελιτζάνες 300 γραμμ., κολοκύθια 400 γραμμ., ντομάτες 300 γραμμ.

ΚΟΜΠΟΣΤΑ: Μῆλα, ροδάκινα, ἀχλάδια κ.λπ. 200 γραμμ. παρασκευασμένη.

KOPNT - ΜΠΙΦ (Corned Beef): 40 γραμμάρια.

ΚΟΤΟΠΟΥΛΟΝ: "Ορα πουλερικά.

ΚΟΥΑΚΕΡ (ΠΟΡΙΤΖ): 60 γραμμάρια.

ΚΡΕΑΣ: Μόσχου, θανάτινες νεαροῦ, βρός, ἀπτηλασμάτων περιτῶν λιπῶν, χοίρου μετ' ἀφάρεσιν δέρματος καὶ λίπους καὶ ἀρνίου 200 - 250 γραμμάρια (μετὰ ὅστῶν), διὰ μπιφτέκι κυμά 160 γραμμ., διὰ γιουσταρλάκια, ντολμάδες, κεφτέδες 120 γραμμ.

ΚΡΕΑΤΟΠΙΤΤΑ: 250 γραμμάρια.

ΚΡΕΜΑ: "Αλευρον (κόρν - φλάσιερ) ζάχαρι καὶ γάλα εἰς ποσότητας ἵκανάς διὰ τὴν καλὴν παρασκευὴν ἐνὸς πινακίου (πιάτου) ποσότητος 200 γραμμ. περίπου.

ΚΡΕΜΜΥΔΙΑ: Ἀναλόγως τοῦ εἴδους τοῦ φαγητοῦ.

ΛΑΝΤΣ - ΜΗΤ (Luneh Meat): 40 γραμμάρια.

ΛΑΧΑΝΙΚΑ ΦΥΛΛΩΔΗ: (Διὰ βραστᾶ) ραδίκια, σπανάκι, ἀντίδια, βλήτα, κράμβη, (λάχανον), ἀνθοκράμβη (κουνουπίδι), ἀγκινάρα κ.λπ., ἄνευ κρέατος, ἀκαθάριστα 400 γραμμ. περίπου, μετὰ κρέατος ἡ ψάρι ἀκαθάριστα 300 - 350 γραμμάρια.

ΛΟΥΚΑΝΙΚΑ ΤΥΠΟΥ ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤΗΣ: 40 γραμ. περίπου.

ΜΑΚΑΡΟΝΙΑ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΣ ΖΥΜΑΡΙΚΑ: "Ανευ κρέατος 150 γραμμάρια, μετὰ κρέατος 100 γραμμ. διὰ σούπαν 75 - 100 γραμμάρια.

ΜΑΡΜΕΛΑΔΑ: 30 γραμμάρια.

ΜΕΛΙ: 30 γραμμάρια.

ΜΟΥΡΤΑΔΕΛΛΑ: 40 γραμμάρια.

ΜΠΕΙΚΟΝ: 40 γραμμάρια.

ΜΠΙΣΚΟΤΑ: 3 - 4 τεμάχια.

ΝΤΟΜΑΤΑ ΝΩΠΗ: Διὰ σούπα καὶ ἐντράδα 50 γραμμ., πιλάφι καὶ ζυμαρικά 100 γραμμάρια.

ΝΤΟΜΑΤΑ ΚΑΘΑΡΙΣΜΕΝΗ ΕΙΣ ΚΥΤΙΑ: Μαγειρικὴ χρησιμοποιησίς ἀντὶ τῆς κοινῆς ντομάτας.

ΝΤΟΜΑΤΟΠΕΔΑΤΕΣ: "Ἐπιτρέπεται ἡ χρῆσις του, ἐφ' ὅσον ἡ ἔξεύσεις νωπῆς ντομάτας ἡ συντετρομένης τοιαύτης εἶναι δυσχερῆς.

ΕΗΡΟΙ ΕΛΑΙΩΔΕΙΣ ΚΑΡΠΟΙ: Μετὰ τοῦ φλοιοῦ των 100 γραμμάρια.

ΟΙΝΟΣ: 150 γραμμάρια.

ΟΚΤΑΠΟΔΕΣ: 250 γραμμάρια.

ΟΠΩΡΑΙ ΝΩΠΑΙ (Φρούτα): Διὰ μῆλα, ἀχλάδια, ροδάκινα, βερύκοκκα, 200 γραμμάρια, πορτοκάλια 250 - 300 γραμ., καρπούζι 500 γραμμ., πεπόνι 400 γραμμ., νωπά σταφύλια 350 γραμμ., νωπά σύκα 350 γραμμ. Δυνατόν, ἐπίσης, νὰ χορηγηθοῦν δύο μπανάνες μετρίου μεγέθους ἡ ἀλλα φρούτα ἐποχῆς, τοπικῆς παραγωγῆς ἀναλόγου βάρους.

ΟΡΥΖΑ: Μετὰ κρέατος ἡ διὰ σούπαν 60 γραμμ., διὰ πιλάφι 120 γραμμ.

ΟΡΥΖΟΓΑΛΟΝ: "Ορυζα, ζάχαρις καὶ γάλα εἰς ποσότητας 1-κανάκας διὰ τὴν καλὴν παρασκευὴν ἐνὸς πινακίου (πιάτου), ποσότητος 250 γραμμάριων περίπου.

ΟΣΠΡΙΑ: Ξηρὰ 130 γραμμ. Εἰς τὰς παγεράς περιοχὰς καὶ τὰς ἡμέρας νηστείας μέχρις 180 γραμμάρια.

ΠΑΓΩΤΟΝ: 100 γραμμάρια.

ΠΑΣΤΙΤΣΙΟΝ: 250 γραμμάρια.

ΠΑΤΑΤΕΣ: ("Ορα γεώμηλα).

ΠΟΥΛΕΡΙΚΑ: (κοτόπουλο - γαλόπουλο κ.λπ.) 250 γραμμάρια περίπου.

ΡΕΓΓΑ ΚΑΠΝΙΣΤΗ ἢ ΕΛΑΙΟΥ: 'Ως ὀρεκτικὸν 1/3 τεμαχίου.

ΣΑΛΑΤΑ: 'Αγγούρι - ντομάτα - μαρούλι - λάχανο κ.λπ. 200 γραμμ., ἐν συνόλῳ ἡ κεχωρισμένως, καθαρισμένα.

ΣΑΡΔΕΛΛΕΣ ΚΥΤΙΟΥ (ἐλαίου): Διὰ πρόγευμα καὶ ὀρεκτικὸν διανέμονται δύο τεμάχια.

ΣΚΟΜΒΡΙ ΕΛΑΙΟΥ: 'Ως ὀρεκτικὸν 80 γραμμάρια.

ΣΚΟΡΔΑ: 'Αναλόγως τοῦ εἴδους τοῦ φαγητοῦ.

ΣΟΛΟΜΟΣ: 'Ως ὀρεκτικὸν ἡ πρόγευμα 80 γραμμ., ὡς φαγητὸν 150 γραμμάρια.

ΣΠΑΝΑΚΟΠΙΤΤΑ: 150 - 200 γραμμάρια.

ΣΠΑΝΑΚΟΡΥΖΟΝ: 250 γραμμάρια.

ΣΤΑΦΙΔΕΣ: 100 γραμμάρια.

ΣΥΚΑ ΞΗΡΑ: 160 γραμμάρια.

ΣΥΚΩΤΙ ΜΟΣΧΟΥ: κ.τ.ο. 200 γραμμ., διὰ γεῦμας ἡ δεῖππνον.

ΤΕΙ-Ι-ΟΝ (τοστί): Δι' ἐφ' ἄπαξ χρῆσιν 2 γραμμάρια φύλλα - μίσχοι.

ΤΟΝΟΣ: 'Ως ὀρεκτικὸν ἡ πρόγευμα 80 γραμμάρια, ὡς φαγητὸν 150 γραμμάρια.

ΤΥΡΟΣ: Ξηρὸς τυρὸς (κασσέρι, κεφαλοτόρι κ.λπ.) 50 γραμμ., φέτα 60 γραμμάρια.

ΦΟΥΑ ΓΚΡΑ ΧΟΙΡΙΝΟΝ: 40 γραμμάρια.

ΦΡΟΥΤΑ: "Ορα ὀπώραι νωπαῖς.

ΧΑΛΒΑΣ ΣΥΜΙΓΔΑΛΙ: 100 - 130 γραμμάρια.

ΧΟΙΡΟΜΕΡΙΟΝ ΚΑΠΝΙΣΤΟΝ: 40 γραμμάρια.

ΧΟΡΤΑΡΙΚΑ: "Ορα λαχανικά φυλλώδη.

ΧΟΥΡΜΑΔΕΣ: 100 γραμμάρια.

ΧΥΜΟΣ ΦΡΟΥΤΩΝ: 200 γραμμάρια περίπου, διαδιελυμένος.

ΠΙΝΑΞ 2

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΣΙΤΗΡΕΣΙΟΝ ΕΙΣ ΕΥΚΡΑΤΟΝ ΚΛΙΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΧΕΙΜΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΑΣ

ΠΡΟΓΕΥΜΑ

ΓΕΥΜΑ

ΔΕΙΠΝΟΝ

ΔΕΥΤΕΡΑ

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, 1 αύγο, Corned Beef.

Κουάκερ (πόριτζ) μέ γάλα και ζάχαρη, τόνιος ή σολομός ή Lunch Meat, 1 αύγο, μπισκότα.

Τσάι, έλης, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, φουά - γκρά - χοιρινόν, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, ζαμπόν, 1 αύγο.

Κουάκερ (πόριτζ) μέ γάλα και ζάχαρη, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, 1 αύγο.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, τόνιος ή σολομός ή Corned Beef, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, έλης, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, λουκάνικα Φραγκφούρτης, 1 αύγο, μπισκότα.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, βιούτυρον νωπόν, μέλι ή μαρμελάδα, ζαμπόν, 1 αύγο, μπισκότα.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, βιούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Γάλα μέ καφέ ή κακάο ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βιούτυρον νωπόν, Corned Beef, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

'Εκαστην Τετάρτην και Παρασκευήν παροχή ξηρών καρπών (καρύδια ή φουντούκια ή άμυγδαλα ή φυστίκια ή σταφίδα ή ξηρά σύκα κλπ.) είς ποσότητα 100 γραμμαρίων (μετά το γεύμα και το δείπνον).

ΤΡΙΤΗ

'Ορεκτικόν, σπανακόριζο, κρέας μέ πατάτες, τυρός, φρούτο.

η

'Ορεκτικόν, κρέας μέ σπανάκι ή άλλα λαχανικά, πατάτες φούρνου, φρούτο.

ΤΕΤΑΡΤΗ

'Ορεκτικόν, γκιουσέτσι, κρέας, χόρτα βραστά μέ καρότα, τυρός, φρούτο.

η

'Ορεκτικόν, ψάρι βραστό μέ γρενιτούρα, φαρόσουπα αύγολέμονο, τυρός, φρούτο.

ΠΕΜΠΤΗ

'Ορεκτικόν, κρέας ψητό μέ πατάτες ή πιπερέ, λαχανικά βραστά μέ καρότα, τυρός, φρούτο.

η

'Ορεκτικόν, κρέας κοκκινιστό, ζυμαρικά ή δρυζά, σαλάτα ή λαχανικά βραστά, τυρός, φρούτο.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

'Ορεκτικόν, δσπριτια σαύπια μέ καρότα, ψάρι ή ξηράδες βακαλάος τηγανητός, σαλάτα, φρούτο.

η

'Ορεκτικόν, φάδα ή δσπριτια σαύπια, ξηράδες βακαλάος ή ψάρι φούρνου, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ

'Ορεκτικόν, χορτόσουπα, κρέας μέ πατάτες, τυρός, φρούτο.

η

'Ορεκτικόν, κρέας ψητό μέ πατάτες, δρυζά πιλάφι, τυρός, φρούτο.

ΚΥΡΙΑΚΗ

'Ορεκτικόν, μακαρόνια μέ σάλτσα ντομάτα - λάδι, κρέας κατσαρόλας μέ γαρνιτούρα, τυρός, γλύκισμα, φρούτο.

η

'Ορεκτικόν, παστίτσιο, κρέας βραστό ή κοκκινιστό, γαρνιρισμένο μέ μπιζέλια ή πατάτες και καρότα, τυρός, γλύκισμα, φρούτο.

Ζυμαρικά μέ σάλτσα ντομάτα - λάδι, μπιζέλι μέ σαλάτα, γιασούρτι ή τυρός, φρούτο.

Πιλάφι μέ νωπό βιούτυρο, κρέας ψητό, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

Μπριζόλα της σχάρας, πιλάφι μέ σάλτσα λάδι - ντομάτα, πατάτες τηγανητές, έλαται, φρούτο.

Πουλερικό ψητό, πιλάφι, σαλάτα ή λαχανικά βραστά, έλαται, φρούτο.

Πατάτες γιαχνί, ψάρι της σχάρας μέ λαδολέμονο, σαλάτα, γιασούρτι ή τυρός, φρούτο.

"Ορυζά μέ σάλτσα ντομάτα - λάδι, ψάρι τού φούρνου, λαχανικά βραστά, φρούτο, τυρός.

Σπανακόπιπα ή σπανακόρυζον, μπριζόλα σχάρας, τυρός, γλύκισμα, φρούτο.

Πουλερικό βραστό μέ γαρνιτούρα, σαύπια αύγολέμονο μέ ζυμαρικό, γιασούρτι ή τυρός, γλύκισμα.

Ψαρόσουπα αύγολέμονο, ψάρι βραστό λαδολέμονο, σαλάτα, γιασούρτι ή τυρός, φρούτο.

Πατάτες φούρνου, ψάρι τηγανητό, βραστά λαχανικά, γιασούρτι ή τυρός, φρούτο.

Συκώτι μέ πιλάφι ή πιλάφι και κεφτέδες τηγανητοί, σαλάτα ή λαχανικά βραστά, τυρός, φρούτο.

Σπανακόρυζο, μπριζόλα, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

Πατάτες γιαχνί, μπιζέτκια, σαλάτα, κρέμα ή γλύκισμα, φρούτο.

Πουλερικό ψητό μέ πατάτες, σαλάτα ή λαχανικά βραστά, γλύκισμα, τυρός, φρούτο.

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone : 283-7003/6
Telex : 27151
Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building, Piraeus
17/19 Akti Miaouli,
Telephone : 471-523/527
Telex : 212367
Telegrams : Sifco, Piraeus

ΠΙΝΑΞ 3

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΣΙΤΗΡΕΣΙΟΝ ΕΙΣ ΕΥΚΡΑΤΟΝ ΚΛΙΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥΣ ΘΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΑΣ

ΠΡΟΓΕΥΜΑ

ΓΕΥΜΑ

ΔΕΙΠΝΟΝ

ΔΕΥΤΕΡΑ

Γάλα μὲ καφὲ ἢ κακάο ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρη, 1 αύγό, τυρός, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ καφὲ ἢ κακάο ἢ τσάι, έληξ, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ καφὲ ἢ κακάο ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρη, 1 αύγό, τυρός, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ἢ καφὲ ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ἢ καφὲ ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ἢ καφὲ ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρη, 1 αύγό, τυρός, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ἢ καφὲ ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρη, σαρδέλλες κυτίου ἢ τυρός, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, ζαμπόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.

ΤΡΙΤΗ

Ορεκτικόν, πουλερικό φητό, μακαρόνια μὲ τριφτό τυρί καὶ βούτυρον νωπόν, σαλάτα ἢ λαχανικά βραστά, φρούτο.

η

Ορεκτικόν, πουλερικό βραστό γαρνιρισμένο μὲ καρότα καὶ λαχανικά, δρυζόσουπα, τυρός, φρούτο.

ΤΕΤΑΡΤΗ

Ορεκτικόν, δσπρια, φάρι τῆς σχάρας μὲ λαδολέμονο, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

η

Ορεκτικόν, φαρόσουπα αύγολέμονο, φάρι βραστό, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

ΠΕΜΠΤΗ

Ορεκτικόν, πιλάφι μὲ βούτυρον νωπόν, κρέας φητό μὲ πατάτες, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

η

Ορεκτικόν, κρέας γαρνιρισμένο μὲ μακαρόνια, λαδερά τῆς έποχής, τυρός, φρούτο.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Ορεκτικόν, σπανακόρυζο, φάρι φούρνου, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

η

Ορεκτικόν, φάρι βραστό μὲ λαδολέμονο, φαρόσουπα αύγολέμονο, σαλάτα, τυρός, φρούτο.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ

Ορεκτικόν, κρέας φητό, πιλάφι μὲ σάλτα ντομάτα - λάδι, σαλάτα ἢ λαχανικά βραστά, τυρός, φρούτο.

η

Ορεκτικόν, ντολιμάδες ἢ κεφτέδες τηγανητοί, πατάτες βραστές μὲ καρότα, σαλάτα ἢ λαχανικά βραστά, τυρός, φρούτο.

ΚΥΡΙΑΚΗ

Ορεκτικόν, κρέας τῆς καταστρόλας μὲ γαρνιτούρα πουρέ, μακαρόνια μὲ σάλτα, κολοκυθίκια βραστά ἢ πράσινα νωπά φαστόλακια βραστά μὲ καρότα, τυρός, γλύκισμα, φρούτο.

η

Ορεκτικόν, μοσχάρι μὲ ἀρακά καὶ καρότα, κοφτό μακαρονάκι μὲ τριφτό τυρί καὶ βούτυρον νωπό, γλύκισμα, φρούτο.

ΠΙΝΑΞ 4

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΣΙΤΗΡΕΣΙΟΝ ΔΙΑ ΛΙΑΝ ΨΥΧΡΑ "Η ΠΑΓΕΡΑ ΚΛΙΜΑΤΑ

ΠΡΟΓΕΥΜΑ

ΓΕΥΜΑ

ΔΕΙΠΝΟΝ

ΔΕΥΤΕΡΑ

Ορεκτικόν, κρεατόσουπα μὲ δρυζα ἢ ζυμαρικά, κρέας βραστό μὲ πατάτες καὶ καρότα, τυρός, φρούτο ἢ κομπόστα.

η

Ορεκτικόν, κρέας μὲ λαχανικά, πατάτες γιαχνί, τυρός, φρούτο ἢ κομπόστα.

Πουλερικό μὲ ἀρακά, ζυμαρικά μὲ σάλτα καὶ σκόρδο, τυρός, φρούτο.

"Οσπρια, σαλάτα, πουλερικό μὲ δρυζα, γιασύρτι ἢ τυρός, φρούτο.

Γάλα μὲ καφὲ ἢ κακάο ἢ τσάι, μέλι ἢ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, ζαμπόν, 1 αύγό.

Κουάκερ (πόριτζ), μὲ γάλα καὶ ζάχαρη, Luneh Meat, 1 αύγό, μπισκότα.

ΠΡΟΓΕΥΜΑ	ΓΕΥΜΑ	ΔΕΙΠΝΟΝ
	ΤΡΙΤΗ	
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, Corned Beef, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	'Ορεκτικόν, λαδερὸν ἐποχῆς, κρέας μὲ μακαρονάκι κοφτό, τυρός, φρούτο.	Κρεατόσουπα αύγολέμονο μὲ δρυζα ἥ ζυμαρικά, κρέας βραστὸν μὲ γαρνιτούρα πατάτες καὶ καρότα, τυρός, φρούτο.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, φουά - γκρά χοιρινόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	η 'Ορεκτικόν, κρέας στιφάδο, πιλάφι μὲ νωπὸν βούτυρον, τυρός, φρούτο.	Σύοπα ζυμαρικά μὲ ντομάτα, μπιφτέκι ἥ μπριζόλα, πατάτες τηγανητές, τυρός, φρούτο.
Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρι, 1 αύγό, ζαμπόν, μπισκότα.	ΤΕΤΑΡΤΗ	Ψαρόσουπα αύγολέμονο, ψάρι βραστὸν μὲ πατάτες καὶ μαγιονέζα ἥ λαδολέμονο, τυρός, φρούτο.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, Luneli Meat, 1 αύγό, μπισκότα.	'Ορεκτικόν, βακαλάος τηγανητός, σκορδαλία, δσπρια μὲ καρότα, τυρός, φρούτο.	Ψάρι φούρκου μὲ πατάτες ἥ ψάρι σχάρας μὲ μαγιονέζα ἥ λαδολέμονο καὶ σαλάτα, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, φρούτο.
Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρι, Corned Beef, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	'Ορεκτικόν, κρέας μὲ μακαρόνια, πατάτες γιαχνὶ μὲ καρότα, τυρός, φρούτο.	Πουλερικό ψητὸν μὲ πατάτες καὶ καρότα, ζυμαρικό μὲ ντομάτα, γιασούρτι ἥ τυρός, γλύκυσμα, φρούτο.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, φουά - γκρά χοιρινόν, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	η 'Ορεκτικόν, κρέας μὲ μακαρόνια, πατάτες, τυρός, φρούτο.	Πουλερικό βραστὸν μὲ γαρνιτούρα πράσινα μπιζέλια, πιλάφι μὲ ντομάτα καὶ ζωμὸν πουλερικοῦ, τυρός, φρούτο γλύκυσμα.
Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρι, ζαμπόν, 1 αύγό, μπισκότα.	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	Καλαιμαράκια ἥ ψάρια τηγανητά, σαλάτα, δσπρια, τυρός, φρούτο.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, ζαμπόν, 1 αύγό, μπισκότα.	'Ορεκτικόν, δσπρια, ψάρι τοῦ φούρνου μὲ πατάτες, τυρός, φρούτο.	Σπανακόρυζο, ψάρια τηγανητά, σαλάτα, τυρός, φρούτο.
Κουάκερ (πόριτζ), μὲ γάλα καὶ ζάχαρι, Corned Beef, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	'Ορεκτικόν, ψαρόσουπα αύγολέμονο, ψάρι βραστὸν μὲ μαγιονέζα ἥ λαδολέμονο καὶ λαχανικὰ γαρνιτούρα, τυρός, φρούτο.	Κρέας ψητό, σαλάτα, πιλάφι μὲ νωπὸν βούτυρον, γιασούρτι, φρούτο.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, Luneli Meat, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	ΣΑΒΒΑΤΟΝ	Συκώτι ἥ κεφτεδάκια τηγανητά, λαχανικά βραστά, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, φρούτο.
Κουάκερ (πόριτζ), μὲ γάλα καὶ ζάχαρι, Luneli Meat, 1 αύγό, μπισκότα.	'Ορεκτικόν, κρέας μὲ πατάτες, πιλάφι, τυρός, φρούτο.	Πουλερικό ψητὸν μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι καὶ πατάτες, πιλάφι μὲ βούτυρον νωπό, γλύκυσμα, γιασούρτι ἥ τυρός, φρούτο.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, λουκάνικα Φραγκούρτης, 1 αύγό, μπισκότα.	ΚΥΡΙΑΚΗ	Σύοπα ζυμαρικά μὲ ντομάτα, κρέας κατσαρόλας καὶ πατάτες, τυρός ἥ γιασούρτι, γλύκυσμα, φρούτο.
Κουάκερ (πόριτζ), μὲ γάλα καὶ ζάχαρι, λουκάνικα Φραγκούρτης, 1 αύγό, μπισκότα.	'Ορεκτικόν, παστίτσιο, κρέας φούρνου μὲ πατάτες, σαλάτα, τυρός, γλύκυσμα, φρούτο.	Πουλερικό ψητὸν μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι καὶ πατάτες, πιλάφι μὲ βούτυρον νωπό, γλύκυσμα, γιασούρτι, φρούτο.
Έκαστην Τρίτην καὶ Πέμπτην παροχὴ ξηρῶν καρπάνων (καρύδια, φουντούκια, φυστίκια, άμυγδαλα, σταφίδες ἥ ξηρά σύκα κλπ.) εἰς ποσότητα 100 γραμμαρίων (μετά φλοιού) μετά τὸ γεύμα καὶ τὸ δεῖπνον.	η 'Ορεκτικόν, μακαρόνια σάλτσα, κρέας φούρνου μὲ πατάτες, λαχανικά βραστά, τυρός, γλύκυσμα, φρούτο.	Σύοπα ζυμαρικά μὲ ντομάτα, κρέας κατσαρόλας καὶ πατάτες, τυρός ἥ γιασούρτι, γλύκυσμα, φρούτο.
ΠΙΝΑΞ 5		
	ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΟΝ ΣΙΤΗΡΕΣΙΟΝ ΔΙΑ ΤΡΟΠΙΚΑ ΚΛΙΜΑΤΑ	
ΠΡΟΓΕΥΜΑ	ΓΕΥΜΑ	ΔΕΙΠΝΟΝ
	ΔΕΥΤΕΡΑ	
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγό, τυρός, χυμός φρούτων.	'Ορεκτικόν, μπιφτέκι ἥ μπριζόλα μόσχου μὲ γαρνιτούρα λαχανικά, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, φρούτο καὶ χυμός φρούτων.	Κρέας μόσχου μὲ λαχανικά (έντραδα), πατάτες σαλάτα, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	η 'Ορεκτικόν, κρέας μὲ λαχανικά (έντραδα), σπαγέττο μὲ τριφτό τυρί καὶ βούτυρον νωπόν, φρούτο, χυμός φρούτων.	Πουλερικό ψητὸν μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, σαλάτα, γιασούρτι ἥ τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.
Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα καὶ ζάχαρη, τυρός, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	ΤΡΙΤΗ	Κρέας ψητό κρύο μὲ γαρνιτούρα λαχανικά βραστά, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, 1 ποτήριον γάλα, φρούτο καὶ χυμός φρούτων.
Γάλα μὲ καφὲ ἥ κακάο ἥ τσάι, μέλι ἥ μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγό, χυμός φρούτων.	'Ορεκτικόν, πουλερικό ψητὸν μὲ πατάτες πουρέ, λαδερὸν ἐποχῆς σαλάτα, τυρός ἥ γιασούρτι, φρούτο, χυμός φρούτων.	Κρέας μόσχου κοκκινιστὸν μὲ σπαγέττο, λαχανικά, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

ΠΡΟΓΕΥΜΑ

ΓΕΥΜΑ

ΔΕΙΠΝΟΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ

Γάλα μὲ κακάο ή καφέ ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, τυρός, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα και ζάχαρη, 1 αύγο, τυρός, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ή καφέ ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα και ζάχαρη, τυρός, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ή καφέ ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγο, τυρός, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ή καφέ ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγο, τυρός, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα και ζάχαρη, τυρός, 1 αύγο, χυμός φρούτων.

Γάλα μὲ κακάο ή καφέ ή τσάι, μέλι ή μαρμελάδα, βούτυρον νωπόν, 1 αύγο, τυρός, χυμός φρούτων.

Κουάκερ (πόριτζ) μὲ γάλα και ζάχαρη, 1 αύγο, τυρός, χυμός φρούτων.

ΠΕΜΠΤΗ

'Ορεκτικόν, πουλερικό ψητό μὲ πατάτες φούρνου, σπαγέττο ντομάτα - λάδι, σαλάτα ή λαχανικά βραστά, τυρός, φρούτο ή χυμός φρούτων.

ή

'Ορεκτικόν, μακαρόνια μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, κρέας ψητό ή μπιφτέκι μὲ πατάτες, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

ή

'Ορεκτικόν, μακαρόνια μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, κρέας ψητό ή μπιφτέκι μὲ πατάτες, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ

'Ορεκτικόν, κρέας ψητό, σπαγέττο μὲ τριφτό τυρί και βούτυρον νωπόν, σαλάτα, φρούτο, χυμός φρούτων.

ή

'Ορεκτικόν, μπιφτέκι ή μπριζόλα μὲ γαρνιτούρα λαχανικά βραστά, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

ΚΥΡΙΑΚΗ

'Ορεκτικόν, πουλερικό φούρνου μὲ πατάτες, σπανακόπιττα ή κρεατόπιττα, τυρός, γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

ή

'Ορεκτικόν, μοσχάρι μὲ λαχανικά (έντραδα), σαλάτα πατάτες, τυρός, γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

ή

Ψάρι τηγανητό, σαλάτα, πιλάφι μὲ νωπόν βούτυρον, γιασούρτι ή τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

Ψάρι της σχάρας λαδολέμονο, γαρνιτούρα βραστές πατάτες, λαδερό έποχης, γιασούρτι ή τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

Κρέας ψητό κρύο μὲ πατάτες πουρέ, σπανακόπιττα, σαλάτα, κρέμα ή γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

Μπιφτέκι ή μπριζόλα μόσχου μὲ σαλάτα λαχανικά βραστά, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, κρέμα ή γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

Ψάρι φούρνου μὲ πατάτες, λαδερό έποχης, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

Ψάρι της σχάρας λαδολέμονο, σαλάτα, σπαγέττο μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, φρούτο, χυμός φρούτων.

Πιλάφι μὲ τριφτό τυρί και βούτυρο νωπό, μπιφτέκι ή μπριζόλα μόσχου γαρνιρισμένη μὲ λαχανικά βραστά και καρότα, φρούτο, χυμός φρούτων.

Κοτόπουλο ψητό γαρνιρισμένο μὲ λαχανικά βραστά και καρότα βραστά, γιασούρτι ή τυρός, γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

Παστίτσιο, κρέας ψητό κρύο γαρνιρισμένο μὲ λαχανικά βραστά και καρότα βραστά, γιασούρτι ή τυρός, γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

Πουλερικό ψητό κρύο γαρνιρισμένο μὲ λαχανικά βραστά και καρότα βραστά, πιλάφι μὲ σάλτσα ντομάτα - λάδι, τυρός, γλύκυσμα, φρούτο, χυμός φρούτων.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

ΘΡΕΠΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΑΝΤΙΚΑΘΙΣΤΑΜΕΝΑ ΔΙ' ΕΤΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΥΤΟΥ ΕΙΔΟΥΣ

"Η ΠΑΡΑΠΛΗΣΙΩΝ ΤΟΙΟΥΤΩΝ "Η ΙΣΟΤΙΜΟΥ ΘΡΕΠΤΙΚΗΣ ΑΞΙΑΣ ΟΤΑΝ ΑΠΟΒΑΙΝΗ ΑΝΕΦΙΚΤΟΣ Η ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΤΩΝ "Η ΔΥΣΧΕΡΗΣ Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΩΝ

- ΒΟΥΤΥΡΟΝ ΝΩΠΟΝ (φρέσκο) ΠΡΟΓΕΥΜΑΤΟΣ: Διάξ ξηρού τυρού 50 γραμ., φέτας 60 γραμ.
- ΒΟΥΤΥΡΟΝ ΝΩΠΟΝ (φρέσκον) ΜΑΓΕΙΡΙΚΟΝ: Διάξ έλαστολάδους και λοιπών έλαδιών 8% μικροτέρου βάρους.
- ΓΑΛΛΑ: Διάξ κοινού γάλακτος 250 γραμ., ζάχαρούχου άναλογου βάρους, ξηρού τυρού 50 γραμ., φέτας 60 γραμ.
- ΓΙΑΟΥΡΤΙ: Διάξ ξηρού τυρού 50 γραμ., ή φέτας 60 γραμ.
- ΕΛΑΙΟΛΑΔΟΝ: Διάξ σογελαίου, άραβοσπελαίου, σιτελαίου, φουντουκελαίου, άραχιδελαίου, ήλιοσπερελαίου κ.ά.δ., ίσου βάρους, βουτύρου νωπόν (φρέσκου) μαγειρικού 8% μεγαλυτέρου βάρους.
- ΖΥΜΑΡΙΚΑ: Διάς όρυζης 5% μικροτέρου βάρους κουάκερ (πόριτζ) 10% μεγαλυτέρου βάρους.
- ΙΧΘΕΙΣ ΝΩΠΟΙ (ή ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΙ): Διάς τόνου ή σολομού 45 - 50% μικροτέρου βάρους ή και έξι άποσχούς κρέατος 15% μικροτέρου βάρους.
- ΚΑΦΕΣ (κόνις): Διάς κακάου (κόνις) ίσου βάρους, φύλλων και μίσχων τείου ή χαμαιμήλου ή φασκομήλου.
- ΚΗΠΕΥΤΙΚΟΙ ΚΑΡΠΟΙ: (ντομάτες, άρακάς, φασολάκια, κουκιά, μελιτζάνες, μπάμιες, κολοκυθάκια, άγγούρια κ.λπ.). Διάς βραστών φυλλώδων λαχανικών (σπανακίου, ραδικίων, βλήτων,

- άντιδιών κ.ά.) ή άνθοκράμβη (κουνουπίδι) ή άγκινάρες κ.ά. ή αύτοφιλων χόρτων.
- Τάς φυλλώδης ινωπάλλονται είς οιανδήποτε μαγειρικήν έπειξεργασίαν, δύνανται νάντια άντικαστασθούν διάς κατεψυγμένων ή είς κυτία συντετρημένων τοιούτων. Τάς παρεχόμενα, δύμως, ως σαλάτα (μαρούλια, λάχανον κ.λπ.), δύνανται νάντια άντικαστασθούν μόνον διάς κατεψυγμένων τοιούτων. 'Επι άνωπερβλήτου άδυναμίας έξειρεσεως τοιούτων διάς σπρίων ή γεωμήλων.
- ΚΡΕΑΣ: Διάς πουλερικών ίσου βάρους, κόρντη - μπίφ (Corned Beef) μικροτέρου βάρους, σπλάχνων (ήπατος, σπληνός κ.λπ.) ίσου βάρους, ίχθυών νωπών 30% μεγαλυτέρου βάρους, τόνου ή σολομού 30% μικροτέρου βάρους.
- ΜΑΡΜΕΛΑΔΑ: Διάς μέλιτος.
- ΜΠΙΦΤΕΚΙ: Διάς μπριζόλας, τηγανητών κεφτέδων, γεμιστών ή έτερων φαγητών, άντινα έχουν ώς κύριον συστατικόν κυριαρχώντας, υπολιμόδες κ.τ.δ.).
- ΝΤΟΜΑΤΟΠΟΛΤΟΣ ΑΛΜΥΡΟΣ (πελπές): Διάς χυμού ντομάτας, δλοκλήρου νωπής ντομάτας ή καλώς συντετρημένης ντομάτας.
- ΟΠΩΡΑΙ ΝΩΠΑΙ (φρούτα): Διάς συντετρημένων τοιούτων ή

- τών χυμών αύτών καλώς διατηρημένων ή κομπόστας ή άποξη-ραμένων φρούτων.
- ΟΙΝΟΣ: Διά ζύθου 330 γραμμαρίων.
- ΣΑΡΔΕΛΛΕΣ ΚΥΤΙΟΥ (έλαιο): Διά σολομού, τόνου, σκάμπρου έλαιου 80 γραμ., ρέγγας καπνιστής. Τὰ εἰδη ταῦτα δύνανται νὰ ἀντικαθίστανται μεταξύ των.
- ΧΟΙΡΟΜΕΡΙΟΝ ΚΑΠΝΙ ΣΤΟΝ: Διά Corned Beef, Lunch Meat, μπείκον, ζαμπόν, φουά - γκά χοιρινὸν ἵσον βάρους. Τὰ εἰδη ταῦτα δύνανται νὰ ἀντικαθίστανται μεταξύ των.

2. ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΣΑΦΗΝΙΣΕΙΣ

Πάντα τὰ τρόφιμα πρέπει νὰ είναι υγιεινά καὶ ἀρίστης ποιότητος. Τὸ βάρος πάντων τῶν διατροφικῶν ὑλικῶν, πλὴν τοῦ ἄρτου, ὑπολογίζεται πρὸ πάσης μαγειρικῆς αύτῶν ἐπεξεργασίας.

‘Ο ἄρτος παρασκευάζεται ἐν τῷ πλοίῳ ἀνὰ δύο ἡμέρας τὸ βραδύτερον. ‘Η ζυμώσεις καὶ ἡ ἔψησις αὐτοῦ πρέπει νὰ είναι ἡ ἀρμόδουσα καὶ νὰ παρέχεται εἰς τὸ πλήρωμα νωπός. Μόνον ἐπὶ κακοκαιρίας ἡ νοσήσεως τοῦ ἀρτοποιοῦ χορηγεῖται διπυρίτης.

Τὸ κρέας παρέχεται κατὰ προτίμησιν ἐκ μόσχου ἡ δαμάλεως καὶ μόνον σταγίως ἐναλλάσσεται διὰ κρέατος νεαροῦ βοδὸς καὶ ἀμυνό. Πάντα τὰ κρεατώδη πρέπει νὰ είναι ἀπτηλαγμένα τῶν περιττῶν λιπών. ‘Ἐν ὅρμῳ δέον νὰ παρέχεται νωπὸν κρέας, ἐφ’ ὅσον ἔξευρίσκεται ἐπιποτίως.

Μιτιφέκι τῆς σχάρας ἡ ψητὸς ἡ φούρνου είναι βόειον κρέας (μόσχου, δαμάλεως ἡ νεαροῦ βοδὸς) κοπανιστὸν ἡ ἀλεσμένον (κυμάτις), ψηνόμενον χωρὶς ἐπιπρόσθετον λίπος.

‘Ο κυμάτις, ἀνεξαρτήτως τῆς χρήσεώς του (κεφτέδες τηγανητοί, γιουζαράκια, ντομάρδες, γυμιστά κ.ἄ.), πρέπει νὰ προέρχεται ἐκ καλῆς ποιότητος βοείου κρέατος.

Εἰς τὸ ἔτερας παρασκευῆς κρέας θὰ περιλαμβάνεται 25% κόκκαλου.

Τὸ αὐγὸν παρέχεται κατὰ βούλησιν βραστὸν ἡ τηγανητόν.

‘Οσάκις προβλέπεται ἐν τῷ ἐδεσματολογίῳ ἡ χορήγησις λαχανικῶν ἡ σαλάτας, νοεῖται ἡ χορήγησις λαχανικῶν ἡ σαλάτας ἐποχῆς. ‘Η γαρνιτούζα ὅταν δὲν καθορίζεται θὰ είναι ἀναλόγως τῆς ἐποχῆς, καρότα μὲν κουκιά ἡ ἀράκα, καρότα μὲν λάχανο, μαρούλια καὶ ραπανάκια, ἀγκινάρες καὶ κρεμμύδια, καρότα μὲν κουνουπίδι, καρότα μὲν σάλτσα ντομάτα - λάδι. Εἰς τὸ ἀλαιολάδον πρέπει νὰ καθορίζεται ἐκ τῶν προτέρων τὸ ἀνώτατον δριον ὅξυτης, διπερ εἶναι 2%. ‘Η χρήσις σπορελάδου διὰ τὸ τηγανόνισμα, ἀντὶ τοῦ ἀλαιολάδου είναι γενστικῶς καλυτέρα καὶ υγιεινότερα.

— ΛΑΛΑΝΤΟΕΙΔΗ (λουκάνικα, μουσταρδέλλα κ.τ.δ.): Πάντα τὰ ἀλιτάστα καὶ γενικῶς πάντα τὰ κρεατώδη, καθ’ ἀριστήν της χρήσιμων χρωστικῶν ἡ ἐπιβλαδῶν συντηρητικῶν μέσων πρέπει νὰ ἀποφέυγωνται.

— ΑΝΑΨΥΚΤΙΚΑ: Παρέχονται πωροκαλάδες ἡ λεμονάδες ἐμφιαλωμέναι.

— ΓΑΛΛΑ ΝΩΠΟΝ: Παρέχεται μόνον ἐν λιμένῃ ἡ ἐν ὅρμῳ, ἐφ’ ὅσον καθίσταται δυνατή ἡ συντήρησις του.

— ΓΙΑΟΥΡΤΙ: Παρέχεται μόνον ἐν λιμένῃ ἡ ἐν ὅρμῳ, ἐφ’ ὅσον καθίσταται δυνατή ἡ προμήθεια του καὶ ἡ τιμὴ του είναι λογική. ‘Επίσης, ἐν λιμένῃ ἡ ἐν ὅρμῳ, ἐφ’ ὅσον ἔξευρισκεται γιασούρτι, νὰ προτιμᾶται ἡ χορήγησις του ἀντὶ τοῦ τυροῦ, διάσκις προβλέπεται γιασούρτι ἡ τυρός (διαζευκτικῶς).

— ΓΛΥΚΥΣΜΑΤΑ: Τὸ γλύκυσμα του γεύματος τῆς Κυριακῆς δύναται νὰ ἀντικαταστήσῃ διὰ παγωτοῦ.

— ΙΧΘΥΕΣ: ‘Ιχθεῖς κατοί παρέχονται μόνον ἐν ὅρμῳ ἡ λιμένῃ, ἐφ’ ὅσον υφίσταται εὐχέρεια ἔξευρέσσεως.

— ΚΑΦΕΣ: Καφές παρέχεται εἰς τοὺς αἵτοντας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἡμέρας καὶ μέχρι τρεῖς καφέδες ἡμερησίων, ἐλληνικὸς ἡ γαλλικός, ἀναλόγως τῶν διατηρημένων ὑπὸ τοῦ πλοίου μέσων παρασκευῆς.

— ΟΡΕΚΤΙΚΑ: Διά τὸ ἐδεσματολόγιον τῆς θερινῆς ἐποχῆς καὶ τῶν τροπικῶν κλιμάτων πρέπει νὰ περιορίζωνται μόνον εἰς τὰς ἑταῖς καλῶς συντηρημένας καὶ προσφερομένας μετ’ ἀλαιολάδου καὶ δέοντος καὶ τὰς σαρδέλλας κυτίου ἡ σκόμβρου ἔλαιον. Διά τὸ ἐδεσματολόγιον τῆς χειμερινῆς ἐποχῆς καὶ τῶν παρεργῶν κλιμάτων νὰ παρέχωνται πλὴν τῶν ἑλαῖων καὶ τόνος, σολαμός, σαρδέλλαις κυτίου, καπνιστή ρέγγας ἡ λουκάνικα τύπου Φραγκούρητης.

— ΣΑΛΤΣΑΙ: Κατὰ τὸ δυνατόν, αἱ σάλτσαι νὰ παρασκευάζων-

ται ἐξ ἀλαιολάδου.

— ΣΟΥΠΑ: ‘Οπου ἀναφέρεται διπλῶς «σούπα ζυμαρικά μὲ βούτυρον καπὸν καὶ ντομάτα, δύναται νὰ ἀντικαθίσταται διὰ «σούπας προπαρασκευασμένης» συμφώνως πρὸς τὰς δόηγιας τῶν κατασκευαστῶν.

— ΧΡΗΣΙΣ ΟΙΝΟΥ: Οἶνος παρέχεται καθημερινῶς εἰς ποσότητα 150 γραμμαρίων κατ’ ἄτομον, δι’ ἐκαστον γεύμα καὶ δεῖπνον ἀντιστοίχως εἰς τὰς ἔξης περιπτώσεις: α) ‘Οσάκις τὸ πλοῖον εύρισκεται ἐν πλῷ, εἰς τὰς λίαν ψυχρὰς ἡ πασγεράς περιοχάς. β) Κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου ἐν ὅρμῳ ἡ λιμένη εἰς τὰς περιοχάς τὰς περιοχάς, ἔξαιρεσει τῆς τροπικῆς. γ) ‘Ἐν πλῷ ἡ ἐν λιμένι, κατὰ τὰς ἐπισήμους ἡ ορταζάς, τὰς καθοριζόμενας ὑπὸ τῆς ισχυρότητος συλλογικῆς συμβάσεως.

Οἶνος δὲν παρέχεται διάσκις τὸ πλοῖον εύρισκεται ἐν πλῷ εἰς περιοχάς τροπικῶν ἡ εύκρατων κλιμάτων, ἔξαιρεσει τῆς ἐδαφικῆς περιπτώσεως. ‘Ἐν ἐλλείψει ἡ ἀδυναμία προμηθείας οἶνου παρέχεται ζυθὸς εἰς ποσότητα 330 γραμμαρίων δι’ ἐκαστον γεύμα καὶ δεῖπνον ἀντιστοίχως. Συνιστάται εἰς τοὺς ναυτικούς, τοὺς ἄγοντας ἡλικίαν μικροτέρων τῶν 18 ἑτῶν καὶ εἰς τοὺς πάσχοντας ἐκ νοσημάτων τοῦ ἥπατος, στομάχου κ.λπ., διπερ ἀποφεύγουν τὴν χρήσιν οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν.

3. ΓΕΝΙΚΑΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Εἰς τοὺς ἀνδρας φυλακῶν 20.00 - 24.00 καὶ 00.01 - 04.00 καὶ εἰς ἐκαστον νυκτοφύλακα καταστρώματος ἡ μηχανῆς, τόσον ἐν πλῷ, δοσον καὶ ἐν λιμένι, χορηγούνται, ἐκτὸς τῶν κανονικῶν φαγητῶν, ἐν αὐγῷ, τυρός 1½ μερίδος, δύο κεφτέδες ἡ τέσσιν καὶ γάλα, μετὰ τῆς ἀναλόγου ποσότητος σακχάρεως.

‘Ολα τὰ συντετηρημένα κρεατώδη ἡ θαλάσσια εἰδη πρὸ παντὸς ὀκτάποδες, καλοιμαράκια καὶ γενικῶς μαλάκια, πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται εἰς αὐστηρόν ἐλεγχον.

Εἰς αὐστηρὸν ἐλεγχον πρέπει νὰ ὑποβάλλωνται, ἐπίσης, αἱ δεξαμεναὶ νεροῦ, αἱ ἀποθῆκαι τροφίμων, τὰ σκεύη μαγειρικῆς καὶ σερβίσιματος.

‘Ο ἄρτος, τὰ ποτὰ καὶ τὰ μαγειρευόμενα φαγητὰ καταναλίσκονται ἐντὸς τοῦ πλοίου. Αἱ μερίδες, αἱ μὴ χρησιμοποιούμεναι ἐν τῇ Τραπέζῃ ἀπαγορεύεται νὰ μεταδιβάζωνται ὑπὸ τοῦ δικαιούχου εἰς πρόσωπα ἔξω τῆς Τραπέζης καὶ ἔξω τοῦ πλοίου ἡ νὰ ἀπορρίπτωνται ὑπὸ αὐτοῦ εἰς τὴν θάλασσαν. ‘Απαγορεύεται, ἐπίσης, ἡ χρησιμοποίησις ὑπολειμμάτων φαγητού τῆς προηγουμένης ἡμέρας κατὰ τὴν ἐπονέμην.

Εἰς περίπτωσιν καθ’ ἧν διαπιστοῦται κατ’ ἐπανάληψην πλεόνασμα παρασκευασμένου τίνος φαγητού, πρὸς ἀποτροπὴν ὀδικαιολογήτου σπατάλης, παρέχεται ἡ δυνατότητα εἰς τὴν ‘Επιπτροπὴν Τροφίμων τοῦ πλοίου διπερ ποτορίση ἀναλόγως τὴν κατ’ ἄτομον μερίδα την διὰ τὸν παρασκευήν τοῦ φαγητοῦ αὐτοῦ ἀπαίτουμενων θρεπτικῶν μέσων, γενομένης πρὸς τοῦ μνείας εἰς τὸ Βιβλίον ‘Επιπτροπῆς Τροφίμων.

Τροφὴ εἰς ἀσθενεῖς παρέχεται ἀνευ περιορισμοῦ, ὡς πρὸς τὸ εἶδος καὶ τὴν ποσότητα, συμφώνως πρὸς τὰς δόηγιας τοῦ ιατροῦ, μὴ ὑπαρχουσῶν δὲ τοιούτων ὑπὸ τοῦ ὑποπλοίαρχου. ‘Η μερὶς τῶν ἀσθενώντων δὲν τίθεται εἰς τὸ σιτηρέσιον.

Κατὰ τὰς ἡμέρας Καθαρᾶς Δευτέρας, Μεγάλης Παρασκευῆς καὶ ‘Ψύχσεως τοῦ Τιμίου Σταυροῦ (14 Σεπτεμβρίου) θεσπίζεται θρησκευτικὴ νηστεία.

Κατὰ τὰς λοιπὰς ἡμέρας ἀργίας, ὡς αὗται δρίζονται ὑπὸ τῆς ισχυρότητος ἐκάστοτε συλλογικῆς συμβάσεως, θεσπίζεται ἐδεσματολόγιον κυριακῆς, ἐφ’ ὅσον αὗται δὲν συμπίπτουν μετ’ αὐτῆς.

‘Ο πλοιάρχος καὶ δι’ αὐτῆς μηχανικὸς είναι συνυπεύθυνοι διὰ τὴν ὑγιεινήν ποδίτης τοῦ παρεχομένου εἰς τὸν πλήρωμα ποσόμου ὕδατος, συμφώνως πρὸς τὸν ιατρόν τοῦ πλοίου.

Διευκρινίζεται διτὶ εἰς περίπτωσιν καθ’ ἧν πλοίον τι κατὰ ταξιδίου του πρόκειται νὰ διέλθῃ ἐκ πλειόνων τῶν δύο γεωγραφικῶν περιοχῶν (ζωνῶν) καὶ συνιπείδ τούτου ἡ τήρησις τοῦ ἐδεσματολόγιου ἀπαίτου τῶν περιοχῶν αὐτῶν καθίσταται δυσχερής, ἐλλείψει προμηθείας τροφίμων τινῶν, παρέχεται ἡ εὐχέρεια εἰς τὸν πλοιάρχον διπερ ἐπιλέγη καὶ ἐφαρμόζῃ τὰ ἐδεσματολόγια δύο ἐκ τῶν ἀντικτέρων περιοχῶν καὶ δι’ ἑκείνων ἔνθα τὸ πλοίον θὰ παραμείνῃ τὸν περιστότερον χρόνον.

ΕΦΟΔΙΑ ΚΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΚΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

Τηλεφωνήσατε: 476-435 • 476-628 ◆ TELEX: 212465

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΜΕ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Σχετικώς μέν τὸ ζήτημα τῆς αύτοράτου τηλεφωνικής συνδέσεως μὲ τὴν Ἀγγλίαν ἔχει νὰ ὑπογραμίσω τὴν σπουδαιότητὰ του καὶ ἀπὸ ναυτιλίσιης πλευρᾶς. "Αν τὸ ζήτημα ἐπιλυθῇ τὰ 90% τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν θὰ θέλουν ἐδῶ νὰ ἐγκατασταθοῦν — πρώτος ἔγκ.

Μὲ τὴν Νέαν Υόρκην συνεννοούμεθα ἡδη τηλεφωνικῶς ἐντὸς δευτεροέπτων, ὅσον, δηλαδή, διάστημα χρειάζεται νὰ συνθέσῃ τὶς τὸν ἀριθμὸν. Τὸ αὐτὸν θὰ γίνη καὶ μὲ τὸ Λονδίνον, ὅπου τὸ τηλέφωνον αὐτοματοποιηθῇ. Εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Σίτου δὲν θὰ χρειάζεται τοῦ λοιποῦ ὁ λόγος τῶν ὑπαλλήλων, ἐκτὸς τῶν ἐπὶ τῶν ναυλώσεων καὶ τῶν ἀσφαλίσεων ἀναγκαίων.

Μέγα, κατὰ συνέπειαν, ὄφελος διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν τὴν Ναυτιλίαν. Ἐπιβάλλεται ἡ ἐτίμονος προσπάθεια τῆς Κυβερνήσεως διὰ νὰ ἐπιλυθῇ τὸ ζήτημα.

ΦΙΛΙΚΩΤΑ
Ν. Β. ΡΕΟΥΜΝΗΣ

Σύρος 3 Ιουνίου 1971

ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ τῆς ἀπὸ 26ης Ἀπριλίου 1971 ἐπιστολῆς τῆς ἑταῖρίας «ΝΑΥΣΙ» Α.Ε., ἡ ὁποίας ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ τεύχος σας τῆς 15ης Μαΐου ἐξ., ἔσωκλεισμένη τὸ παρούση ἀντίγραφον ἐπιστολῆς τῆς ἡμετέρας ἑταῖρίας, πρὸς τὴν «ΝΑΥΣΙ» Α.Ε. ὑπὸ ἡμερωμηνίαν 7 Μαΐου 1971 μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως δημοσιεύθῃ εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος τῆς ὑφ' ὑμᾶς ναυπλιακῆς ἐπιθεωρήσεως.

Εὐχαριστούντες,
Διαελούμεν μετὰ τιμῆς
ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Α.Ε., Κλάδος Πρακτορεύσεων

Σ. Π. ΜΑΥΡΙΚΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

Πειραιεὺς 4 Ιουνίου 1971

• • •
«ΝΑΥΣΙ» Α.Ε.
Μεθώνης 34,
Πειραιά
Κύριοι,

Ο. κ. I. A. Γουλανδρῆς μᾶς ἀπέστειλεν ἀντίγραφον τῆς ἀπὸ 26ης Ἀπριλίου 1971 ἐπιστολῆς σας πρὸς αὐτὸν μὲ τὴν παράκλησιν ὅπως ἐπικοινωνήσετε μεθ' ὑμῶν σᾶς διαβεβαιώσαμεν διὸ διὰ τῶν περὶ ὃν ὁ λόγος δηλώσεων του ἐν ὑδεμάτῃ περιπτώσει ὑπῆρξε πρόθεσις νὰ πληγῇ ἡ καθ' οἰνδήποτε τρόπον θῆγῃ ἡ ἐπισκευαστική βιομηχανία τοῦ Περάματος, καὶ ἡ ἑταῖρία «ΝΑΥΣΙ» ειδικότερον. Ἀναμφιθώλως εἰσθε ἐν γνώσει τοῦ θάμνατος, τὸ ὅποιον ἔχει ἐπιτελεσθῇ κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη εἰς τὰς ἐπισκευαστικὰς βάσεις τοῦ Περάματος ἡμεῖς δέ, ἀν καὶ οὐδέποτε ἥλθομεν εἰς τὴν ἐπισκευαστικήν μεθ' ὑμῶν, γνωρίζομεν τὴν «ΝΑΥΣΙ» ὡς τὸν κατέχοντα πρωτοπόρον τῆς προσποθείας αὐτῆς.

Ἐξ ὄσων ὅμως γνωρίζουμεν, ἡ «ΝΑΥΣΙ» μέχρι τούδε τουλάχιστον δὲν ἀνέλαβε πλήρη δικαστασκεύην ὑπερακεανίου πλοίου τῆς τάξεως τοῦ «ΟΛΥΜΠΙΑ» καὶ, χωρὶς βεβαιώς

νὰ θέλωμεν οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον νὰ θίξωμεν τὰς ίκανότητάς σας, νομίζουμεν ὅτι ἐργασία τόσον πολύπλοκος καὶ εἰδικευμένη ἀπαιτεῖ γνώσεις καὶ ἐμπειρίαν πολλῶν ἐπάνω εἰς τοιούτου εἶδους πλοίου, ἡ ὁποία μόνον διὰ τῆς ἀναλήψεως σειράς παρομοίων ἐργών κτάται. Σημειώσατε παρακαλούμενον διὸ λιόν εἰδικευμένα εἰς τοιούτου εἶδους ἐργασίας ναυπηγεία τοῦ ἔξωτερού, ὡς τῆς Ἰταλίας, δὲν ηθελήσαν οὐδὲ καν νὰ προσφέρουν διὰ τὴν ἀνακατασκευὴν τοῦ «ΟΛΥΜΠΙΑ» διότι ἐθεώρησαν, μεταξύ ὄλλων, τὰ αιτούμενα χρονικά δρις αἱ τελείως ἀνεπαρκῆ.

Περαίνοντες ἐπιθυμούμενον νὰ σᾶς διαβεβαιώσωμεν καὶ πάλιν περὶ τῆς ἀγνόητος τῶν προθέσεων μας καὶ νὰ σᾶς εὐχριστήσωμεν ιδιαιτέρως διὰ τὴν πρόσκλησίν σας ὅπως ἐπισκεφθῶμεν τὰς ἐγκαταστάσεις σας, πράγμα τὸ ὅποιον εἴμεθα ἔτοιμο νὰ πράξωμεν εἰς πρώτην εύκαιριαν.

Μετὰ τιμῆς
ΓΕΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
Α.Ε., Κλάδος Πρακτορεύσεων

Σ. Π. ΜΑΥΡΙΚΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

Πειραιεὺς 7 Μαΐου 1971

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Αξιότιμε Κύριε,

Στὰ τελευταῖα τεύχη τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας παρακολουθῶ διαφόρους ἀπόφεις

σχετικῶν; μὲ τὴν μόρφωσιν καὶ τὰς ίκανότητας τῶν Πλοίαρχων. Βέβαια δὲ καθεὶς διατυπώνει τὴν γνώμην του ἀπὸ τὴν δικήν του πλευρᾶν. Ἄλλα ὡς ἀνέγνωσα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Μαΐου, ἔνας «Υποπλοιαρχός», λυπούμενος ποὺ δὲν ἐνθυμούμαι τὸ ονόματος, διότι τὰ σχετικά διάδοσα βιστικά εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ Πράκτορος, ποὺ δὲν ὄρθως απαντά στοὺς κυρίους, εἰς ὁποῖοι τώρα θυμήθηκαν περὶ μετεκπαίδευσεως περὶ ἀνωτέρας νομικῆς τίνα ἀνέν δικαστικών διατυπώσεων οἱ κ.κ. Εφοπλισταὶ εἰσπράττουν ἀμέσως τὰ τῶν ἀβαρῶν καὶ ζημιῶν ποὺ ποθαίνουν τὰ πλοῖα των, διὸν ὁ Πλοίαρχος συντάσσει ΝΟΜΙΚΩΣ ἐν τάξει τὸ ἡμερολόγιον του.

Γράφει δὲ κ. Σοφώτος τὴν γνώμην του. Γράφει δὲ κ. Ράντης. Γράφει δὲ κ. Παπαλίδης. Ἀπαντά δὲ πώς βλέπω ποὺ διότι τὸ γράφει διάδοσης Κύριος εἶδε πόσα ἀκόμα θά γραφούν. Δὲν μᾶς ἐκπλήττουν διότι ἔχομεν πιὰ χορτάσει νὰ διαβάζωμεν γνώμες καὶ ιδέες. «Ἐργα δὲν βλέπομεν. Καὶ αὐτὸ τὸ γράφει διανέδελφος ὡς 'Υποπλοιαρχός (ποὺ κανονικά θάπτεται ἀπαντήσης ἔνας Πλοίαρχος ποὺ ἔχομεν καὶ ἀσχολούνται μὲ τὰ θέματά μας). Γιατί, κύριοι, ζητάτε τὴν συμπληρωματικήν μόρφωσιν ΜΟΝΟΝ ἀπὸ τὸν Πλοίαρχον καὶ ἀφοῦ γίνει Πλοίαρχος. Γιατί δὲν δημιουργεῖτε τὰς ἀπατήσεις σας ἀπὸ τὸ ξεκίνημα τοῦ 'Ανθυποπλοιαρχού, ποὺ νὰ γνωρίζει κανεὶς τί νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀργότερα. Γιατί βέβαια ἀμαρτίας τῶν προσώντων ποὺ ζητάτε ἀπὸ τὸν Πλοίαρχον (Λογιστήν - Ταμίαν - Μποκάλην - Μανάδην - γνωστὴν γλωσσῶν τῆς 'Αφρικανικῆς Ζούγκλας ὑστερα ἀπὸ τὰ

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.479, 477.365, 479.433, 474.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ".— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 479.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΧΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΙΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΧΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 - 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 479.433, 474.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 479.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΩΝ

— 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 «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

πληρώματα πού κατασκέουν σήμερα τύποις - γιατρό - νοσοκόμων κλπ.) ζητάτε τώρα νάναι τέλειος ΝΟΜΙΚΟΣ - ΑΝΩΤΕΡΑΣ ΜΟΡΦΩΣΕΩΣ και τόσα άλλα, και στο τέλος νά πάρει μισθίου πόλιγον από πολλούς άλλους στό πλοιό, νομίζω ότι θά πρέπει νάναι κουτός νά άκολουθηση τὸν κλάδον τοῦ Πλοιάρχου.

Δέν θέλω νά κάνω κακήν χρήσιν τῆς φιλοξενίας σας. Σάν Πλοιάρχος και έγώ έκφραζω την γνώμην μου διτούς άρμοδιούς, αφ' ένος νά παραδεχτούν ότι τὸ σημειρινό θαύμα τῆς Ναυτιλίας μας διεβιβαίνεται καπά τὸ μέγιστον εἰς τοὺς Πλοιάρχους, τότε άφανή αυτὰ θύματα, τα διτούς παρ' ἀλλας τάς ταπεινώσεις πού ύπτοκενται καθημερινῶς ἐκ τῶν ἄλλων και ἐκ τῶν κάτω παραμένουν εἰς τὸ ὑψος τῆς ἀποστολῆς τῶν. "Ἄς φροντίσουν νά ξεκουράσουν και τὸ Πλοιάρχον λίγο. "Οχι ΜΟΝΟΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ. Πιστεύω νά γνωρίζουν οι κ.κ. άρμοδιοι τί έλιων. Γιατί δὲν είναι μόνον δι τοῦ Πλοιάρχος νάναι μορφωμένος και μετά νά τὸν βρίζῃ δι κάθε τυχαῖος τῆς ἀκτῆς Μιούλη και τῆς Αφρικανικῆς ζούγκλας. "Οχι μόνο δι Πλοιάρχος νά περιφέρει από ΑΝΑΚΡΙΤΗΝ, διαν πρόκειται νά μπαρκάρῃ (ποιός είναι, τι είναι, πόσα χρόνα είχει υπηρεσίαν και πολλές άλλες σχολαστικές ἐρωτήσεις) και μετά νάγκη νά κάνῃ μὲ άνθρωπους ἀσχετους και βάρβαρους, και στὸ τέλος ή ἀμοδιή του νάναι ή ιδία σπῶς και από δεκαετίας.

Νομίζω λοιπόν ότι πρέπει οι άρμοδιοι νά προσέξουν τὸ θέμα από τὴν ρίζα, και ἀς ἀφήσουν τοὺς Πλοιάρχους νά συνεχίσουν τὸ δύσκολον ἔργον των. "Εστω και μὲ τὶς λίγες γνώσεις πού έχουν, έκαναν τὸ θυμά τους. Διότι είναι φαινέρων διτούς σύντομα δύσκολα θά υπάρχῃ Πλοιάρχος, πούναι σήμερα ή διάδοχος κατάστοσις, διτούς δὲν άκους τίποτε άλλο κάθε μέρα, επροκειμένου νά τρεβῶ αυτὰ πού τραβάτε κάθε μέρα, Κύριες

Πλοιάρχε, ποτέ μου νά μήν γίνων Πλοιάρχος. Αύτά ἀκούς κάθε μέρα από τοὺς "Υποπλοιάρχους σου και τοὺς "Ανθραχους και δὲν έχουν διδικο. Και μείς διν γνωρίζαμε διτούς θεραπειας ή κατάστοσις στὸ σημειού αυτὸν θά παραμένειμες "Υποπλοιάρχοι, νά μᾶς προσέχουν νά μᾶς μιλούν στὸν πληθυντικὸν και νά λέμε και στὸν Πλοιάρχον εἰς κάθε παραπήρησίν του: "Ἄμα δὲν σού κάνω διώξε με.

Και καταλήγω. Μπορούνε οι ἀρμοδιοί: νά μᾶς φτιάξουν γιὰ τοὺς σημειρινοὺς Πλοιάρχους κανένα φροντιστήριον ξένων γλωσσῶν ΑΡΑΒΙΚΗΣ - ΥΕΜΕΝΙΚΗΣ - ΖΑΝΖΙΒΑΡΙΚΗΣ - ΖΟΥΓΚΛΙΚΗΣ κλπ. γιὰ νά μπορούμε νά κάνωμεν τὴν δουλειά μας τὰ υπόλοιπα χρόνια πού μᾶς ἔμειναν, από δὲ τους νέους πού προσέρχονται νά ζητοῦν ἀνωτέρα Μόρφωσιν.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν,
Διατελῶ φιλικώτατα
ΔΗΜ. Ν. ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ
Πλοιάρχος Ε.Ν.

Κριστομπάλ Παναμά 4 Ιουνίου 1971

KAI OI MHXANIKOI

Κύριε Διευθυντά,

Πολλές φορές, διαβάζοντας τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ηθελα νά γράψω ἐκφράζοντας τὴν γνώμην ἐνδιάμενου ναυτικού, ἐπὶ ωρισμένων θεμάτων πού θίγονται από τὰς στήλας τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας και τὴν άλληλογραφίαν συναδέλφων και ἀναγνωστῶν. "Απέφευγα πάντοτε, μὲ τὴν ίδεαν διτούς θά εύρισκοντο ἄλλοι, κατὰ πολὺ ἀρμοδιώτεροι νά έκθεσουν τὰ προβλήματα πού άπασχολούν τὸν κλάδον μας. Δυστυχώς δημοσίευσι οι μὲν τῆς

Ἐνώσεως μας σιωπούν, οι δὲ ἐπὶ τῶν πλοίων συνάδελφοι τελούν υπό πλήρη ἄγνοιαν, καθ' διτούς διώρισμένοι ἀσυρματισταὶ δὲν λαμβάνουν πάντοτε τὰ νέα τοῦ Υπουργείου Ε.Ν.

Γιὰ νά είμαι συγκεκριμένος, εδίδασσα στὴν «Πλοιαρχική Ήχω», τὰ περὶ συμβάσεως τῶν πλοιάρχων και τοὺς συγχέιρω γιὰ διτούς, ἐπέτυχαν διτούς αὐτούς. Ήταν δικαιοι νά συμπεριληφθῇ εἰς τὴν σύμβασιν τὸ ἐπίδομα διοικήσεως ὡς και τῶν λογιστικῶν τῆς τροφοδοσίας. Πολὺν σωστὸν και δρόμον, πλὴν διμος οι Α' μηχανικοὶ δὲν ἐπωμίζονται τῶν εύθυνῶν ἐκτὸς εἰδικότητος, τῶν ψυκτικῶν και τῶν ἡλεκτρολογικῶν ἐγκαταστάσεων; Δὲν ξενιχτούν πολλές φορές πέραν τῶν κεκανισμένων ωρῶν διτούς αὐτάς; Γιατί νά μὴ προστεθῇ και εἰς αὐτούς διν ἐπίδομα πρὸς ήθικήν Ικανοποίησιν, πού άλλως τε τὸ δικαιούνται; Ποιὸς δημοσίευσι από τὸ θέμα εἰς τὴν σεβαστὴν Κυβέρνησιν, πού τόσα ἐπράξει γιὰ τοὺς ναυτικούς;

Η "Ενώσις μας ἀδρανεῖ σὲ αὐτὰ τὰ ζητήματα και μόνοι τὴν εἰσφορά ἐλέγγει. Πολλοὶ συνάδελφοι θέλουν νά περάσουν διτούς ἐργασίαν και ἀναγκάζονται νά περιφέρωνται στὰ καφενεῖσ, διότι πρώτη λέξις τῶν διοικούντων είναι τὸ οἰκονομικόν.

Ζητῶ συγγράμμην ἀπό τὸν κ. Πρόεδρον τῶν Πλοιάρχων πού θίγει τὸ θέμα αὐτό, πλὴν δημοσίευσι ακόμα μία ἀπόδειξις τῶν καλῶν προσπαθειῶν του διὰ τὸν κλάδον του και δις διεύθη τὰ συγχαρητήριά μου.

Μεθ' ὑπολήψεως
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΩΤΙΝΟΣ
Α' Μηχανικός

Ντώρμπαν 31 Μαΐου 1971

Σ.η.μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Ορθῶν τὸ αἴτημα, "Ἄς προβληθῇ κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

garuda

ινδονησιακά άερογραμμαί

ΚΑΘΕ ΚΥΡΙΑΚΗ

ἀπό 'Αδήνα γιὰ

BOMBAY - ΜΠΑΝΚΟΚ

μὲ ἀνταποκρίσεις γιὰ
ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ- ΤΑΪΠΕΧ - TOKYO

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ - TZAKARTA



ἀπό 'Αδήνα γιὰ

BOMBAY - ΚΟΛΟΜΠΟ

ΚΟΥΑΛΑ ΛΟΥΜΠΟΥΡ - TZAKARTA

μὲ ἀμέσους ἀνταποκρίσεις γιὰ

ΜΠΑΛΙ και ΣΥΔΝΕΫ

GAR/2/71

ΚΑΘΕ ΤΡΙΤΗ

Γιὰ κρατήσεις δέσεων ἀπευθυνδήτε στὸν ταξιδιωτικό σας πράκτορα (μέλος τῆς IATA) ἢ εἰς τὴν KLM (Γενικός Πράκτωρ τῆς GARUDA γιὰ τὴν 'Ελλάδα) Πλατεία Συντάγματος Τηλέφ. 230.755-6-7-8-9

Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1971

ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

ΠΩΣ ΕΞΕΙΛΙΧΘΗ Ο ΤΥΠΟΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΥΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ • ΜΕΓΑΛΗ Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ, ΆΛΛΑ ΔΙΑΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΑ ΤΥΠΟΥΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ • ΤΕΣΣΑΡΕΣ ΑΙ ΚΥΡΙΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ • Ο ΓΙΓΑΝΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΑ Ο.Β.Ο. • ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ • ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W. • ΡΕΚΟΡ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΝ ΤΟ 1971

ΠΛΗΡΗΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Τὸ καπωτέρω δρόμον, βασιζόμενον εἰς τὰς στατιστικάς τῆς «Φέρμιλευ» καὶ «Έγκερς Τσάρτεριγκ», τὸν 'Ιανουαρίου 1971, ἀναφερομένας εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν μπάλκ κάρριερς, ὡς καὶ εἰς ἀνάλογα στοιχεῖα προηγουμένων ἔτῶν, πραγματεύεται τὴν ἔξελιξιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν μεγάλων σκαφῶν ἥρου φορτίου μεταξὺ 1960 καὶ 1971, τὴν κατάστασιν τοῦ στόλου τούτου ὡς εἶχε τὸν 'Ιανουαρίου τοῦ 1971 καί, τέλος, τὰς ὑφισταμένας παραγγελίας κατά τὴν ίδιαν ἡμερομηνίαν.

Ο ΣΤΟΛΟΣ

Κατὰ τὴν ἔξετασιν τῆς συγκροτήσεως τοῦ στόλου λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν τὰ ἐνὸς καταστρώματος σκάφη, μεταφέροντα ἥρου φορτία, χωρητικότητος ἐκάστου 10.000 τ. d.w. καὶ ἀνά. Οἱ συγγραφεῖς τῆς ἑτησίας μελέτης ὑποδιαιροῦν τὸν στόλον τούτον εἰς τρεῖς κατηγορίας μὲ λίαν διακεκριμένα χαρακτηριστικά:

- 1) Τὰ μεταλλοφόρα, ἀπίνα μεταφέρουν σινηρομεταλλεύματα ἢ βωξίτην.
- 2) Τὰ μικτὰ σκάφη, ἤτοι τὰ μεταφέροντα συνάμα ἥρου καὶ ὑγρὰ φορτία, διπλῆς καὶ τριπλῆς χρήσεως πλοίοι. Οἱ ὅροι Ο.Β.Ο. χρησιμοποιεῖται διαφέρως καὶ περισσότερον.
- 3) Τὰ λοιπὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς, ἤτοι τὰς μονάδας αἱ ὄποιαι ἐσχεδιασθήσαν διὰ νὰ μεταφέρουν χύμα φορτία γενικῶς, ὡς καὶ τὰ σκάφη π.χ. τὰ εἰδικευμένα εἰς τὴν μεταφοράν μὴ συσκευασμένων αὐτοκινήτων.

Ἡ χωρητικότης τοῦ στόλου τούτου ἀνήρχετο τὴν 'Ιανουαρίου 1971 εἰς 76.086.000 τόν. d.w., ἔξ ἀν 12% μεταλλοφόρα, 20% μικτὰ καὶ 68% ἄλλα μεγάλα σκάφη. Αἱ ἀναλογίαι αὐτοὶ ἔξειλιχθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας δεκαετίας καὶ συνεχίζονται τροποποιούμεναι δώματι. Πράγματι, ἐκ τῶν 48.374.000 τόν. d.w. ὑπὸ παραγγελίαν τῆς 'Ιανουαρίου 1971, ποσοστὸν μόλις 3% ἀντεπροσώπευε τὰ μεταλλοφόρα, ἐνῷ ἡ ἀνάλογία τῶν μικτῶν ἀνήρχετο εἰς 54,5% καὶ ἡ τοιαύτη τῶν ἄλλων μεγάλων σκαφῶν ἀνήρχετο εἰς 42,5%.

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ

«Ἄν καὶ ὑπῆρχον σκάφη ἐνὸς καταστρώματος διὰ τὴν μεταφοράν φορτίων χύμα πρὸ τοῦ 1955, ἐν τούτοις μόλις ἀπὸ τοῦ ἔτους τούτου ἥρχισεν ἡ χρησιμοποίησις τοῦ ὄρου μπάλκ κάρριερς». Εξ ὅλου, κατὰ τὴν ἑποχὴν ἐκείνην αἱ παγκόσμιοι ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ μεταδιευμένων, βωξίτου, γαιανθρακοκοσ καὶ δημητριακῶν ἥρχισαν νὰ προσιλεύσουν μεγάλην ἔκτασιν, γεγονός τὸ ὅποιον ἐνεβάρρυν τὴν στροφήν πρὸς τὰ εἰδικευμένα αὐτά σκάφη. «Εἴκοτε τὰ μεγάλα φορτηγά ἥρου φορτίων ἀρχίζουν διαδραματίζοντα τὸν πραγματικὸν τῶν ράλων. Εὐ τούτοις, κατά

τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960 ἡ παγκόσμιος χωρητικότης τῶν μπάλκ κάρριερς δὲν ὑπερέβαινε τὰ 6,6 ἑκατομμύρια τόνων d.w. Ἐπὶ τοῦ συνόλου τούτου, τὰ μεταλλοφόρα ὑπέρτερουν μὲ 2,7 ἑκατομμύρια τόνων ἡ ποσοστὸν 41%. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ μικτὰ σκάφη, ὑπῆρχον μόνον τὰ διπλῆς χρήσεως (ore/oil carriers), μεταλλοκόπητης 1,3 ἑκατομ. τόν. d.w. ἡ ποσοστὸν 20%. Τὰ λοιπὰ μεγάλα σκάφη ἀντεπροσώπευον χωρητικότητα 2,6 ἑκατ. τόν. d.w. ἡ ποσοστὸν 39%. Ἀπὸ τοῦ 1960 ὁ στόλος τῶν ὑπερμεγέθων σκαφῶν ἥρου φορτίου ἀναπτύσσεται ταχύτατα, ἀλλ' ἡ ἀνάπτυξις αὐτῆς δὲν εἶναι ἡ ίδια διὰ τὰς διαφόρους κατηγορίας τῶν πλοίων, ἀπίνα διαπρτίζουν τὸν στόλον. Ή μέσης αὔξησης τοῦ παγκοσμίου τονάλ· τῶν μεγάλων σκαφῶν ἀπὸ τοῦ 1960 μέχρι τοῦ 1970 ἀνήρχετο εἰς 26% ἑτησίως μὲ ἔξαριστον τὸ 1967, διόπτες ἀνῆλθεν εἰς 33%. Δέον νὰ σημειωθῇ πάντως ὅτι τὸ 1970, τὸ ποσοστὸν αὔξησεως κατῆλθεν εἰς τὸ 15%, προδέπτεται δὲ δῆτα 8,8 διατηρητῆς εἰς τὸ ἑπτάτερον τούτο κατὰ τὰς ἀπομένας δύο χρήσεις. Παραδίληλως πρὸς τὸ ποσοστὸν τῆς συναλλακῆς αὔξησεως ὑπάρχει καὶ ἔκεινο τῶν διαφόρων κατηγοριών.

Ὦς ἡδη ὑλέχθη, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μεγάλων σκαφῶν ἥρου φορτίου ἀνήρχετο τὴν 'Ιανουαρίου 1971 εἰς 76 ἑκατομμύρια τόνων d.w. Εἰς τὸ σύνολον τοῦτο τὰ μεταλλοφόρα ἀντιπροσωπεύουν χωρητικότητα 8,9 ἑκατομμύρια τόνων d.w., τὰ διπλῆς χρήσεως (ore/oil carriers) 8,6 ἑκατομμύρια, τὰ bulk/oil carriers 6,8 ἑκατομμύρια καὶ τὰ λοιπὰ μπάλκ κάρριερς 51,8 ἑκατομμύρια. «Ἐὰν γίγῃ σύγκρισις τῶν ἀριθμῶν τούτων μὲ ἔκεινους ἐκ τῆς ἀναλύσεως τῆς 'Ιανουαρίου 1960, διαπιστούνται εὐθὺς ἀμέσως αἱ διάφοροι κατὰ κατηγορίας αὔξησεις.

Τὸ ποσοστὸν ἑτησίας ἀναπτύξεως διὰ τὰ μεταλλοφόρα κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἀνασκοπουμένης περιόδου, ἀνῆλθεν εἰς 11%.

Διὰ τὰ μεγάλα μικτὰ σκάφη, τὸ ποσοστὸν αὔξησεως ἀνῆλθεν εἰς 16% κατὰ τὰ 5 πρώτα ἔτη, διὰ νὰ φθάσῃ τὰ 35% κατὰ τὴν ἐπομένην πενταετίαν. Τούτο φειδεῖται κυρίως εἰς τὰ Ο.Β.Ο. «Ἐν τούτοις, τὰ ἐλοιπτά μπάλκ κάρριερς ἐγνώρισαν περισσότερον ἀξιοσημείωτον ἀνάπτυξιν καὶ τούτο καταδεικνύεται ἐάν γίνῃ σύγκρισις μὲ τὴν περίοδον 1960—1971 ἐπὶ τῷ συνόλῳ της. Ἐνταῦθι, πράγματι, τὸ μέσον ἑπτήσιον ποσοστὸν αὔξησεως, ἀνῆλθεν εἰς 30%. Τούτο ἐξηγείται κυρίως ἐκ τῆς προσθήκης νέων τύπων σκαφῶν, διπλῶς ὀχηματοστρωγά καὶ διὰ χῆμα φορτία σκάφη, τὰ δύοις κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1971 ἀνήρχοντο εἰς 3 ἑκατομμύρια τόνων d.w.

Ἐξ ὅλου, τὰ μετασκευασθέντα δεξαμενόπλοια ἀντιπροσωπεύουν ἀξιόλογον ποσοστὸν εἰς τὸν στόλον τῶν μεγάλων σκαφῶν ἥρου φορτίου, ἀλλ' αἱ μετασκευαὶ αὐταὶ ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησιν δεκαετίας. «Ἀλλωστε, λόγω τῆς ηὔημένης ζητήσεως χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, αἱ μετασκευαὶ περιώρισθησαν. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1970, τὸ σύνολον τοῦ μετασκευασθέντος τονάλ· τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 4,1 ἑκατομμύρια τόνων d.w.— Εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐλοιπων μεταφορικῶν συμμετείχει μὲ ποσοστὸν 85%.

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ 1960 - 1970

Τὸ 1960, τὸ σύνολον τῶν παραδοθέντων μεγάλων σκαφῶν ἥρου φορτίου, ἀνῆλθεν εἰς 1,8 ἑκατομμύρια τόνων d.w., ἔξ ἀν 0,7 μεταλλοφόρα, 0,2 μικτὰ σκάφη καὶ 0,9 λοιπά μεταφορικά. Τὸ 1970, τὸ σύνολον ἀνῆλθεν εἰς 9,6 ἑκατομμύρια (καὶ δὲν πρόκειται ἐνταῦθα περὶ ἀριθμού ρεκόρ, καθ' ὅσον τὸ 1967 ἀνῆλθεν εἰς 11,2 καὶ τὸ 1968 εἰς 10,6 ἑκατομμύρια τόνων). «Ἡ χωρητικότης τῶν 9,6 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. τοῦ 1970, ἀναλύεται ὡς ἔξης: 0,7 ἑκατομμύρια

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ
PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.
SHIP AGENTS & BROKERS

524/526 ALBANY HOUSE WEST - 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

CABLES: "PANDORA"
 PHONE: 62921

SOUTH - AFRICA

TELEX: 7500 DN
 P. O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

τόνων τά μεταλλοφόρα, 3,4 έκαπομμύρια τά μικτά και 5,5 έκαπομμύρια τά λοιπά.

ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ

Αι έπειτα θυσίαι μεταλλαγαί εἰς τὸν στόλον, δὲν καταδεικνύονται μόνον ἑτῆς ὡς ἀνώτατης ἀναλύσεως τῶν ἐπησίων παραδόσεων, ἀλλὰ καὶ ἔκ τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων. Μεταξὺ τῶν 365 μονάδων ἐν ὑπηρεσίᾳ κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960, οὐδεμία ἦτο ἄνω τῶν 60.000 τόνων d.w. Τὰ 78% τῶν πλοίων ἦσαν κάτω τοῦ δρίου τῶν 25.000 t. d.w. Κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ 1971 ὑπῆρχον 2.352 μεγάλα σκάφη ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἔξ αὐτῶν δὲ 137 μονάδες ἦσαν ἀπό 60 ἕως 80.000 τόνων w.d., 53 ἀπό 80 ἕως 100.000 τόνων d.w. καὶ 49 ἄνω τῶν 100.000 τόνων d.w. Η συμμετοχὴ τῶν πλοίων κάτω τῶν 25.000 τόνων εἰς τὴν συγκρότησιν τοῦ στόλου, κατήλθεν εἰς 28%. Ἀπὸ τῆς Ἰανουαρίου 1960 μέχρι τῆς Ἰησ. Ἰανουαρίου 1971, τὸ μέσον τονάκι τοῦ συνόλου τοῦ στόλου ἀνήλθεν ἀπό 18 εἰς 32.000 t. d.w.

Η τάσις αὐτῆς πρὸς τὸν γιγαντισμὸν δὲν εἶναι ἐνιαία δι' ὅλας τὰς κατηγορίας. Τὸ 1960 ὑπῆρχον ἥδη ἀρκετά μεγάλα σκάφη μεταξὺ τῶν μεταλλοφόρων, ἀλλὰ τὸ μέσον τονάκι ἡνίκητη δλίγον. Ἀντιθέτως, διαπιστοῦνται ἐντονος αὔξησις τῶν μικτῶν σκαφῶν. Πρόκειται περὶ τῆς κατηγορίας ἡτοι περιλαμβάνει τὰ μεγαλύτερα σκάφη καὶ τούτῳ εἶναι λογικὸν διότι κατ' οὐσίαν πρόκειται περὶ πετρελαιοφόρων, τὰ ὅποια συμπτωματικῶς ἀσχολοῦνται καὶ μὲν ἄλλας μεταφοράς. Η κατηγορία τῶν λοιπῶν σκαφῶν ἔχει φορτίου ἀποτελεῖται ἀπό πλοία μετρίου σχετικῶν μεγέθους, ἃν καὶ ὑπάρχει ἡ τάσις κατασκευῆς μεγαλυτέρων πλοίων.

Κατὰ τὸ 1970, δὲ παγκόσμιος στόλος τῶν μεγάλων πλοίων ἔχει φορτίου περιελάμβανεν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1969, περίπου 139 σκάφη περισσότερον 9,7 ἑκατ. τόνων d.w. Αἱ παραδόσεις ἀνήλθον εἰς 9,6

έκαπομμύρια τόνων d.w. (8 ἔκαπομμύρια τὸ τὸ 1968). Ἐκ πρώτης δημοσίεως, ἵσως φανῆ παραδόσεις διτάς ὁ στόλος ἡνίκητη κατά 9,7 ἑκατ. τόνων, ἐνῷ αἱ παραδόσεις ἀντῆλθον εἰς 9,6 έκαπομμύρια καὶ διτάς πρέπει νὰ ὑπῆρξαν διαγραφαὶ λόγω ὀπωλειῶν καὶ διαλύσεων. Πρόγραμμα, ἐν τῷ μήμα τῶν προσθηκῶν εἶναι εἰκονικόν.

Η αὔξησις τοῦ τονάκι τῶν μεταλλοφόρων, ἀνήλθε μόνον εἰς 700.000 τόνων d.w. (600.000 τὸ 1969), μὲν μάλιστα μονάδα διλογίωτερον. Συνεπές, ἡ κατηγορία αὕτη παραμένει σχεδόν στάσιμος, διότι οἱ ἐφοπλισταὶ προτιμούν τὰ πολλαπλῆς χρήσεως σκάφη. Οὕτω, ἔχειγείται τὸ γεγονός διτάς παραδόσεις μικτῶν σκαφῶν κατά τὸ 1970 ἀνήλθον εἰς 3,4 έκαπομμύρια τόνων d.w. (2 ἔκαπομμύρια τὸ 1969). Πρόκειται περὶ ἀριθμού ρεκόρ. Ἐν τούτοις, ἡ «καθαρὰ» αὔξησις ἀνήλθεν εἰς 3,1 έκαπομμύρια, λόγω διαγραφῶν, ἔναντι 3,3 έκαπομμύρια τοῦ 1967. Τὰ 2)3 τῶν παραδόσεων τούτων ἀποτελοῦνται ἀπό πλοία ἄνω τῶν 100.000 τόνων d.w. Η αὔξησις διαμοιράζεται ἔξ ίσου μεταξὺ τῶν «οὐρε/οὐρᾶ» καὶ τῶν «ball/oil carriers».

Αὔξησις ἐσημειώθη καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν «λοιπῶν πλοίων» (+5,9 έκαπομμύρια). Εἰς τὸν τομέα τούτου ἐσημειώθη κατά τὰ τελευταῖα ἑπτα αὔξησις τῆς ὑποκατηγορίας τῶν δύχηματαγωγῶν, ἀλλὰ κατά τὸ 1970 ἡ ὑποκατηγορία αὐτῆς ἀνήλθεν ἀπό 2 εἰς 3 έκαπομμύρια.

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ

Οὐδεμία μεταβολὴ εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὰς «τείσσαρας μεγάλας». Η Λιβερία ἡνίκητε τὸν στόλον της κατά 3 έκαπομμύρια τόνων d.w. (καθετρά αὔξησις) μὲν σύνολον 19,4 έκαπομμύρια τόνων d.w. Η Ιαπωνίκη σημαία ἐνεπλουτίσθη μὲν 2,1 έκαπομμύρια τόνων d.w. μὲν σύνολον 14 έκαπομμύρια. Εἰς τὸν νορβηγικὸν στόλον ἐγένετο προσθήκη

1,6 έκαπομμύριων τόνων καὶ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1971 τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος ἀνήρχετο εἰς 11,7 έκαπομμύρια τόνων. Η βρετανικὴ σημαία ἀπέκτησε 800.000 τόνων καὶ τὸ ἐν ὑπηρεσίᾳ σύνολον ἀνήλθεν εἰς 6,8 έκαπομμύρια τόνων d.w.

Ομοῦ αἱ τεσσαρες αὐταὶ χώραι διαθέτουν τὰ δύο τρίτα τοῦ παγκοσμίου τονάκι τῶν μεγάλων πλοίων ἔχοντο φορτίου. Η Ἐνδία καὶ ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἡνίκησαν ἐπίστης τοὺς στόλους των, οἵτινες καταλαμβάνουν θέσιν ἄνω τοῦ μέσου δροῦ.

Οταν θεωρήσῃ τις τὰς κυρίας κατηγορίας τῶν μεγάλων σκαφῶν ὑπὸ τὸ πρόσημα τῶν σημαιῶν, διαπιστώνει, εἰς ὅτι ἀφορά τὰ μεταλλοφόρα, τὴν κυριαρχίαν τῆς Ιαπωνίας, τῆς Λιβερίας καὶ τῆς Βρετανίας. Αἱ τρεῖς αὐταὶ χώραι κατέχουν τὰ 76% τοῦ στόλου (75% τὸ 1969). Εἰς τὸν τομέα τῶν μικτῶν, τὸ ἐν τρίτον τῆς καθαρᾶς αὔξησεως (3,1 έκαπομμύρια τόνων) κατά τὸ 1970 προσορίζεται διὰ τὴν Νορβηγίαν, ητος ἀπέκτησης ἀρκετὰ «ball/oil carriers». Η Λιβερία ἀπέκτησε περισσότερα «ore/oil carriers» ἢ τέσσερας ἡπτάς τοῦ στόλου καὶ ἡ Ιαπωνία.

Ο στόλος τῶν λοιπῶν σκαφῶν ἔχοντων φορτίων εἰς χώμα, ἡνίκητη κατά 13% τὸ 1970, ἔναντι 16% τὸ 1969, κατενεμήθη δὲ μεταξὺ τῆς Λιβερίας (1,9 έκαπομμύρια τόνων d.w.) καὶ Ιαπωνίας (1,3 έκαπομμύρια τόνων). Οταν εἰς τοὺς στόλους τῶν ελοπίων μιτάλικ κάρριερς πάντα δύο τούτων χωρῶν προστεθοῦν οἱ στόλοι τῆς Βρετανίας καὶ τῆς Ελλάδος, διαπιστοῦνται διτάς 75% τῆς καθαρᾶς αὔξησεως τὸ 1970, ὀφείλεται εἰς τὰς σημαίας αὐτάς.

Η ΗΛΙΚΙΑ

Ἐκ τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων, δὲ παγκόσμιος στόλος τῶν πλοίων ἔχοντων φορτίου εἰναι μικρᾶς ἡλικίας, ἃν καὶ ἀναποφεύκτως γηράσκη δλίγον κατ' ὄλιγον. Απὸ τὴν μέσην ἡλικίαν τῶν 5,1 ἔτών τὸ 1968,

INDEPENDENT COMBINED LINES

“MED LINE”

“PRODROMOS LINES”

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

“MIDDLE EAST AGENTS”

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. (4523.674
(4523.676

Ναυτικὸν Πρακτορεῖον “ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ”

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. (4524.941
(4524.828

‘Η μεγαλυτέρα Ελληνικὴ Ναυτιλιακὴ Όργανωσις Τακτικῶν Γραμμῶν μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν.

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ήλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

στόλος ούτος είχεν ήλικιαν 5,5 έτών το 1969 και 5,7 έτών το 1970. Τα 62% του τονάκι ήτο ήλικιας 5 έτών έναντι 64% του τέλους 1969.

'Η καπηγορία των μεταλλοφόρων είναι ή πλέον παρήλιος με 7,8 έτη κατά τόνων d.w. Ο μέσος όρος διά τα μικτά άνερχεται εις 4 έτη (3,9 έτη το 1969) και τών λοιπών εις 5,8 έτη έναντι 5,5 του προηγουμένου έτους.

Αι αφοροί μεταξύ των ήλικιων των στόλων των διαφόρων χωρών είναι έλαχισται, με έξαιρεσιν του στόλου των Η.Π.Α. και του Παναμά, γεγονός όπερ επιθετιώνει τὸν κανόνα. Μεταξύ των κυριωτέρων χωρών, αιτίνες έκμεταλλεύνται μεγάλα μπάλια κάρριερς, είναι ή 'Ιαπωνίας και ή Νορβηγίας, αι όποιαι κατέχουν τοὺς νεωτέρους στόλους.

ΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Κατά τὰ τέλη του 1968, το μέσον τονών τού παγκοσμίου στόλου των μεγάλων μπάλων κάρριερς άνηρχετο εις 29.700 τόνων d.w. 'Ἐν ἑτοῖς ἀργύρεστον, άνηλθεν εις 30.800 τόν. διὰ νὰ φθάσῃ εις τὸ τέλος 1970 τὰς 32.000 τόνων. 'Ἐνταῦθα πρέπει νὰ άναφερθῇ ότι η αὔξησις αὕτη είναι κάπως είκονική λόγω τῶν νέων άνακαταμετρήσων κατόπιν τῆς νέας συμβάσεως περὶ γραμμῆς φορτώσεως, ητις ἐπέθη ἐν Ισχύι τὸ 1968.

Τὸ μέσον κατά σκάφος τονάκι τεθὲν ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ 1969, άνηλθεν εις 36.000 τόνων, τὸ 1970 εις 40.600 καὶ τὸ 1971 εις 44.600. Αι μέσαι αὐταὶ χωρητικότητες διώγκωθησαν λόγω τῶν ὀρισμένων νέων μεταλλοφόρων καὶ κυρίως μικτῶν.

Κατά καπηγορίαν διαπιστώνται μία μέση χωρητικότης 32.900 τόνων διὰ τὰ μεταλλοφόρα, 69.400 διὰ τὰ μικτά καὶ 27.900 διὰ τὰ λοιπά σκάφη. Καὶ ἔδω διαπιστώνται, ότι δὲ πράτος καὶ δ τρίτος τύπος ἔχουν τὸ μικρότερον μέγεθος. Σημειωτέον, ἔξ δόλου, ότι κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1971, ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν μεγάλων μπάλων κάρριερς, περιελάμβανε 239 σκάφη διὰ τῶν 60.000 τόνων d.w. 'Ἐκ τοῦ σύνολου τούτου, 64 μονάδες είναι ιαπωνικά, 59 λιβεριαναὶ καὶ 41 νορβηγικαὶ, ητο διὰ τὰς τρεῖς δόμου χώρας, 164 πλοῖα η 70% περίπου.

Η ΤΑΧΥΤΗΣ

'Απὸ ἀπόφεως ταχύτητος παραπτηρεῖται σχετικὴ στασιμότης. Πρόγματι, ἀπὸ τριετίας, η μέση ταχύτης τοῦ παγκοσμίου στόλου, ἐσταθεροποιήθη εἰς τὰ 14,8 μιλία. Τὸ 1970, περίπου 46% τοῦ τονάκι έκινετο μὲ ταχύτητα μεταξὺ 15 καὶ 15,9 κόμβων, μὲ αὔξησιν 1% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1969, δοτὸν η ἀναλογία ήτο 45%.

'Η καπηγορία τῶν μεταλλοφόρων κινεῖται μὲ τὴν μικροτέραν ταχύτητα (14,3 κόμβους). Τοῦτο διφέλεται εἰς τὴν μεγαλυτέραν σχετικῶν ἡλικίαν τοῦ στόλου.

'Η καπηγορία τῶν μικτῶν, σπιναὶ είναι καὶ τὰ νεώτερα σκάφη, κινεῖται μὲ μέση ταχύτητα 15,4 κόμβων, ἔναντι 15,3 τὸ 1969.

'Η καπηγορία τῶν λοιπῶν μπάλων κάρριερς κινεῖται μὲ μέσην ταχύτητα 14,8 κόμβων. Καὶ ἔδω παραπτηρεῖται αὔξησις ἐνὸς δεκάτου τοῦ κόμβου ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος.

Πάντοτε λόγω τῆς μικρᾶς ἡλικίας τῶν πλοίων, διαπιστώνται μικρὰ διακύμασις εἰς τὴν ταχύτητα καὶ κατὰ σημαίας. Μὲ δίλιγας ἔξαιρεσις αἱ διαφοροὶ ἐν συγκρίσει μὲ τὴν μέσην ταχύτητα τοῦ παγκοσμίου στόλου δὲν ὑπερβαίνει τὸν δημιουρό κόμβον.

Η ΠΡΟΩΣΙΣ

Λόγω τοῦ ἀξιολόγου μεγέθους του τὸ ὑπερμεγέθες μπάλια κάρριερς —ώς διλλωστε καὶ τὸ πετρελαιοφόρο— ρέπει περισσότερον πρὸς τὸν ἀποστρόβιλον παρὰ

πρὸς τὴν διζελομηχανήν. 'Ἐπειδὴ η αὔξησις τοῦ παγκοσμίου τονάκι κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη διφέλεται κατὰ μέγις μέρος εἰς τὰ ὑπερμεγέθες σκάφη, η πρώσις διὰ στροβίλου προσωδίζεται ταχύτερον παρ' θόσον η διά διζελομηχανῆς. 'Ἐν τούτοις, η τελευταῖα αὕτη διζελοκινήσιμη νὰ παραπλένῃ δημοφιλῆς καὶ νὰ μητέρηται. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1970, 66,4 ἐκαποτομύρια τόνων d.w. ἀποτελοῦντο ἐκ διζελοκινήσιμων σκαφῶν καὶ μόνον 9,7 ἐκαποτομύρια δι' ἀποστροβίλων.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1970, τὸ κινούμενον διὰ στροβίλων τονάκι ηγέτηθη κατὰ 800.000 τόνων d.w. η κατὰ ποσοστὸν 8% καὶ τὸ κινούμενον διὰ διζελομηχανῆς ηγέτηθη κατὰ 8,8 ἐκαποτομύρια τόνων d.w.

ΤΑ ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

Βάσει πάντοτε τῶν στοιχείων τοῦ νορβηγικού οίκου «Φέρνελεύ» καὶ «Ἐγκερς Τσάρτεριγκ», βάθη ἐπιχειρημῆτη κατωτέρω η σκιαγράφησις τοῦ μέλλοντος διὰ τῆς ἀναλύσεως τῶν παραγγελιῶν. 'Ολιγώτερον ἵσως ἀπτηριβωμένοι: οἱ κατωτέρω ἀριθμοί, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα στοιχεῖα, διότι οἱ συγγραφεῖς τῆς μελέτης ὑπερχρέωσαν νὰ προσφύγουν εἰς πολυαριθμούς πηγάς, πολλάκις διαιτολῶς διαθεσίμους: 'Ἐφοπλισταὶ, ναυπηγεῖσι, ναυλωμεστίται κ.λπ. καὶ θὰ ήτο ἀ-

σφολῶς, ἔξαιρετικὰ δυσχερής η ἀποφυγὴ διπλῆς χρησιμοποίησεως τῶν στοιχείων, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν η δυσκολία τῆς διζακριδώσεως, ἐάν πρόκειται περὶ δριστικῆς παραγγελίας η ὅψιν. 'Η σοδαρότης πάντως τοῦ ἐνδύγων νορβηγικού οίκου, ἔγγυάται καὶ τὸ ἀκριβέστατα τῶν στοιχείων, ἀν καὶ ταῦτα δίδουνται μὲ κάποιαν συντηρητικότητα.

Εἶδομεν, κατ' ἄρχην, πῶς ἔξειλιχθησαν αἱ παραγγελίαι κατὰ τὴν παρελθόνταν 10-τείαν: Τὴν ἵην 'Ιανουαρίου 1961, αἱ παραγγελίαι ἀνήρχοντο εἰς 5 ἐκαποτομύρια τόνων d.w., ἐξ ὧν 800.000 μεταλλοφόρα 218.000 μικτά καὶ σχεδὸν 4 ἐκαποτομύρια λοιπά μητάλια κάρριερς. 'Ἐκτὸς τῶν ἐτῶν 1968) 1969, τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν ἐσημείωσεν αὔξησιν ἀπό ἑτοις εἰς ἑτοις διὰ νὰ φέρσῃ τὰ 48,4 ἐκαποτομύρια τόνων d.w. τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1971. Εἰς τὸ σύνολον τοῦτο τὰ μεταλλοφόρα ἀνήρχονται εἰς 1,5, τὰ μητάλια εἰς 26,4 καὶ τὰ λοιπά μητάλια κάρριερς εἰς 20,5 ἐκαποτομύρια τόνων.

Ἐπιτηρητικὸν είναι τὸ νηολογηθὲν τονάκι τὴν 1ην 'Ιανουαρίου 1971, ἐάν ἐπιχειρημῆτη σύγκρισις μὲ τὰ 28,4 ἐκαποτομύρια εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1970 καὶ τὰ 19,3 ἐκαποτομύρια εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1969. Μόνον κατὰ τὸν 12 μῆνας τοῦ 1970, παρηγγέλθησαν 30,6 ἐκαποτομύρια τόνων, ητοι ἀριθμός σαφῶς ἀνώτερος τῆς κτηθείσης χωρητικότηος κατὰ

*Αντὶος διὰ τὴν Ἐλλάδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπιδου 9 — Ἀθῆναι — Τηλέφωνον 228-801
Διορκής Ποροκαταθηκή Τράνσιτο διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν πλοίων: Εἰς τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιῶν

τάς άρχας τού έτους.

Η έξαιρετική αυτή αύξησης παραπορείται εις τάς διαφορούς κατηγορίας πλοίων, μὲν ξεφαντίνεις εις τάς μικρά σκάφη. Διὰ πρώτην φοράν εις τήν Ιστορίαν πλέον τού ήμισεος τού παραγγελθέντος τονάζ, παρηγγέλθη κατά τήν διάρκειαν ἐνός μόνον έτους. Χωρητικότητάς μικτών πλοίων 16,2 ἑκατ., τόνων d.w. παρηγγέλθησαν κατά τὸ 1970, ἔξι δῶν 10,6 ἑκατομμύρια «ore/oil carriers» καὶ 5,6 ἑκατομμύρια «bulk/oil carriers». Σχεδὸν δῆλα τὰ συμβόλαια αναφέρονται εἰς σκάφη τῶν 100.000 τόνων d.w. καὶ ἄνω.

Καθ' δόσον ἀφορά εἰς τάς παραγγελίας τῶν λοιπῶν μπάλκ κάρριερς, ἀνήλθον αὐταὶ τὸ 1970 εἰς 13,3 ἑκατομμύρια τόνων d.w., ητοὶ 4,1 ἑκατομμύρια περισσότερον τοῦ 1969. Ἐνταῦθα, αἱ παραγγελίαι ἐκτείνονται εἰς δόους τούς τύπους ἀπό τὰ μικρότερα ἥνως τὰ μεγαλύτερα σκάφη, μὲ ἀνεπάρκειαν πάντως εἰς τάς τάξεις τῶν 40 ἔως 50.000 τόνων d.w. καὶ 80 ἔως 100.000 τόνων d.w. Καὶ ἴδιον κατωτέρω πρωτισμέναι συμπληρωματικαὶ πληροφορίαι.

ΑΙ ΣΗΜΑΙΑΙ

Αἱ τέσσαρες μεγαλύτεραι σημαῖαι διατηροῦν τὴν πρωτοπορίαν καὶ ἔχουν τάς περισσότεράς παραγγελίας. Η Λιβερία, ή Ἰσπανία, ή Νορβηγία καὶ τὸ Ήνωμ. Βασιλείου ἀντιπροσωπεύουν τὰ 70% τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν μὲ ποσοστὸν 24% διὰ τὴν Λιβερίαν, 16,8% διὰ τὴν Ἰσπανίαν, 15,2% διὰ τὴν Νορβηγίαν καὶ 14,4% διὰ τὴν Βρετανίαν. Ἀξιοσημείωτον εἶναι τὸ γεγονός ὅτι τὸ Ήν. Βασιλείου, τοῦ ὀποίου δὲ σπόλος τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς ἀνήρχετο εἰς 6,8 ἑκατομμύρια τόνων d.w. τὴν 1ην Ιανουαρίου 1971, εἶχεν ὑπὸ παραγγελίαν τὴν ἴδιαν ἡμερομνίαν σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος, 7 ἑκατομμυρίων τόνων.

Καθ' δόσον ἀφορά τὰς ναυπηγικὰς χώρας, η Ἰσπανία μὲ 52,6% προηγεῖται ὡς καὶ κατὰ τὰ προηγούμενα ἔτη. Δέον, ἐν τούτοις, νὰ σημειωθῇ, διὰ εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1970, ή συμμετοχὴ τῶν Ἰσπανικῶν ναυπηγείων ἀνήρχετο εἰς 42,5%. Αἱ λοιπαὶ ναυπηγικαὶ χῶ-

ραι, ἔξαιρεσει τῆς Ἰσπανίας, εἶδον τάς ἐργασίας των μειωμένων. Τὸ ποσοστὸν τῆς Ουγγρίας ἐμειώθη ἀπὸ 10,6% εἰς 9,6%, τοῦ Ήνωμ. Βασιλείου ἀπὸ 11,5% εἰς 7,8% καὶ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἀπὸ 8% εἰς 6,8%. Ἔν συγκρίσει πρός τὸ προηγούμενον ἔτος, η Μεγάλη Βρετανία κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν τῆς Ουγγρίας.

ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ

Τὸ μεσον τονάζ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν τὴν 1ην Ιανουαρίου 1971 ἦτο 69.000 τόνων d.w., ἔναντι 59.100 τόνων d.w. τοῦ προηγούμενον ἔτους καὶ 44.700 τόνων d.w. εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1969. Η σημεινὴ χωρητικότητα εἶναι τριπλασία ἑκείνης πρὸ δεκατίας, τοῦτο δὲ ἀποτελεῖ ἐτέραν ἀντιπατακήν ἀπόδειξιν τῆς τάσεως πρὸς τὸν γιγαντισμόν.

Πρέπει νὰ ἀναφερθῇ ὅτι τὸ μικτὸν σκάφος διαδραματίζει τὸν πλέον σημαντικὸν ρόλον. Η αὔξησης τοῦ μέσου ὑπὸ παραγγελίαν τονάζ, κατὰ τὸ 1970, ὀφείλεται οὐσιωδῶς εἰς τὰ πολυάριθμα συμβόλαια διὰ τὴν κατασκευὴν μικτῶν σκαφῶν ὃν τῶν 150.000 τόνων d.w., ητοὶ κυρίως κεκαθυμμένων δεξαμενοπλοίων. Ἐπίσης παρηγγέλθησαν περίπου 190 μπάλκ κάρριερς μέσης χωρητικότητος κάτω τῶν 30.000 τόνων.

Κατανεμούμενῶν τῶν παραγγελιῶν κατὰ τονάζ, καὶ πλοῖα διαπιστώται ἡ στροφὴ πρὸς τὰ μικτὰ τῶν 150.000 τόνων d.w. μὲ σύνολον χωρητικότητος 18,7 ἑκατ., τόνων, ἔναντι 7,5 ἑκατομμύριών τοῦ προηγούμενον ἔτους. Μόνον εἰς τρεῖς κατηγορίας χωρητικότητος, παραπορείται κάμψις, ητοὶ εἰς τὴν τάξιν τῶν 10 ἔως 25.000, τῶν 40 ἔως 50.000 καὶ τῶν 80 ἔως 100.000 τόνων d.w.

Τὰ 6:θλία παραγγελιῶν διὰ μικτὰ σκάφη περιλαμβάνουν δύο μόνον πλοῖα κάτω τῶν 60.000 τόνων d.w. παραγγελθέντα τὸ 1970. Ἀντιθέτως ἡ πλειονότης τῶν λοιπῶν μπάλκ κάρριερς εἶναι δύο τοῦ δρίου τούτου χωρητι-

κότητος. Τὸ μέσον τονάζ τῶν παραγγελιῶν τὴν 1ην Ιανουαρίου 1971 διὰ τὰς διαφόρους κατη-

γορίας σταθεροποιεῖται εἰς τάς 67.300 τόνων d.w. διὰ τὰ μεταλλοφόρα, τάς 152.400 τόνων d.w. διὰ τὰ μικτὰ καὶ τάς 40.500 τόνων d.w. διὰ τὰ λοιπά μεγάλα μπάλκ κάρριερς.

Παραδίλημάς πως μὲ τὴν κρατούμενην κατάστασιν τοῦ στόλου τῆς 1ην Ιανουαρίου 1971, αἱ παραγγελίαι τῶν πλοίων ἀνά τῶν 150.000 τόνων d.w. συγκεντρούνται εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Ἰσπανίας καὶ τῆς Λιβερίας.

ΠΡΟΩΣΙΣ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΣ

Ο ἀποστρόβιλος ἔξακολουθεῖ νὰ προτιμᾶται δι' ὅλα τὰ μεγάλα μεγέθη. Τὸ διὰ στροβίλων κινούμενον τονάζ ὑπὸ παραγγελίαν ηγήθη ἀπὸ 18% εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1970 εἰς 21% εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1971. Ο-σον ἀφορά τὴν μέσην ταχύτητα τῶν μεγάλων μπάλκ κάρριερς ὑπὸ παραγγελίαν, τοποθετεῖται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τοὺς 15,2 κόμβους. Δεδομένου ὅτι η μέση ταχύτητος τοῦ ὑπηρεσία στόλου ἀνέρχεται εἰς 14,8 κόμβους, πρέπει νὰ ἀναμένεται ἐλαφρά αὔξησις κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Τὰ μικτὰ ὑπὸ παραγγελίαν ἔχουν τὴν μεγαλυτέραν μέσην ταχύτητα μὲ 15,5 κόμβους. Ακολουθοῦν τὰ λοιπά μπάλκ κάρριερς μὲ 14,9 κόμβους καὶ τὰ μεταλλοφόρα μὲ 14,7 κόμβους.

ΕΤΗ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΝ

Παραμένει πρὸς διερεύνησιν ἐν τελευταῖον ἔρώπτιμα: Πότε αἱ τεράστιαι αὐταὶ εἰς μέγεθος παραγγελίαι θὰ ἐκπεισθοῦν; Κατὰ τοὺς συγγραφεῖς τῆς μελέτης, προβλέπεται νὰ παραθῇ χωρητικότης 12,8 ἑκατομμύριών τόνων d.w. τὸ 1971 (9,6 τὸ 1970) καὶ 13 ἔως 14 ἑκατομμύρια τὸ 1972.

Ἐκ τῶν δοῶν προσανεφέρθησαν συνάγεται τὸ γενικώτερον συμπέρασμα διὰ εἰς τὸν τομέα τῶν ὑπέρμεγθων μπάλκ κάρριερς πρέπει νὰ ἀναμένεται ἔξαιρετη ἀνάπτυξις, μολονότι τὸ ἐνδιαφέρον στρέφεται κυρίως πρὸς τὰ μικτὰ σκάφη, τὰ ὀποῖα κατὰ τὰ δύο τρίτα τῆς χωρητικότητος των, χρησιμοποιούνται καὶ ὡς πετρελαιοφόρα.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ
ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΘΑ ΝΑΥΠΗΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΥ ΠΡΟΣΕΧΟΥΣ ΜΗΝΟΣ ΠΛΟΙΑ 37.000 ΤΟΝ. ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΘΑ ΕΙΣΑΓΩ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΤΗΣ ΤΑΞΕΩΣ ΤΩΝ 67 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ
ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ • Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ 19ΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ S. D. 14

Παρευσία τών ύπουργών 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ιω. Χολέδα, Δικαιοσύνης κ. Γ. Τσουκαλά, τού ύψη πουργού Προεδρίας κ. Τσάκωνα, επίκρουστης του έφοπλιστικού κόσμου και τών ναυτεργατικών όργανωσεων, έγένετο τήν 5ην τρέχ. μηνός εις τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» Σκαραμαγκά ή καθέλκυσις του φορτηγού πλοίου «Δέσποινα», τύπου SD-14, πλοιοκτησίας κ. Αχ. Φραγκίστα. 'Ανάδοχος ήτο η κυρία Ρέα 'Αχ. Φραγκίστα.

Ο. Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ

Κατά τήν διάρκειαν τής τελετής ώμιλησεν δό 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Γ. Ιω. Χολέδας, διόπιος έξηρε τό γεγονός, διτι έπεταχύνθη σοδαρών, διάρκειαν της έπισκεψης την πλοίων τύπου SD 14 (άντιλίμπερτο), εις τα «Ελληνικά Ναυπηγεία» και υπεργάμψιμες την σοδαράν πρόσδον ήτης παραπτηρείται εις ταύτα, τονίσας, ιδιαίτέρως, τό διτι έπικειται διάρκειαν ναυπηγήσεως σκαφών μπάλκ κάρριερ 30 - 35.000 τόνων.

Ταύτα πάντα ύπο 'Ελλήνων τεχνικών με άξια έλληνικά χέρια.

'Αναφερόμενος γενικώς εις τάς ναυπηγήσεις πλοίων έν 'Ελλάδι, είπεν διτι ήρχισαν κατ' ουδίαν έπι 'Επαναστάσεως, από τού 1968, ήτοι 'άφ' διτού 'άφ' ένός έθεσπισθησαν ευνοϊκά πιστοδοτικά μέτρα και 'άφ' έτέρου άπερφασίσθη διάρκειαν παροχή της έγγυησεως του 'Ελληνικού Δημοσίου πρός τάς δανειοθούσας Τραπέζας κατά 30%.

'Ακολούθας δι. κ. Χολέδας άνεφρθη εις τάς προσδόσια, αιτίες έπιπελούνται εις τάς ναυπηγοεπισκευαστικόν τομέα έν 'Ελλάδι, τόσον εις τά 3 μεγάλα ναυπηγεία (Νιάρχου - Σκαραμαγκά, 'Ανδρεάδη - 'Ελευσίνος, 'Α/φών Γουλανδρή - Σύρου), δον και εις τάς μικροτέρας βάσεις και εις τάς μικρά ναυπηγείας τού Περάματος.

Ός πρός τήν ίδωσιν νέων ναυπηγείων ύφισταται ζωρόβ ένδιαφέρον, άλλα αι προτάσεις μελετώνται παρά τού ύπουργού Συντονισμού, διά νά δοθεύν αι πρέπουσαι λύσεις.

'Αναμφισθήτητως, διά 'Ελλάς δύναται νά καταστή ναυπηγική χώρα, πρό παντός, δημως, δύναται νά καταστή σοδαράν έπισκευαστικόν κέντρον.

Οι 'Ελληνες πλοιοκτήται δι. αιτίουν 3.500 σκάφη και είναι βέδαιον διτι έαν μέρος, έστω έξ αιτών ύφιστατο τήν συντήρσιν και τάς έπισκευάς του έν 'Ελλάδι, τό διάρκειαν διά τήν έθνικήν οικονομίαν θά ήτο μέγα.

'Εν συνεχεία, δι. κ. 'Υπουργός είπεν, διτι ή ναυπηγοεπισκευαστική άνωπυξις τής χώρας εύρισκεται εις εύθειαν άναλογιάν πρός τήν γενικοτέραν άναδημοιουργίαν και άνθησιν, ήτης παραπτηρείται εις άλλους τούς κλάδους τής οικονομίας μας.

'Εν τέλει, δι. κ. Χολέδας άπηγμενεν εύχας πρός τό προσωπικόν τών ναυπηγείων, πρός τόν πλοιοκτήτην κ. Φραγκίσταν και τό πλήρωμα, διά τού διποίου θά έπανδρωθή τό νέον σκάφος.

Ο. Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

'Ομιλησεν, έπίσης, δι πρόεδρος τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων' κ. Κων. Δρακόπουλος, δι διποίος είπε, μεταξύ άλλων, και τά έξης:

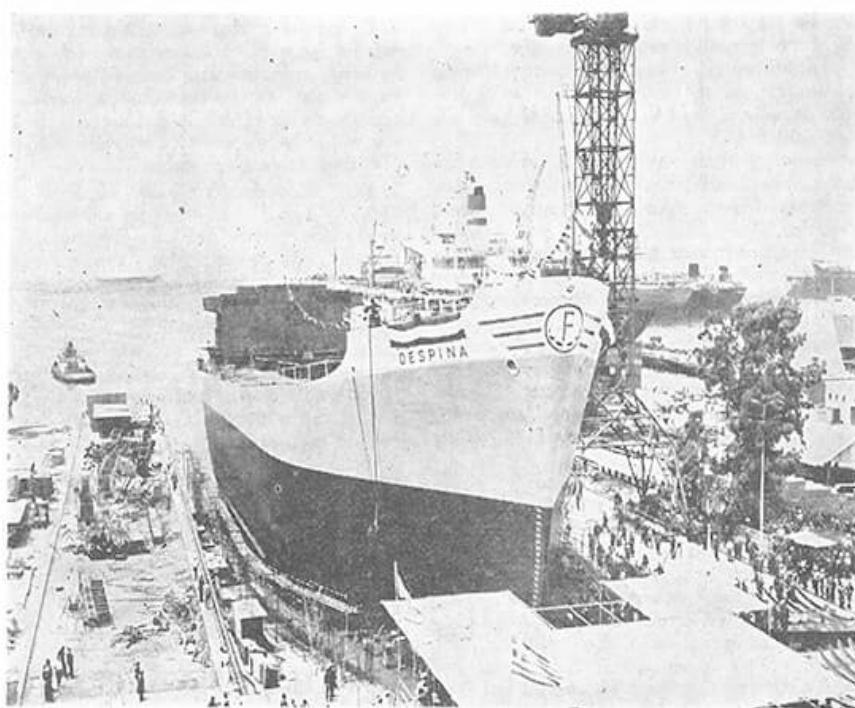
«Τό ναυπηγείον ίδρυθη διά τής συμβάσεως Δημοσίου - Νιάρχου, τό 1956, δι διποία προέβλεπεν ύποχρέωσιν έπενδυσεων 8.640.000 δολαρίων. Ή έπενδυσις μέχρι σήμερον έφθασε τό ποσόν τών 55.000.000 δολαρίων. Η ήμερομηνία έναρξεως λειτουργίας τού ναυπηγείου ως πλήρους έπισκευαστικής βάσεως είναι ή 20η Νοεμβρίου 1959 ήμερομηνία δι διποία άπετέλεσεν δρόσημον διά τήν έπισκευαστικήν βιομηχανίαν τού τόπου, διότι τό δεξαμενούθεν πετρελαιοφόρον «Γουδρόν Λιμπερτο», 30.000 τόνων, ήτο τό πρώτον σκάφος τού μεγέθους αύτου, τό διποίον έδεξαμενήσθη τότε εις τήν 'Ελλάδα.

Διά τής βελτιώσεως και συμπληρώσεως τών έγκαταστάσεων και τής έκτελέσεως έπιτυχών έπισκευών, τό ναυπηγείον κατώρθωσε νά έδρασθη τήν φήμην του και νά θεωρήται ως τό μεγαλύτερον έπισκευαστικόν συγκρότημα τής Μεσογείου και ήν έκ τών μεγαλύτερων ναυπηγείων έπισκευών τού κόσμου. Τό 1966, έτος έντατικής έπισκευαστικής δραστηριότητος διά τόν Σκαραμαγκάν, έπε-

ρυγος τού Σουέζ, τό τμήμα νέων κατασκευών είχεν εις τό ένεργητικόν του τήν κάτωθι δραστηριότητα: Τό πετρελαιοφόρον «Παγκόσμιος 'Ελπις», 25.000 τόν. ί.ν. καθελκυσθέν τό 1960, τό διποίον ήτο τό πρώτον σκάφος μεγάλης χωρητικότητος, δεδομένου οτι ή έλληνική ναυπηγική βιομηχανία δέν είχεν εις τό ένεργητικόν της μέχρι τών έτους έκεινου, κατασκευήν σκάφους μεγαλυτέρου τών 800 - 900 τόνων.

Τήν ναυπηγησιν αύτήν διεδέχθησαν αι μετασκευαί 8 πετρελαιοφόρων τύπου T2, τών 16.000 τόνων, εις φορτηγά ξηρού φορτίου τών 22.000 τόνων. Πλέον αύτών, τέσσαρες έπιμηκύνεις — μετασκευαί πετρελαιοφόρων τής τάξεως τών 32.000 τόνων, τών διποίων ή χωρητικότητης ηδήθη είς 44.000 τόνων.

Έπικολούθησεν ή ναυπήγησις τού ειδικών σκαφών «Πλανασός», ταχείας φορτώσεως και έκφρωσεως βωξίτου, διά λογαριασμόν τής έταιριας «Άλουμίνιον 'Ελλάδος», ώ; και ή κατασκευή τεσσάρων πλωτών δεξα-



Τό φορτηγόν «Δέσποινα», ένω καθελκύεται

σκευάσθησαν 280 περίπου πλοία, άντιπροσωπεύοντα 7.000.000 τόνων ί.ν. Κατ' αύτήν τήν περίοδον τό ναυπηγείον άπτησχόλει: 3.750 έργαστοτεχνίτας, έκ τών διποίων άνω τών 2.500 άπησχολούντο εις τάς κατασκευάς.

Συνεπείδ τού κλεισμάτος τής διώρυγος τού Σουέζ, τό 1967, έπιλθε κάθετος ππώσις εις τόν τομέα τών έπισκευών και ήναγκάσθημεν νά στραφώμεν πρός τό ύποστασχολόυμενον τμήμα, νέων κατασκευών, διά νά άποφύγωμεν τήν άπολυτην τού μετά πολλούς κόπους, θυσίας και δοπάνας έπισταδεύθεντος και ειδικευθέντος προσωπικού μας.

Μεχρι τής έποχης τού κλεισμάτος τής διώ-

ρυγών, έξ ών διά λογαριασμόν τού ΟΛΠ, διά δεξαμενισμούς σκαφών μέχρι 33.000 τ. ί.ν. και 10.000 τόν. άντιστοιχως και έτερων δύ πρός συμπλήρωσιν τών έν Σκαραμαγκά έγκαταστάσεών μας, με δυνατήτητη δεξαμενισμού σκαφών 60.000 και 37.000 τ. άντιστοιχως.

Εις τάς νέας κατασκευάς περιλαμβάνονται έπισης, ή κατασκευή τριών πλωτών νησίδων διά λογαριασμόν τής έταιριας «Άραμπικο», δι διποίαι λειτουργούν εις τόν Περσικόν Κόλπον, διά τήν φόρτωσιν άργον πετρελαίου έπι μεγάλων πετρελαιοφόρων, καθώς και δι' έρευνας βυθού,

Έν συνεχεία, κατεσκευάσμεν 2 ρυμουλ-

κά, διά το Πολεμικόν Ναυτικόν και 1 διά την έταιριν «Αράμικο».

ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

«Ας θλωμεν, τώρα, είς τὴν περίοδον μετὰ τὸ κιλείσιμον τοῦ Σουέζ.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν πρέπει νὰ τονισθεῖ, διτὶ ἡ κατανόσις καὶ ἡ τοσεῖ συμπαράστασις, τὴν ὅποιαν εὑρούμεν ἀπὸ τὴν Ἐθνικὴν Κυβέρνησιν, ὑπῆρξε λιαν ἀποτελεσματική, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν πρὸ ἡμῶν ἀναφεύντων προβλημάτων.

Ἄνευ χρονοτριβής, εύρον ἀπῆχθιν αἱ προτάσεις μας παρὰ τοῖς ἀρμοδίοις, ὅπως υἱοθετήθουν τὰ συστήματα χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγήσεων, ὡς ἔραρδόζονται εἰς ὅλας τὰς χώρας, αἱ ὅποιαι διαθέστουν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Ἐθεσπισθεὶς ἡ σχετικὴ νομοθεσία, αἱ Τράπεζαι Ἑλλάδος, Ε.Τ.Β.Α. καὶ Ἐθνικὴ, ἔθεσαν ἀμέσως εἰς ἐνέργειαν τὸν χρηματοδοτικὸν μηχανισμόν, οἱ δὲ ἐφοπλισταί, οἱ ὅποιοι πλειστάκις εἰς τὸ παρελθόν εἶχον ἐκδηλώσει ἐνδιαφέρον διά ναυπηγήσεις ἐν Ἑλλάδι, ἀπήρχοντο διμοις ἀπρακτοι, λόγῳ ἀνταρξίας εὐκολῶν πληρωμῆς, ἐπανελθόντες, μᾶς ἀνέθεσαν, ὃ εἰς κατόπιν τοῦ ἄλλου παραγγελίας, αἱ ὅποιαι μᾶς ἔδωσαν τὴν δυνατότητα νὰ ἐνισχύσωμεν ἀφ' ἐνός τὸ ὑποαπασχολούμενον τότε τμῆμα νέων κατασκευῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου νὰ διατηρήσωμεν τὸ ἐργατοτεχνικὸν δυναμικόν.

Τὸ δεύτερον λοιπὸν σκέλος τοῦ ἐνεργητικοῦ τῶν νέων κατασκευῶν ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ μέχρι σήμερον τὴν κάτωθι δραστηριότητα:

Παρηγγέλθησαν 27 φορτηγά, τύπου SD-14 τῶν 15.000 τόνων d.w., ἔξ ὧν τὰ 16 ἦδη παρεδόθησαν εἰς τοὺς ίδιοκτήτας τῶν. Τὸ 17ον παραδίδεται τὴν ἔρχομένην ἐδδομάδα. Μὲ τὴν ὄργανων καὶ ἀποκτηθεῖσαν πείραν θά παραδίδωμεν I σκάφος κάθε μῆνα.

Τὸ συναλλαγματικόν τῆς Ἐθνικῆς οἰκονομίας, ἐκ τῆς ναυπηγήσεως τῶν 27 αὐτῶν σκαφῶν τύπου SD 14, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 67.000.000 δολαρία.

Ἐπίσης, παρηγγέλθησαν 12 μπάλες κάρριερς, τῶν 37.000 τόνων, τῶν ὅποιων ἡ κατασκευὴ ἄρχεται ἀπὸ τοῦ ἐρχομένου μηνὸς 'Ιουλίου.

Τέλος, τὸ τμῆμα βιομηχανικῶν κατασκευῶν, ἀνέπτυξεν ἴκανὴν δραστηριότητα, ἔχον εἰς τὸ ἐνεργητικόν του, τὴν σιδηρὸν κατασκευὴν τῶν ἐγκαταστάσεων ἡ ἐταιρίας «Ἀλουμίνιον Ἑλλάδος», τὴν κατασκευὴν καὶ ἀνέγερσιν τῶν σιδηρῶν κατασκευῶν τῶν δύο κρατικῶν ἐργοστασίων στακχάρεως, δεξιαιμενάς πετρελαίου τοῦ διυλίστηρου 'Ασπροπύργου, ως καὶ πλειστῶν ὅλων βιομηχανιῶν κ.λπ.

Περάίνων τὴν ἀνασκόπησιν αὐτῆν, παραθέτω μερικοὺς ἐνδεικτικοὺς ἀριθμούς, οἱ ὅποιοι εἰναι χαρακτηριστικοὶ τῆς δραστηριότητός μας: Κατὸ τὸ 1970 δὲ μέσος ἀριθμὸς ἀπασχολούμενου ἐργατοτεχνικοῦ καὶ ὑπαλληλικοῦ δυναμικοῦ ἀνήρχετο εἰς 5.750 ἀπόμα περίπου, εἰς τὰ ὅποια κατεβλήθησαν εἰς μισθοὺς καὶ ἡμερομίσθια δρχ. 400.000.000. Κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1971 δὲ ἀριθμὸς τοῦ πρωστικοῦ ἔφθασε τὰς 6.000 καὶ ὑπολογίζεται, ὅτι αἱ ἔτησιαὶ ἀπόδοχοι θὰ ὑπερβοῦν τὰ 500.000.000 δρχ.

Πέραν, όμως, τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, ως ἔξετέθη, ἡ συμβολὴ τῶν πρὸς τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανίας τῆς χώρας, ὑπῆρξε μεγίστη εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκπαίδευσης καὶ δημιουργίας εἰδικευμένου πρωστικοῦ, τοῦ ὅποιου, ως γνωστόν, ἡ Ἑλληνικὴ ἀγορά παντελῶς ἐστερείτο. Λόγω αὐτοῦ ἡτο φυσικὸν τὰ ναυπηγεῖα μας νὰ στρέψουν τὴν προσοχὴν τῶν εἰς τὸν ζωτικὸν αὐτὸν τομέα.

Ἐπίσης, ὁ κ. Δρακόπουλος ἀνήγγειλεν, διτὶ μελετάται ἡ κατασκευὴ σειρᾶς ειδικῶν σκαφῶν μεταφράστης προϊόντων πετρελαίου 30.000 τόνων d.w. (τύπου «Προτάκτη Κάρριερς»), τῶν ὅποιων ἡ παράδοσις θὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τὸ 1974 - 75.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

Προειδοποίησις τῶν ἀσφαλιστῶν

Εἰς πρόσφατον διάλεξιν του εἰς τὸ Γκότεμποργκ ἐνώπιον τῆς Διασκέψεως Μπάλτικ καὶ Διεθνούς Ναυτιλίας ὁ κ. Πήτερ Γκρήν ἀσφαλιστής /μέλος ἐνός τῶν μεγαλυτέρων ἀσφαλιστικῶν συνδικάτων τοῦ Λούσδ' προειδοποίησε τὸν κόσμον τῶν ἐφοπλιστῶν ὅτι υφείουν νὰ λάθουν μέτρα βελτιώσεως τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων των ὡς καὶ καταλληλοτήπος τῶν πληρωμάτων των, ὥστε νὰ είναι εἰς τὴν διάθεσιν των ὄργανα ναυπιλοίας καὶ μείσων οὕτω τὴν ἐπίπτωσιν τῶν ἀπαιτήσεων, τάς ὅποιας καλούνται ὅπως πληρωτοί οἱ ἀσφαλισταί. «Ἀλλως οἱ ἀσφαλισταί θὰ ἔχουν τοὺς συμφρούδην τοὺς ἔφετούς την ἐποπλιστάς τῶν ἀσφαλιστρών εἰς ἀπαγορευτικὸν σημείον ἢ καὶ ἀρήσεως ἀσφαλιστεών.

Εἰναι προφανές ὅτι τὰ κατὰ τὰ ἀνωτέρω λεχθέντα καὶ τὰ διά τοὺς ἐφοπλιστάς ἐπαπειλούμενα ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῆς σειρᾶς τῶν σχετικῶν προσφάτων ἀτυχημάτων εἰς τὸ στενόν τῆς Μάγχης, τὰ ὅποια ἀπεδοθησαν καὶ εἰς κατωτέρας ναυτικότηπος πληρωμάτων καὶ εἰς ἀλλειφίν ἢ πλημμελή χειρίσμον τῶν ἐπί τῶν πλοίων συγχρόνων ὄργανων καὶ μηχανισμάτων ναυπιλοίας (ῷς καὶ κατ' ἄλλας πηγάς εἰς τὴν μὴ δέουσαν σήμανσων τῶν ινσαγίων ὑπὸ τῶν ἀρμεδίων Βρετανικῶν ἀσχῶν). Καὶ ἡ ὅμιλία τοῦ κ. Πήτερ Γκρήν περιέλαβε καὶ μίαν νέαν συγκεκριμένην πρότασιν περὶ διεθνούς ἐλέγχου τῆς ναυπιλοίας εἰς πολυσυχνάστους γενικῶν ὑδατίνων, χώρων καὶ ίδιαιτέρως εἰς τὸ Στενόν τῆς Μάγχης, κατά τὸ πρότυπον ἐλέγχου τῶν ἀσφοροπικῶν πτήσεων.

Καθ' ὅσον ἀφορᾶ εἰδικῶν τὸ Στενόν τῆς Μάγχης ὁ κ. Γκρήν ὑπηρέχη τὴν υἱοθέτησιν τριῶν ἡ τεσσάρων σταθμῶν ἐλέγχου καὶ ρυθμίσεως τῆς ναυπιλοίας ἐγκατεστημένων ἐπὶ ἔξεδρῶν εἰς κατάλληλα σημεῖα τοῦ Στενού. Κατὰ τὸ σύστημα τῶν τοιωτῶν σταθμῶν, ἡ εἰς τὸν ἐλεγχόμενον χώρων εἰσοδοῦ σκάφους θὰ τελῇ ὑπὸ τὰς διατάξεις τῶν διευθυντῶν τῶν σταθμῶν, οἵτινες θὰ ἔχουν ἐνδεχομένως εἰς τὴν διάθεσιν των καὶ ἀλικόπετρα. Εἰναι προφανές ὅτι τὸ ἀνωτέρω σύστημα ρυθμίσεως τῆς ναυπιλοίας ἀντίκει-

ται εἰς τὴν ἀρχὴν ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν, πλὴν ὅμως ἐνδείκνυται — κατὰ τὸν κ. Γκρήν — κατόπιν τῆς διαμορφωθείσης πυκνῆς κινήσεως πλοίων καὶ δὴ ἐμφόρτων σύντετερος τάνκερς καὶ τῶν ἔξι αὐτῶν κινδύνων ρυπάνσεως τῶν κατόστος τοῦ συστήματος ρυθμίσεως ναυπλιούδας καίτοι ψηφίλον καθ' ἐαυτό, θὰ είναι σχετικῶς μικρὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἑνίκης ἀποτελέσματα.

ΑΛΛΑ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο κ. Γκρήν ἀνεφέρθη εἰς τὴν διάλεξιν του καὶ εἰς ἄλλα σύγχρονα ναυτασφαλιστικά θέματα. Διὰ τὸ θέμα τῶν διά κοντέινερς μεταφορῶν είπεν ὅτι τὰ ἀποτελέσματα ήσαν ἀπογοητευτικά ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς ἀπόφεως. Αἱ σχετικαὶ δὲ ἀποζημιώσεις ἀπαιτήσεις ηγήθησαν ἀντί νὰ μειωθοῦν. Ή ρίζα τοῦ κακού τούτου είναι πιθανὸν νὰ εύρισκεται εἰς ἀκατάλληλην συσκευασίαν.

Οὓς πρός τὰ πρόσθετα διὰ παρήλια σκάφη ἀσφαλιστρα, ὁ κ. Γκρήν διετύπωσε πρεδιεποίησην περὶ αὐξήσεως τῶν ἀσφαλιστρών τῶν μπάλων κάρριερς ἀπὸ ἡλικίας μικροτέρως τῆς σήμερον ἐφαρμοζούμενης διὰ τὰ παρήλια καγκέληα.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Γκρήν ἀνεφέρθη εἰς τὸ καὶ διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς ζωτικὸν θέμα τῶν συπειών τῶν συμειούμενων πληθωριστικῶν ἔξεδρῶν καὶ δὴ καθ' ὅσον τὸ ἐπίμαχον ζήτημα τῶν καθυστερουμένων ἡ ἀναβαλλούμενην ἐπιτακτικήν. «Οσον συντομώτερον ἐκτελούνται αἱ ἐπισκευαί, τόσον τὸ καλύτερον διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς—ὧς εἴπεν ὁ κ. Γκρήν—διότι τελικῶς ἡ πληθωριστικὴ αὐξήσης τοῦ κατόστους καθυστερουμένων ἡ ἀναβαλλούμενη ἐπισκευήν θὰ ἔχῃ τὸν ἀντίκτυπόν της εἰς τὸ ὑψος τῶν ἀσφαλιστρών. Ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου τούτου ζητήματος δὲ κ. Γκρήν ὑπέθεσε τὴν ἰδεῖν μᾶς εἰδικῆς εἰς τὰ ναυτασφαλιστικά συμβόλια καὶ ρήτρας καθ' ἣν τὸ κατόστος τῶν ἐπισκευῶν τῶν ἐκκρεμουσῶν μετά τὴν παρέλευσιν 3 βρυγῶν ἀπὸ τῆς συνάψεως τοῦ συμβολίου θὰ ἀποτελῇ τὸ ἀντικείμενον ἀμοιβαίς συμφωνίας καὶ διακανονισμοῦ κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐνδεχομένης πραγματοποίησεως τῶν ἐπισκευῶν. Λέγεται ὅτι τοιούτον σύστημα ἐφαρμόζεται, μετά σχετικῆς ἐπιτυχίας, εἰς τὸν Γαλλίαν.

Τέλος κ. Γκρήν ἔθιξε καὶ θέμα περὶ ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν τύπων τῶν πλοίων ἡ τῶν ειδικῶν μέσων ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων, ἀκόμη καὶ μέχρι σημείου περὶ ἐπιβαλλῆς ὑπὸ αὐτῶν ὑποχρεώσεως ἐγκαταστάσεως εἰδικῶν τύπων ἡ κατοικεύσης μεσων ἡ ὄργανων!

* * *

Ο περὶ τῶν τύπων τῶν πλοίων ὑπαιγυμός τοῦ κ. Γκρήν είναι λίαν χαρακτηριστικός τῶν διακριμένων νέων προθέσεων καὶ ἐπιδιώξεων τῶν ἀσφαλιστῶν. «Εξικείται οὕτος μέχρι σημαντικῶν τῶν πλοίων, δεδομένου ὅτι θίγει καὶ θέματα στερεότηπος καὶ ἀντοχῆς τῶν διαχωριστικῶν τῶν δεξαμενῶν τῶν τάνκερς, εἰς τρόπον ὃστε ἐκρημίς ἡ ἄλλο συμβάν εἰς μίαν δεξαμενήν τὰ περιορίζεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν συνεπειῶν εἰς αὐτὴν καὶ μόνην τὴν δεξαμενήν καὶ νὰ μὴν ἐπηρεάζῃ τὰς λοιπάς. Καὶ ζήσεν ὁ κ. Γκρήν τὸ ἐρώτημα: «Αἱ ἔρευναι κατευθύνονται πρὸς τὴν κατασκευὴν τὰς ἀσφαλιστέρων πλοίων ἡ πρὸς πλοία τὰς ὅποιας θὰ δύνανται νὰ μεταφέρουν μεγαλύτερα φορτία ἀντὶ μικροτέρου κόστους».



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

ΒΕΡΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΙΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 476.573 - 471.889

Αί μεγάλαι δεξαμεναὶ τῶν τάνκερος

ἀποτελοῦν κίνδυνον ἐκρήξεων

«Η παγκόσμιος μεταφορική ίκανότης τῶν δεξαμενοπλοίων θέλει συσταθεῖσαν ἐπόπειρασθῆ ἐφ' δύον τὴν ναυπηγική διοικητική αὐτού τῶν τάνκερος τῶν διαφόρων κρατών, δὲν ἔξευρους ἐπανορθωτικὸν μέσον πρὸς ἀποσύρσιν τῶν καταστρεπτικῶν ἐκρήξεων, αἵτινες κατήντησεν τὸν νὰ δημιουργοῦν τὴν ὑπόνοιαν, διποτελοῦν ἐνυπάρχοντα κινδύνους ἐξ αὐτῆς τῆς κατασκευῆς τῶν ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων. Εἰς τὴν προειδοποίησιν αὐτῆς, πρόεδρη ὁμιλητῆς τῶν κυριωτέρων ναυτασφαλιστικῶν ὄργανώσεων τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν.

«Ἀπόλυτος προτεραιότης δέον νὰ δοθῇ εἰς τὴν ἔρευναν ἥτις θὰ καθορίσῃ κατὰ πόσον αἱ καταστρεπτικαὶ ἐκρήξεις αἴτινες ἔλασθν χώρων εἰς τὰς δεξαμενάς ὑπερμεγέθων δεξαμενοπλοίων ἀποτελοῦν συνέπεια τῶν μεγάλων διαστάσεων τῶν δεξαμενῶν, εἰπεν εἰς συνέντευξιν διεθείσαν εἰς Μανχάτταν ὁ κ. John B. Ricker A' Ἀντιπρόεδρος τοῦ 'Αμερικανικοῦ 'Ινστιτούτου τῶν ναυτασφαλιστῶν καὶ πρόεδρος τῆς 'Επιπροποίησις τοῦ Ιδίου 'Ινστιτούτου Πρόεδρος Πρόληψιν 'Απωλείας Σκάφους.

«Σήμερον δεξαμεναὶ τῶν τάνκερος ἔχουν διαστάσεις 30.000 κυβ. μ. ἡ καὶ μεγαλυτέρας —κατὰ πολὺ μεγαλυτέρας ἐκείνων αἵτινες κατεισεύαζοντο πρὸ δλίγων δικόυμη ἐτῶν— καὶ δέρια ἐνεργοῦντα ὑποκράως εἰς τὸ σπηλαιῶδες ἑστωτερικὸν τῶν δεξαμενῶν αὐτῶν, δταν τὰ σκάφη εἰναι κενὰ ποιοφάνως δημιουργῶν ἀλεκτρικὰς ἐκκενώσεις δύοις ποδὸς τὰς τοισάντας τὰς δημιουργουμένας ὑπὸ τῶν νεφῶν κεσουσῶν, εἰπεν ὁ κ. Ricker.

Τρία μεγάλα δεξαμενόπλοια εἶναι αὔγησαν ἀπὸ ἐκρήξεις ἐπλῶ διασκούμντος τοῦ πρώτου τοιμήνου τοῦ τρέχοντος ἔτους. Αἱ ἐκρήξεις αὗται ἐστομειῶθησαν, ὡς ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Ricker, ἐνδὲ δὲν ἐξετελεῖτο ἔργασία καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν.

Τὰ ἀνωτέρω τρία ἀτυχήματα ἦσαν τὰ κάτωθι:

—«Γιούνιβερς Πάτριοτ» 157.702 τόνων ἀνήκον εἰς τὸν κ. Λούντβιχ, πρόερεράγη εἰς Ἰταλίαν τὴν 21ην Ἰανουαρίου καὶ διπερ δέον νὰ ἀνακατασκευασθῇ διὰ διαπάντης 15.000.000 δολαρίων.

—«Φερνικάστλ» 97.155 τ., ναυαγήσαν ἔξοθι τῆς 'Ισπανίας μετὰ σημειωθείσαν ἐκρήξην τὴν 17ην Φεβρουαρίου καὶ οὐτινος ἡ ἀξία ἡτο 12.800.000 δολ.

—«Οσεαν Μπρίτζ» 113.526 τ., διπερ κατεκλύσθη μετὰ ἐκρήξην λαθοῦσαν χώραν ἀνοικτὰ τῶν γαλλικῶν ἀκτῶν τὴν 9ην Μαρτίου καὶ διεσώθη. Τὸ σκάφος ἡτο ἀξίας 15.000.000 δολαρίων.

Κατὰ Δεκέμβριον 1969 ἐστημειώθησαν ἀπώλειαι τριῶν δεξαμενοπλοίων ἡ χαρητικότης ἑκάστου τῶν ὅποιων ὑπερέβαινε τοὺς 200.000 τόνων δ.ω. συνεπείᾳ ἐκρήξεων αἵτινες ἔλασθν χώρων διακρούντο τοῦ καθαρισμοῦν δεξαμενῶν. Ή ἀξία ἑκάστου τῶν σκαφῶν αὐτῶν, εἰπεν ὁ κ. Ricker ἀπετιμήθη εἰς δολαρία H.P.A. 20 ἐκατομμύρια, ἀλλὰ διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τὸ μὲν κόστος ἀντικαταστάσεως κυμαίνεται ἀπὸ δολαρίων 28.000.000—38.000.000 καὶ ἔχει ὡς πρόσθετον συνέπειαν ὅτι ἡ πραγματοποίησις τῆς τοιμῆς ἀντικαταστάσεως θὰ ἀπαιτήσῃ χρόνον ἔτῶν.

Μὲ δλας τὰς ἐνθείεις ὅτι τὸ μέγεθος τῶν ἐπὶ τῶν τεραστίων αὐτῶν σκαφῶν δεξαμενῶν παρουσιάζει εὐθείαν σχέσιν πρὸ τὸν κίνδυνον τῶν ἐκρήξεων. Πρὸς προστασίαν τῶν στοιχειωδῶν των, αἱ ναυτασφαλιστικαὶ ὄργανώσεις τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔπιεσαν τοὺς κατασκευαστάς ὅπως διενεργήσουν ἔσευναν ἐπὶ τοῦ θέματος καὶ παρόσκουν πληροφορίας, εἰπεν ὁ κ. Ricker, προσθέσας ὅτι ἡ ἀπάντησης ὑπῆρχε «μία μεγάλη σιωπὴ καὶ ἡ «παροχὴ πληροφοριῶν ἢ σχομεύνεται τὸν προστατικὸν μηδένα».

Μετὰ τὰς τοιεὶς ἐκρήξεις τοῦ Δεκεμβρίου 1969 ἐπὶ τῶν ὑπερθεσμονοπλοίων, ἡ ναυτασφαλιστικὴ ἀγούσα ἐποχώρασην εἰς τὸ 1970 δινει τοιούτου τίνος ἀτυχώματος καὶ ἥχισε νότη σηνηστίζεται ἡ ἐντύπωσις ὅτι τὰ πράγματα ἔβαινον μετὰ προσοχῆς. 'Αλλ' αἱ τοεῖς καταστοφαὶ τοέχοντος ἔτους, συνεπλήρωσεν ὁ κ. Ricker, θεικών τοις εἰναι «ξαναφρίζουν».

«Η ἐπιθελή ηγεμονίας ἀσφαλιστρων διὰ τὰ ὑπερδεξιμόπλοια θὰ είναι ἀναγκαῖα μέχρις οὐ ἐπιλυθῆ τὸ πρόβλημα τῶν ἐκρήξεων, προσθέσας, δμως, ὅτι «ψηφλότερα ἀσφάλ-

τρα δὲν ἀποτελοῦν τὴν λογικὴν οἰκονομικὴν ἀπάντησιν.

«Οἱ ἐμπειρογνόμονες δέον νὰ ἐμφανισθοῦν μὲ σαφεῖς ἀπαντήσεις», ἀναφέρει ὁ κ. Ricker εἰς διανεμηθείσαν σχετικὴν ἑκθεσιν, «έδαν καὶ διποτε πράξουν τούτο, ή κιλμαξ τῶν ἀσφαλιστρῶν σκάφους δυνατῶν νὰ ἀναστραφῇ. Τούτο θὰ σημαίνῃ μεγάλην οἰκονομίαν, τόσον διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, δοσον καὶ διὰ τὴν κατανάλωσιν».

Τὸ 'Αμερικανικὸν Συνδικάτον 'Ασφαλειῶν ἐπὶ σκαφῶν, ἀνήγγειλε τελευταίως ὅτι κατὰ τὴν περίοδον μεταξὺ 1966 καὶ 1970 οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπιλύρωσαν δι' ἀπαντήσεις δολαρία 112 ἐπὶ ἑκάστη ἑκατοντάδος δολαρίων ητις εἰσεπράχθη παρ' αὐτῶν δι' ἀσφαλιστρῶν ὑπερδεξιμοπλοίων. Οὕτω τὰ δεξαμενόπλοια αἴτιαν ἔθεωροντο ἀλλοτες ὡς ὁ καλύτερος κίνδυνος διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, μετελήθησαν διὰ τοὺς ἀσφαλιστρον, εἰπεν ὁ κ. Ricker.

«Ἐὰν αἱ πολὺ μεγάλου μεγέθους δεξαμεναὶ ἀποδειχθοῦν διὰ ἀποτελοῦν ἀλατήρων ἐλάττωμα τῆς κατασκευῆς τῶν ὑπερδεξιμοπλοίων, αἱ ἀπώλειαι αἱ προκαλούμεναι ἔξι ἐκρήξεων θὰ καταστοῦν μηδὲ ἀσφαλίσιμοι. Τούτο θὰ καταστήσῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μεγάλων σκαφῶν σχεδόν ἀδύνατον οἰκονομικῶς».

«Ἐν τῷ μεταξύ, 224 δεξαμενόπλοια σῶν τῶν 200.000 τόνων δ.ω. τελούν δηδὴ ὑπὸ παραγγελίαν.

Μέχρι τοῦ 1980 ὑπολογίζεται διὰ τὸν πάρχη ἀνάγκη μεταφορικῆς ικανότητος εἰς δεξαμενόπλοια 350.000.000 πόλων πρὸς μεταφορὰν 3,33 δισεκατομμυρίων τόνων πτερελαίου, ητοι 2,5 φοράς τὴν ποσότητα, ητις μετεφέρθη κατὰ τὸ 1970.

«Συστήματα πρὸς ὀδρανοποίησιν τῶν ἀερίων ίνα καταστοῦν ἀκίνδυνοι αἱ ἔξταμισεις εἰς τὰς δεξαμενάς είναι δηδὴ γνωστά. 'Αλλὰ τὰ συστήματα αὐτὰ κοστίζουν χρήματα καὶ αἱ παπούτσια ἐμπειρίων τοῦ προσωπικοῦ πρὸς ἐκτέλεσιν τῆς σχετικῆς ἐργασίας, εἴπε, πάντως τὸ κόστος αὐτῶν θὰ είναι ἀλλοχριστον ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ὑψηλότερα ἀσφαλιστρα τὴν κίνδυνον τοῦ νὰ καταστῇ ἀδύνατος διὰ ἀσφαλίσις, ἐφ' δόσον δὲν ἐπιλυθῇ τὸ πρόβλημα τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν. Κανονικῶς, η ναυτασφαλιστικὴ διομήχανία διαστίζει τὸν προσδιορισμὸν τῶν ἀσφαλιστρων ἐπὶ τῆς κτηθείσης πεῖρας ἐκ τοῦ παρελθόντος. Μὲ τὴν ἐμφάνισιν δμως εἰς τὰς θαλάσσας διλονεὶ καὶ μεγαλυτέρων δεξαμενοπλοίων, διαράγων «πρόδρομεψι», ἀντιμετωπίζεται ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστρῶν, κατέληγεν δ.ω. Ricker.



PRODROMOS LINES

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

ΕΛΛΑΔΟΣ - ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT KAI TANAPALIN

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 420.802, 429.265, 429.886 - ΤΕΛΕΞ: 212.595, 212.426

In this part of the world:



**this is where you get the
world's most seaworthy paints**

Here we are at your service. A vital link in the world's biggest network of marine paint manufacturers. Strategically placed to give you the service you expect from International Red Hand Marine Coatings.

'International' describes our outlook. Made in twenty-four countries and all the oceans are our test bed. In addition we offer specialist experience of conditions in this part of the world.

Approach us on any question concerning paints and antifoulings, surface preparation and application . . . above and below the waterline. Bring us your problems of protection for hulls, decks, superstructures and interiors.

On the stocks or in commission, your vessels will benefit from International Red Hand Marine Coatings—your operating costs too. Let us know when you need us.



International Red Hand Marine Coatings
ANTONIADIS-ATLAS S.A.,
AGENTS IN GREECE:-

12 AKTI KONDYLI STREET (ZEA) PIRAEUS GREECE

TELEPHONE 410-435 410-628

The International Paint Company Limited



© IPM 1688

ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΣΤ'.

(Τελευταίον)

ΣΤ'. ΟΡΕΣΙΒΙΟΙ ΠΡΟΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΟΙ ΝΑΥΜΑΧΟΙ

Είμαστε στις άρχες του περισσέμενου αιώνα. Η Ρωσία και η Αγγλία έχουν έμπλακει σε πόλεμο τόσο με τὴν Τουρκία, όσο και με τὴν σύμμαχη της Γαλλία. Τὰ Ιόνια, που διατελοῦν κάτω ἀπὸ τὴν κατοχὴν τῆς Ρωσίας, ἀποτελοῦν μία «φρειτούπλικα» μὲ δικὴ της Γερουσία. Ναυάρχος τοῦ ωστικοῦ στόλου τῆς Μεσογείου εἶναι ὁ Σενάδιν, ποὺ οἱ «Ἐλλήνες τὸν ἔλεγον Σινέδη». «Οπως σαράντα, περίποτα, χρόνια πρὶν ὁ Ὀρλώφ, ἔστι καὶ ὁ Σενάδιν, ἐσπιսτε νὰ ἐπωφελθῇ ἀπὸ τὸν διακῆ πόθο τῆς ἐλευθερίας τῶν Ἐλλήνων καὶ ἐπέτυχε νὰ τοὺς ξεσκώσει κατὰ τὰν Τούρκων. Ήταν αὐτὴ ἡ ἐνδεκάτη φορά ποὺ ἡ Ρωσία κατωθώνε νὰ συμπαρασύνει τοὺς «φραγάδες» νὰ πάρουν τὰ ὄπλα κατὰ τοῦ δυνάστη.

Μεταξὺ τῶν ἐπιφανῶν Ἐλλήνων ποὺ συνεργάσθηκαν στὶς πολεμικές ἐπιχειρήσεις μὲ τοὺς Ρώσους ήσαν πολλοὶ γνωστοὶ «εκαραβούρδησες» μὲ τὰ ιδιόκτητα καταδρομικά τους σκάφη. Ο Κεφολλωνίτης Δ. Κουντούρης μὲ τὸ «Πετρόφ» ὁ «μαγγιόρος» (ταγματάρχης) Γεώργιος Αλιμπέρτης μὲ τὸ δικὸν του καταδρομικό, οι «Υδραῖοι» Ἀντ. Χατζηδημούκας, δ. Δημ. Σαχίνης καὶ δι γιός του Ἀντώνης μὲ τὸ τριστό τους «Ἴρις», ὁ Ἀντ. Μπαλῆς μὲ τὴν «Ποναγία τῆς Υδρας», δ. Κυριάκος Σκούρης, δ. Γεώργιος Γκιώνης μὲ τὰ «μπρικία» τους καὶ πολλοὶ ἄλλοι «Ἐλλήνες καραβούρδησες». Άλλὰ στὶς ίδιες πολεμικές ἐπιχειρήσεις θίασαν μέρος μὲ τὸ Σενάδιν καὶ μεγάλος ἀριθμὸς «έρεσιδινών» πολεμιστῶν, κυρίως δὲ ἀρματολοὶ διπως δ. Νικοτσάρας, δ. Σταθάς, δ. Παπαθλαχάδας, δ. Λαλίος καὶ πλεῖστοι ἄλλοι.

Πολλοί, διμως, δὲν θὰ ἔτυχε νὰ διαβάσουν πῶς μεταξὺ τῶν στεριανῶν πολεμιστῶν, ποὺ μπήκαν στὰ καράβια νὰ πολεμήσουν τοὺς Τούρκους στὴν θάλασσα, ήταν καὶ δ. Θεόδωρος, Κ. ο λ. ο κ ο τ ρ ω η ζ. Τὴν δράσην αὐτὴ τοῦ μετέπειτα μεγάλους ἡγέτη τοῦ Ἀγώνος, μᾶς τὴν πληροφορεῖ δ. Ιδιος, δ. Γέρος τοῦ Μωρῆα. «Ἀπὸ τὴν αὐτοδιογραφία του ἐπῆρε τὸ σχετικὸ ἀπόσποσμα, ποὺ παραβέτει στὴν «Τουρκοκρατουμένην Ἐλλάδα» δ. ιστορικὸς Κων. Σάθας.

Τὴν ἐποχὴ ἑκείνη (ἀρχές τοῦ 1807) δ. Κολοκοτρώνης είχε πατήσει τὰ 37 του χρόνια κι' είχε στὸ ἐνεργητικὸ του εἴκοσι ἑταντοντι καὶ ἀδιάκοπη πολεμικὴ δράση κατὰ τὰν Τούρκων. Διὸ χρόνια πρὶν — στὰ 1805 — ἀναγκάσθηκε νὰ καταφύγει στὴ Ζάκυνθο καὶ τὸν ἐπόμενο χρόνο ἐπανήλθε στὴν Πελοπόνησο, διόπου μὲ δικὸ του «άνοικτὸ μπαΐράκι» ἀρχισε νέο πόλεμο κατὰ τὰν Τούρκων. Άλλὰ τὴ χρονιά ἑκείνη, καθὼς καὶ τὸ 1807 δ. σουλτάνος είχε ἐβοπολύσει νέο καὶ ἀνελέτη διωγμό μὲ ποινίσχυρες δυνάμεις κατὰ τὰν δύστυχων υποδούλων. «Ἐτσι δ. Κολοκοτρώνης, ἀφοῦ ἔχεσε ὅλα του τὰ ὄχυρα καὶ περιέσωσε μόνον τέσσαρες συμπολεμιστές του, ἔγυρισε ἔναν στὴ Ζάκυνθο.

Καταπρεγμένοι καὶ αὐτοὶ ἀπὸ τὰν Τούρκους είχαν συγκεντρωθεῖ στὰ «Ἐπτάνησα πολλοὶ ἀπὸ τοὺς «έπιστημοτέρους» Ἐλλήνες. Οι Ρώσοι, συμπεικουρούμενοι ἀπὸ ισχυρές «Ἐλληνικές» δυνάμεις καὶ ἔμπειρους διπλαρχηγούς, είχαν ἀποφασίσει νὰ κάνουν ἀπόδασην ἀπὸ τὴν «Αγία Μαύρα» (Λευκάδα) στὴν ἀπέννεντι Ρούμελη. Μὲ τὶς δυνάμεις αὐτές ἐ-

πρόκειτο νὰ συνεκπατρισθεῖει ὁ Κολοκοτρώνης, ἀλλὰ — ὅπως ὁ ίδιος μᾶς πληροφορεῖ — ἐμποδίσθηκε. Τὸ ἐμπόδιο αὐτὸ δὲν ματίσσωσε τὶς προθέσεις τοῦ ὀκαπάβλητου πολεμάρχη, ἀπλῶς τὸν ἀνάγκασε νὰ ἀλλάξει πολεμικὸ θέατρο. «Ἄς δούμε, διμως, τὰ γεγονότα, δπως, ἀπλὰ καὶ ζωντανά, τὰ περιγράφει δ. Ιδιος.

«Οταν ἐτοιμαζόμουν διά νὰ ὑπάγω εἰς «Αγία Μαύρα μὲ ἐπεσαν ἀπάνω ὁ Αναγνωσταράς, οἱ Πετμεζαίοι, ὁ Γιαννάκης Κολοκοτρώνης, ὁ Μέλιος καὶ λοιποί, ὄφικαλέοι καὶ μὲ εἰπαν, ὅτι μην πηγασίνης καὶ ἡμεῖς ἔχομεν ἀδειῶν νὸς ἔχομεν πλοιον, καὶ ἀν θέλης ἐμβαίνεις εἰς αὐτὸ καὶ ἔτι εὑρήκαν ἔνα συμπέκο τούρκιο μὲ 10 κανόνισ, τὸ ἀγόρασμαν, καὶ ἔμβηκα καὶ επει τὸν ιονικὸν προκάλεσε τὴν εὖν μέρειαν ἀνάκλησης τῆς ἀδειάς καταδρομῆς. «Ἐτσι δ. ο νεοφύτος τούρκος μας, ἀναγκάσθηκε νὰ γεγονότος καρυστός, καὶ οι οικιστές τούρκοι πέρασαν τὰν ἀδειάς τούρκων στὴν Λευκάδα.

» Επῆσα καὶ μιά ὅγδοντασιά στρατιώτας τῆς Εηράς καὶ ἐπίγα πλησίον τῆς Πάτρας, Ἀχαϊαῖς λεγόμενο, καὶ ἐκάψα τὰ σπίτια, ταῖς ιδιοκτησίαις, τὰ μαγαζιά τοῦ Σαΐτη ἀγά, καὶ ἐπειτα ἐπέστρεψε εἰς τὴν Ζάκυνθον. Οι Ζακύνθιοι ἐπειδὴ καὶ εἶχαν ἀνάγκην ἀπὸ τοοφάς φεομένας ἀπὸ τὴν Πελοπόννησον, ἐκμάσαν μίαν ἀναφράνεις τῆς τῶν διοίκησιν, καὶ ἔλεγον διτὶ νὰ μη κτυπήσουν πλέον τὸν Μωρῆα, διότι οι Τούρκοι δὲν ἔδενοντο τὸν πηγαίνοντας ἐκεῖ δι' ἐμπόδιον ἔτσι δ. κυβερνητησις μὲ ἐπιπόδιον νὰ κυβερνήσουν τὴν Εηρά καὶ διστάχηκαν μόνον νὰ περιορισθῶν εἰς τὸν πόλεμον τῆς Αγίας Μαύρας.

«Ἐδῶ τελειώνει ἡ πρώτη φάσις τῆς ναυτικῆς δοσίσσεως τοῦ Θ. Κολοκοτρώνη. «Ἡ ἐπιχείρησις αὕτη, η καθησάλει ἐπιδρομική, ἔλασε χώρα στὶς ἀρχές τοῦ 1807. Τὸ σκάφος ὃπου «έμβηκε καποτετάνιος» δ. ἀσπουνδεός τουσκομένος ἀγοράσθηκε ἀπὸ Τούρκους ιδιοκτητές μὲ λεφτά τῶν Ελλήνων ἔξοριστων τῆς Ζακύνθου καὶ φαίνεται πότε στὴν πληρωμῇ τοῦ τιμήματος συμπετέσθε καὶ δ. Ιδιος.

Τὸ «εσωπέκο» ήταν ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον κοινοὺς τύπους πειστικῶν σκαφῶν ποὺ ἔχρησιμοποιήθηκε κοι γιὰ καταδρομική, ἔλασε χώρα στὶς ἀρχές τοῦ 1807. Τὸ σκάφος ὃπου «έμβηκε καποτετάνιος» δ. ἀσπουνδεός τουσκομένος ἀγοράσθηκε ἀπὸ Τούρκους ιδιοκτητές μὲ λεφτά τῶν Ελλήνων ἔξοριστων τῆς Ζακύνθου καὶ φαίνεται πότε στὴν πληρωμῇ τοῦ τιμήματος συμπετέσθε καὶ δ. Ιδιος.

Τὸ «εσωπέκο» ήταν ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον κοινοὺς τύπους πειστικῶν σκαφῶν ποὺ ἔχρησιμοποιήθηκε κοι γιὰ καταδρομική, ἔλασε χώρα στὶς ἀρχές τοῦ 1807. Τὸ σκάφος ὃπου «έμβηκε καποτετάνιος» δ. ἀσπουνδεός τουσκομένος ἀγοράσθηκε ἀπὸ Τούρκους ιδιοκτητές μὲ λεφτά τῶν Ελλήνων ἔξοριστων τῆς Ζακύνθου καὶ φαίνεται πότε στὴν πληρωμῇ τοῦ τιμήματος συμπετέσθε καὶ δ. Ιδιος.

Κοινοὶ διαχηγόδων διων διωρίσθηκε δ. Γιάννης Σταθᾶς, δ. Βλασηνάς, δ. Νικοτσάρος, οι Λαζαίδης, δ. Τσιχίλας, δ. Μπιζιώτης, δ. Σύρος κλπ. Τόση ήταν δὲ πεπιτούχια τῶν παραχώρηση στὸν Βοναπατάρη καὶ τὴν ἀποχώρηση τοῦ «Σινέδη» ἀπὸ τὸ ναυτικὸ θέστο τοῦ πολέμου. Ο Ρώσος ναύαρχος, ἀφοῦ συγκέντρωσε τὶς πλούσιες λείες τῶν ἐπιχειρήσεων, ἔδωρη πλώρη γιὰ τὸ Γιθσαλτάρ. Καὶ ἔτσι επάλιν οι πολυτάλμους «Ἐλλήνης ἔγκατελείφθησαν εἰς τὴν ἀγρίαν τῶν Μουσουλμάνων ἑδίκηστα».

Μετὰ τὴν ἀποχώρηση τοῦ ωστικοῦ στόλου οι «Ἐλλήνης ἀρματολοὶ ἔδεχμησαν στὸ Αιγαίο καὶ ἐνώθηκον μὲ τοὺς ιησιώνες γιὰ νὰ καταρτίσουν ἀπίδρομικοὺς πυρήνες κοὶ νὰ δράσουν μόνοι κοτά τῶν Τούρκων. Μεταξὺ τῶν διαπρεπεστέων «Ἐλλήνων τεύτων» διστάχησε δ. Γιάννης Σταθᾶς, δ. Βλασηνάς, δ. Νικοτσάρος, οι Λαζαίδης, δ. Τσιχίλας, δ. Μπιζιώτης, δ. Σύρος κλπ. Τόση ήταν δὲ πεπιτούχια τῶν παραχώρηση στὸν Βοναπατάρη καὶ τὴν ἀποχώρηση τοῦ «Σινέδη» ἀπὸ τὸ ναυτικὸ θέστο τοῦ πολέμου. Ο Ρώσος ναύαρχος, ἀφοῦ συγκέντρωσε τὶς πλούσιες λείες τῶν ἐπιχειρήσεων, ἔδωρη πλώρη γιὰ τὸ Γιθσαλτάρ. Καὶ ἔτσι επάλιν οι πολυτάλμους «Ἐλλήνης ἔγκατελείφθησαν εἰς τὴν ἀγρίαν τῶν Μουσουλμάνων ἑδίκηστα».

Μετὰ τὴν ἀποχώρηση τοῦ ωστικοῦ στόλου οι «Ἐλλήνης ἀρματολοὶ ἔδεχμησαν στὸ Αιγαίο καὶ ἐνώθηκον μὲ τοὺς ιησιώνες γιὰ νὰ καταρτίσουν ἀπίδρομικοὺς πυρήνες κοὶ νὰ δράσουν μόνοι κοτά τῶν Τούρκων. Μεταξὺ τῶν διαπρεπεστέων «Ἐλλήνων τεύτων» διστάχησε δ. Γιάννης Σταθᾶς, δ. Βλασηνάς, δ. Νικοτσάρος, οι Λαζαίδης, δ. Τσιχίλας, δ. Μπιζιώτης, δ. Σύρος κλπ. Τόση ήταν δὲ πεπιτούχια τῶν παραχώρηση στὸν Βοναπατάρη καὶ τὴν ἀποχώρηση τοῦ «Σινέδη» ἀπὸ τὸ ναυτικὸ θέστο τοῦ πολέμου. Ο Ρώσος ναύαρχος, ἀφοῦ συγκέντρωσε τὶς πλούσιες λείες τῶν ἐπιχειρήσεων, ἔδωρη πλώρη γιὰ τὸ Γιθσαλτάρ. Καὶ ἔτσι επάλιν οι πολυτάλμους «Ἐλλήνης ἔγκατελείφθησαν εἰς τὴν ἀγρίαν τῶν Μουσουλμάνων ἑδίκηστα».

Τὸ «εσωπέκο» ήταν ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον κοινοὺς τύπους πειστικῶν σκαφῶν ποὺ ἔχρησιμοποιήθηκε κοι γιὰ καταδρομική, ἔλασε χώρα στὶς ἀρχές τοῦ 1807. Τὸ σκάφος ὃπου «έμβηκε καποτετάνιος» δ. ἀσπουνδεός τουσκομένος ἀγοράσθηκε ἀπὸ Τούρκους ιδιοκτητές μὲ λεφτά τῶν Ελλήνων ἔξοριστων τῆς Ζακύνθου καὶ φαίνεται πότε στὴν πληρωμῇ τοῦ τιμήματος συμπετέσθε καὶ δ. Ιδιος.

Τὸ «εσωπέκο» ήταν ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον κοινοὺς τύπους πειστικῶν σκαφῶν ποὺ ἔχρησιμοποιήθηκε κοι γιὰ καταδρομική, ἔλασε χώρα στὶς ἀρχές τοῦ 1807. Τὸ σκάφος ὃπου «έμβηκε καποτετάνιος» δ. ἀσπουνδεός τουσκομένος ἀγοράσθηκε ἀπὸ Τούρκους ιδιοκτητές μὲ λεφτά τῶν Ελλήνων ἔξοριστων τῆς Ζακύνθου καὶ φαίνεται πότε στὴν πληρωμῇ τοῦ τιμήματος συμπετέσθε καὶ δ. Ιδιος.

HELLAS SHIP SUPPLY COMPANY, INC.

ANTHONY CHOKAS

JOHN VAFIADIS

G. A. TSIKOURIS

“WHOLESALE SHIP CHANDLERS”

106 N. Delaware Avenue

Philadelphia, U. S. A.

CABLE: "HELSHIP"

PHONES: WA 2-2355, WA 3-1995

RES. RA 5-2480, PI 4-0115

ρώθηκε αύγοτερα σάν σημασία του 'Εμπορικού Ναυτικού. 'Η λαϊκή μούσα έκθεμβη πρό των ήρωισμάν των άδαμαστων άγωνιστών άποβανάτισε τους προδρόμους των ναυμάχων του 21. "Ενα δημοτικό τραγούδι είναι έμπεινομένο από την νικηφόρο μονομαχία του Γιάννη Σταθά με τουρκικό «Κορβέτο».

"Μαύρο καράβι" άρμενίζε στά μέρη τής Κασσάνδρας, είχε πανιά κατάμαυρα, και τ' ούρανού παντιέρα. 'Εμπρός κορδέτα μ' άλικο μπαΐράκι τού έβγηκε. — Μάινα! φωνάζει, τά πανιά, ρίξε τα — λέει — κάτω. — Δεν τά μαϊνάρω τά πανιά, ούδε τά ρίχνω κάτω! Μή μὲ θωρεύτε νειόνυφη, νά βγώ νά προσκυνήσω. 'Εγώμαι ό Γιάννης του Σταθά, γαμπρός του Μπουκουδάλα. Τράκο λεβένταις! ρίξε στήν πλάρη τό καράβι, τών Τούρκων αίμα χύνετε, απίστους μή ψηφάτε. Οι Τούρκοι βόλτα έρριψαν, κι' έγύρισαν την πλώρη. Πρώτος ό Γιάννη; πέταξε με τό σπαθί στό χέρι. Στά μπούνια τρέχουν αίματα, ή θάλασσα κοκκινίζει. 'Αλλάχ! 'Αλλάχ! οι απίστους κράζουν και προσκυνούνται.

'Ο Θεόδωρος Κολοκοτρώνης ήταν άδυντο νά μείνει με στουρμένα τά χέρια μετά την αναχώρηση του Σενάδιν. Γι' αύτό ήλθε νά προστεθή στις δυνάμεις του Γιάννη Σταθά χάριν του κωνού άγώνως. 'Η δράσις τών εντατικών ήταν τόσο έκτεταμένη, ώστε οι καταδρομείς έκπυπουσαν άκομη και τά Μικρασιατικά παράλια. Στίς έπιχειρήσεις αύτές συμμετείχε έπι δέκα μήνες και ή Θ. Κολοκοτρώνης. Την δεύτερη αυτή φάση τής ναυτικής του δράσεως άφηγείται ό ίδιος έτσι:

"Έπήγα μέ τὸν καπετάν 'Αλεξανδρῆ εἰς τὸ Λεβάντε ἐπὶ 10 μῆνες ἐναντίον τῶν Τούρκων. Έκεὶ ἐπήγα εἰς τὸ 'Άγιον 'Ορος. Μᾶς ἐποιόρκησαν τρία καράβια

τούρκικα, 2 κορδέτα και μία φεργάδα εἰς τὴν Σκιάθο έδωσαμε εἶδος μᾶς φεργάδας 'Αγγλικάς, και ήλθε εἰς βοήθειάν μας, τά 2 κορδέτα τά έδωλαξε και τὴν φεργάδα τή πήρε ζωντανή. Είμεθα έμεις οι "Ελληνες 1400, άλιοι καπετανέοι τοῦ 'Ολύμπου καθώς παπά Μπλαχάδας, Λιόλιος, Λαζόπουλος, τοῦ Τσάρα οι καπετανέοι. Αύτοι εύρεθησαν εἰς τὴν Σκιάθο κατατρέγμενοι από τὸ Μαυριτάρια πασα και λοιποὺς Τούρκους τῆς ξηρᾶς. Μᾶς ἐπήρε ό χειμώνας ἐπήγαμεν εἰς τὴν Μάνη, από έκει ἐπήγα εἰς τὴν Ζάκυνθον.

Μέ τὴν λιτή και ζωντανή περιγραφή αύτὴ τερματίζεται ή σύντομη ναυτική σταδιοδρομία τοῦ Θ. Κολοκοτρώνη, άλιος δῆκι και ή προεπαναστατική του δράσης. 'Ο άνωτέρος 'Γέρεος τοῦ Μαρητᾶ' θά φάσει πολεμώντας άδιάκοπα στήν κήρυξη τῆς 'Επαναστάσεως, και θά πάψει νά πολεμάει τοὺς Τούρκους δῖσιν ο Μεγάλος Σκοπός πραγματοποιηθῇ.

• • •

Τὸν ἐπίλογο, οὖμας, τοῦ θαλασσονού ἀγώνα τῶν 'ὅρεστινων πολεμιστῶν ἔγραψεν ὁ ιερωμένος ἀρματολὸς τῶν Χασίων Εύθυμος Βλαχάδας, ό Παπαθύμιος. Είναι κι' άλιος γνωστός μας από τὴν συνεργασία του μὲ τὸν στόλο την Γιάννη Σταθά και από τὴν μνεία τοῦ Κολοκοτρώνη, ποὺ τὸν ἀποκαλεῖ Παπα - Μπλαχάδα.

Λίγο καιρὸν μετά τὴν διάλυση τοῦ στόλου τοῦ Σταθά, στὶς ἀρχές τοῦ 1808, ὁ Παπαθύμιος ἀναγκάσθηκε, μετέρᾳ ἀπό τὴν ἀποτυχία μιᾶς νέας ἔξεργεσσας, νὰ ἐγκαταλείψῃ τὰ βουνά και «ἀποφασίζει ίνα κατὰ θλασσασα πράξη οἵτι ή πρωδοσία ἐνυπάγησεν ἐν τῇ ξηρᾷ». Τὴ νέα ναυτικὴ ἔξορμηση τοῦ Παπαθύμιου Βλαχάδα περιγράφει ό λαϊκὸς Τουρκολανός ποιήτης Χατζῆ Σεχρέτ. 'Ο ρασοφόρος ἀρματολὸς περνάει από τὴν Θεσσαλία στὴν Κασσάνδρα, και από έκει καταπλέει στὴ Σκόπελο.

«Ἐμδῆκε μέσα στὰ νησιά στὸν Σκόπελο τὴν χώρα κι' ἐδρῆκε ὅλα τὰ νησιά, πολλὰ ἀνακατωμένα ὅπουταν μὲ τὸ Μόσχοβο περσερέα γραμμένα. Στὴ Σκιάθο και στὴ Σκόπελο καράβια τοὺς γυρεύει,

Καράβια νά μού δώσετε νά κλείσω τὸ μπουγάζι, νά γκιζερώ στὴ θάλασσα, δι κόσμος νά τρομάζη από ταὶς τέσσαρας μεριάς ταὶς θάλασσας νά κλείσω Τούρκους σὲ τούτα τὰ νερά ποτὲ νά μην ἀφήσω.

Καράβια νά μού δώσετε κι' υπερα νά με ίδητε, και καπετάνιον φοβερὸν δῆλοι σας θὰ με εἰπῆτε. Κι' αὐτοὶ καράβια τοῦ 'δωκαν, καΐκιας και φρεγάδαις. Σὲ μιὰ βδομάδα γίνεκε αὐτὸς μὲ δύο χιλιάδες».

'Ο Παπαθύμιος έγινε πραγματικά «τρομερός καπετάνιος». 'Αρχισε μιὰ ἀνελέητη ἐπίθεση κατὰ τῶν Τουρκικῶν πλοίων και τῶν τουρκοκρατουμένων παραλίων. 'Άλλα οι παράτολμες ναυτικές ἐπιδρομές τοῦ ήρωικοῦ ιερωμένου δὲν κράτησαν πολύ. 'Ο Παπαθύμιος στὶς πρωτροπές και τοὺς «ἀφορισμούς» τῶν δικῶν του και δέχθησε τὴν ἀμύνηστεια τοῦ Σουλτάνου. Πρίν, οὖμας, καλά - καλά γυρίσει στὸ τόπο του, παγιδεύθηκε από τὸν ἀμειλικτο ἐχθρό του τὸν 'Αλή Πασά και θανατώθηκε στὰ Γιάννενα μὲ τὸν πλέον φρικτὸ τρόπο.

'Η δεύτερη φάσης τῆς ναυτικῆς δράσεως τοῦ Παπαθύμιου Βλαχάδα είναι τὸ «κύκνειον ἀσματίου» τῶν προεπαναστατικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων τῶν στεριανῶν πολεμιστῶν. Τόσον ή δράσις τούτων, δῆσον και πολλῶν 'Ελλήνων νησιώνων μπορεῖ νά μήτε είχε τὰ χαρακτηριστικά και τὴν δργάνωση μιᾶς μεθοδευμένης, μιᾶς σπρατηγικῆς πολεμικῆς ἐγεγέρσεως. Οι ἐπιχειρήσεις αὐτὲς μὲ τὸν ἐπιδρομικό χαρακτήρα και τὴν παράτολμη ἐκτέλεση τους ὑπῆρχαν τὸ προσανάρκουσμα τῆς θρυλικῆς ναυτικῆς ἀναμετρήσεως ποὺ ἐγέμοισε μὲ ηρωισμὸ τίς σελίδες τῆς 'Επαναστάσεως.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ: "Οσο πλησιάζουμε πρὸς τὰ χρόνια τοῦ 'Αγώνος, τόσο ἀφινώτερο είναι και τὸ ιστορικὸ ὄλευτο ποὺ συναντοῦμε και ποὺ ἀναφέρεται στὴν προεπαναστατικὴ. Ε μ π ο ρ ο ν α σ ι τ ι λ ι α κ η έ π ι θ ο δ ο σ τῶν 'Ελλήνων. Κύρια πηγὴ είναι ταὶς 'Αρχεῖαις Νήσων, 'Αγωνιστῶν και Κράτους, καθὼς και πολλὰ ιστορικά ἔογχα 'Ελλήνων — κυρίως — συγγραφέων. Παρ' οἶνον, δῆμως τὸν πλούτο τῶν συγγραφῶν, μελετῶν, μονογραφῶν κιλπ. γύρω από τὴν Ναυτιλία τῶν τουρκοκρατουμένων 'Ελλήνων, ἔνας «σ ύ σ τ η μ α» μιᾶς ἀποκλειστικά 'Ε μ π ο ρ ο ν α σ ι τ ι λ ι α κ η έ σ τ ο ρ ι ας τῶν μεταβυζαντινῶν χρόνων μέχρι τῆς 'Επαναστάσεως — και ἀκόμη μέχρι σήμερα — λείπει από τὴν βιβλιογραφία μας.

"Οσοι δῆθελαν νά ἐπιδιθῶν στὴν συγγραφὴ ἔργων σχετικῶν μὲ τὴν Προεπαναστατικὴ Ναυτιλία μας θὰ εύσουν ἔνα πλούσιο βιβλιογραφικὸ δόηγδη στὴν ιστορικὴ ἐργασσία τοῦ Τρ. Π. Κ α ν σ τ α ν τ ι ν ί δ η 'Καστίδια, Καπετανάδοι και Συντοφονοῦπιται 1800 - 1830», 'Αθηναὶ 1954, και στὶς ἔξαρτες μελέτες τοῦ Β. Β. Σ φ ρ ο ρ ο σ ο α «Οι Διογονιανῶν τοῦ Στόλου», 'Αθηναὶ 1965 κιν 'Τὰ 'Ελληνικά πληρώματα τοῦ τουρκικοῦ στόλου», 'Αθηναὶ 1968. 'Απὸ τὴν βιβλιογραφία σύντη — δῆση μᾶς ήταν τοὺς πορστῆ — ἔργων ιστορικῶν τὸ ύλικό ποὺ συνθέτει τὰ κεφάλαια τῶν «Πτυνῶν τῆς Προεπαναστατικῆς Ναυτιλίας τῶν 'Ελλήνων», καθὼς και ἀπό ἄλλες ἔργων σιές δῆση π.χ. τοῦ Σπ. Φ. Α ο γ υ σ ο υ «Η πειρατεία», 'Αθηναὶ 1963, τοῦ Χρ. Π. Ζ α λ ο κ ω σ τ α «'Ελλάς ή κινά τῆς θάλασσας», 'Αθηναὶ, τοῦ Δ. Χ α ρ δ α δ έ λ λ α σ «'Ναυτικά», 'Αθηναὶ 1953 κιλ. ή μονογραφίας δῆση τοῦ Χρ. Γ. Ε ύ α γ γ ε λ ά τ ο ς, τοῦ Σ. Γ. Μ α ρ ι ρ ι ν ο υ, τοῦ Σ. Γ. Μ α λ ι κ έ ν ζ ο ς κιλ.

ΚΩΝ. Ν. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. έ.ά. ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργούντα τμήματα:

- 1) Πλήρη Φροντιστήρια Πλοιάρχων Α—Β—Γ
- 2) Πλήρη Φροντιστήρια Ραδιοτηλεγραφητῶν
- 3) Σχολὴ Ραντάρ Γυροπυξίδων
- 4) Τμῆμα φορτώσεως - Εύσταθείας

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

• Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν και οίκονομίαν σας, χρόνου και χρήματος, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

- α) Τὰ φροντιστηριακά σας μαθήματα και
- β) Τὴν παρακολούθησιν τῆς Σχολῆς Ραντάρ - Γυροπυξίδων Τὸ κύρος τοῦ ἐπιτελείου τῶν συνεργατῶν μας ἐξασφαλίζει κατάρτισιν και ἐπιτυχίαν.

Πληροφορίαι - 'Εγγραφαί:

ΟΔΟΣ Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 11, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 425.521/2

Η YΓΕΙΑ

χρινές εξετάζεται, τόπος «Αστραπή», όπου τοιχογενείς, ήδη γιατρός της υπηρεσίας, οι δέ λοιποί νά έπανθλθουν τὴν ἑπομένην. Καὶ ἐν πάλι σταθερόν τοιχοί, καὶ δὲ τούς προλάβουν ἄλλοι. Οὕτα ἀποτελεῖ ικαλύτερο σύστημα ὃ καθηριώδης οικογενειακοῦ γιατροῦ. Καὶ μὲν κατὸ τὸ ὑστερητικόν πολλὲς νοθεῖαι καὶ περισσότερος ἀμφιβολίες συμβαίνουν. Καὶ τὸ μόνον ποὺ εἰναι: βάθειοι καὶ ἀναμφισβήτητοι, εἰναι: η σπιτάλη νυκτικοῦ κρήματος, σπιτάλη ἀποδεδειγμένα δυσκαλόγην μὲ τὸν εκοπὸν ποὺ ἔπιτελε.

Ἄλλα, τέτοια, δυστοιχία, κατέστασις ἐκληρούμηνες ή Ἐθνικῆς Ἑπανάστασις. "Ετοι: βρήκε τὴν ἱατροφαρμακευτικὴν προστασία τῶν νυκτικῶν, τῆς πρώτης Νυκτιλίας τοῦ κόσμου.

"Οὔ πρός τοῦτο, ἀπόλεμον ήταν νά μὴ οισθητικὴ τὴν συνέχεια. Τὸ κήρυγμα τοῦ Ἐθνικοῦ Κυβερνήτη, ἣν ἀπόδειξις. "Άλλα, πολὺ πρὶν τῶν ἐξαγγελμάτων τοῦ Πρωθυπουργοῦ μας, ὃ ἀντιπρόσωπός του στὸ τομέα τῆς Ἐμπορίας Νυκτιλίας, οὐ 'Τιπουργός μας, Καθηγητής κ. Ιωάννης Χολένις, ἀνέλαβε τὸ ἐπιβαλλόμενο προβάδισμα. Μὲ απόφειτο του τὸ Νυκτικὸν Νοσοκομεῖον Μελισσίων, τέως Νυκτικὸν Σανταρίου, μετατρέπεται σὲ Γενικό Νυκτικὸν Νοσοκομεῖον. Παράλληλα, στὴν πλατεία Τερψιθέας, στὸν Πειραιᾶ, ἀνοψώνται συντομώτατα πολυάρχοφον μέγαρον, προσεργόμενον γιὰ πλήρης πολυνήπατον, μὲ μνημονικὰ καὶ ἀρκετοὶ πρωτότυποι, τοῖς φορητοῖς, οὐ θέλεις τὶς δρός. "Αναμφισβήτητα, τὸ σύστημα οὐ δύορον τὸ καλύτερο, η δὲ πορεία του οὐ μᾶς ὁδηγήσῃ γιὰ ἐπέκτασις του καὶ σὲ ἄλλα σοβαρά νυκτικά οὔτεται. Καὶ σὰν ἀναφέρεται τὸ τέλος Νυκτικῶν Συντατόρων τῶν Μελισσίων 'Απτίκης, ἄξεις: νά ὑπενθυμίσουμε τὸ δὲ, τὸ πολυτιμότατο καθόλικό πρότυπο τῆς Νυκτιλίας, ποὺ ἔκτισθη μὲ τὰ περισσότερά του τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ Κυβερνήτου Πολέμου, πρὸ σίκαστικῆς, εἰχε παναγμωργῆθη ἔτοιμα στὴν ἀδεσμότητη διχειρίας ἐνὸς 'Αδελφάτου», μὲ χρηματοποιοῦσα ἔννεα ἄπο τοὺς νυκτικούς ίδιουτῆτας του. "Απὸ αὖτις τὴν περίεργη κατάστασι, τὸ ἀπέσπασθαι η Ἑπανάστασις, γιὰ νά τὸ ἀπανταπόδηση στὸς νυκτικούς. "Ετοι: μετατρέψθησαν τῶρα καὶ κόλανθησαν σὲ χόρο γιὰ τὸν νέον του προσορίσμον, οὐ προσφέρη καὶ στοὺς νυκτικοὺς τὸ σύστημα τῆς ἱατροφαρμακευτικῆς προστασίας, τὸ ἐξαγγελλόμενο ἀπὸ τοῦ στόχικος τοῦ Ἐθνικοῦ μας Κυβερνήτη καὶ ἐπιτελόμενο μὲ τὴν δυναμική θέλησα: τοῦ ἴσχειου 'Τιπουργοῦ μας.

Φυσικά, τὸ θέμα τῆς υγείας τῶν νυκτικῶν δὲν τερατικήσεται μὲ τὰ περιγράφομενα. Διότι, λέγοντες νυκτικό κόσμο, δὲν μᾶς ἐπιτρέπεται νά νομίζουμε διτοις εἰναι: η διαιρέων τὴν περιοχὴν πρωτεύοντος. Πολλοὶ δὲλλοι, οἱ

εἰσιν τοιχογενεῖς καὶ ποικιλές υπεκφύγεις, εφεύρθησαν ἀπὸ τὸν πόλεμον μὲ τὰ ἀλγημένα, κατά τὰ πολιτικῶν εἶναι: 'Θάλασσα, ἀποτελήγησαν τὰ πολιτικῶν εἶναι: 'Θάλασσα, καὶ σὲ πάθησαν τὴν αἰγαίην πολεμούντων μεταξύ των Ηγείας καὶ της Αιγαίου. Δρόμοι, λιμάνια, άσροδρόμια, σχολεῖα, θραγωγεῖα, ήλεκτροδότησης ὡς τὸ ἀραιό κοινό. Τίποτα δὲν καταχωνιάζεται στὰ παραδρίες 'Καλάνδες'. Τίποτα δὲν μένει ἀπαραίτητο καὶ άθεράπεντο.

— Καὶ τώρα, εἰσέψει μας η υγεία του λαοῦ, ἐξαγγέλλει: δι. Η. Ηρόδερος. Θέμα τῶν λαϊκῶν τάξεων. Τοῦ μισθωτούντηρητου, τοῦ μεροκαμπτισμήρ, τοῦ συνταξικού. Θέμα εἴκενον, δησοὶ η περιωρισμένη τους πρόσδοσης καὶ τὸ ἀλληρόδε πορτοφόλι: δὲν τοὺς ἐπιτρέπουν καταψύγιο σὲ μεγάλους ίδιωτακά νοσοκομεία καὶ σὲ πόρτες δικῶν μας καὶ ξένων ἐπιστημόνων, μὲ μεγάλα ὄνδρατα. Ήλικώντας νοσοκομειακῶν μονάδων, λοιπόν. Πλουτομένα καταψύγια, γιὰ τὶς βραχεῖς περιπτώσεις καὶ φροντισμένα πολυάριτρα γιὰ ἀλληρόδετες δχλήσεις γιὰ τὴν ἀμεσηθεῖα καὶ τὴν πρώτην ἐπέμβαση. "Ολλα τὰ ἄλλα, ποὺ ὡς τώρα παρακλανόμεθα, εἰναι: «Μάγια». Καταψύγεις, λένε, γερδεὶς καὶ ἀπομακρύνεσαι... ἄρρωστος.

Ο νυκτικός κόσμος εἰναι ἀφετὰ ἐνημερωμένος γύρω ἀπὸ τέτοιους πειρακτισμούς. Μισὸν αἰδονα δουκιμάσωμεν ἔνα αφρό τέτοιους συνδυασμούς, ιατροφαρμακευτικής, λεγομένης, προστασίας. Καίσε ἄλλο, παρά κούρα ἀσθενῶν λέγεται: τὸ μάντραμά τους ἀπὸ τὰ βαθεῖα χρώματα, στὸ παζούρδημο «Οίκου Ναύτου», μὲ τὴν ἐλπίδη νά πειραγθεῖσιν στοὺς τριάντα η τοῦ σκράντα εὐτυχεῖς πρώτους, ποὺ οὐδὲ τό-

16-20 TENNANT STREET
CABLES: "FAROSCO" CAPE TOWN

CAPE TOWN FAROS & Co. (PTY.) LTD.

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος
Κων/νος Χριστόπουλος
Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ:
ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ ΕΙΣ ΝΟΤΙΟΝ ΑΦΡΙΚΗΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ.

P. O. Box: 4797
PHONES: 31339 - 28829 - 26057
68840 - 976480
447718 - 444994



Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΕΝΑ ΛΕΙΩΜΑ, μή ἐπίδεχόμενον οὐδεμίαν
ἀκμασθήσας δύναται: ἀδιάστως νὰ ἔσχηθῇ μέ-
σα ἡπὸ τὸς σελίδας τῆς Ιστορίας. Χιλιάδες
λαοὶ καὶ δυάς αἰώνων στροβίνηται μιᾶς πιθα-
νῆς γῆς καλλιεργησίου δύναται: νὰ ἐπίδει-
σουν καὶ νὰ εὐηγγέλησουν, χάρις εἰς τὴν Θά-
λασσαν. Ἀπόδειξιν, οὐ λέγωμε, τοῦ ἀξιώμα-
τος τούτου, ἀποτελεῖ ἡ "Πέρα, εὐρύτερη ἡ Ἑλ-
λάς καὶ ἡ Νορδηγία τῶν ἡμερῶν μιας καὶ πα-
λαιότερης ἡ Ἔνετος, Ἐάνω, ὅμοις, δὲν είναι ἀ-
παραίτητος διὰ τὴν ἐπίστροφαν ἑνὸς λαοῦ ή Γῇ,
είναι ἀναγκαῖος διὰ τὴν διατήρησιν ἑνὸς νω-
τικοῦ Κράτους ἡ ὑπαρξίας ὑγιῶν ἀρχῶν. Καὶ
ἄρχῃ είναι ἡ κατάστασις ἐκείνη τῆς ζωῆς, ἡ
οποία δὲν δύναται: νὰ μεταβληθῇ, νὰ ἀποσυν-
τεθῇ εἰς οὐδεμίαν ἀλλιγη, διατήρησθαι ἀναλλο-
ώτους τοὺς κακῶνας τῆς καλῆς διαγωγῆς καὶ
τῆς ἐντίμου συναλλαγῆς.

Η Ένετικ, ή παραδοξοτέρα δύοιν τῶν δημοκρατῶν, στερούμενη παντελός Γῆς, ἔπειτα νῦ πορισθῇ διὰ τῆς Ναυτιλίας τὰ μέσα τῆς υπάρχειώς της. Ἀλλὰ ἐνī ἀπέκτησε τὸν πλοῦτον καὶ τὴν ἐπιτυχίαν, γάρ τις εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῆς, ὁπόλεσse τὴν ὑπερβοήν καὶ τὴν ὑπεροφημάν της, ἀπὸ τὴν διαφθοράν καὶ τὴν Ἑλλεῖφιν ἀρχῆν. Τόσον πλουσία, οἵσον καρυπία ἀλλή πόλεως εἰς τὸν κόσμον, ἐνεπιστεύθη τὸν πλοῦτον τῆς αὐτῶν εἰς τὴν διγόνων καὶ τὴν συκερατίαν. Συνέλαβε μὲν τὴν Ναυτιλίαν τῆς τὰ ἄγαθά τῆς δημιουργίας, πολύτιμα κοσμήματα, κρυστάλλινα σκεύη, ἀρώματα, σάπινα, μεταξειδῶτα οφέλαιματα, χρυσόν, ἔργα τέχνης καὶ τὰ ἐσκερδεῖσα εἰς τοὺς τέσσαρες ἀνέμους μὲν τὴν ἀνομίαν της.

"Η Ιερά ἔξετας τοῦ Κράτους ἡπεῖλε: μὲ τὸ αἰδηροῦν στόμα τηγ τιμὴν καὶ τὴν ζωὴν τῶν πολιτῶν. Ἀνθίσκος ἀδτὴ καὶ αἰματηρὰ, δὲν παρεδέχετο ὡς ἀποδεῖξεν, παρὰ μόνον τὴν ὑπόφειν καὶ ὡς ποινή, τὸν θάνατον. Εἶχαν κατατηγεῖσαι νὰ ζῦνται οἱ ἀρχοντες ὡς τόρωναι πάντοτε μέσα σὲ φθόρους. Ἐτιμώρουν τὴν ἀπλορόπτειν ὡς κεφαλίτον ἔγκλημα, θάτε ἤτο περισσότερον δέλθιον νὰ φέρῃ κανεὶς ὅπλα, παρὰ ἐὰν ἔχρησιμοι εἰστάνται. Ἡτο περισσότερον κολασμένον νὰ κατηγορηθῇ κάποιος ὡς συνωμότης, παρὰ ἐὰν πράγματι εἴχε συνωμότης.

Έτοις, ή νωριευκή δημοκρατία της Επειόνας συνέλεξε τούς καρπούς μαζί τρομεράς και χωρίς αρχάριας διοικήσεως. Η Νωριευκή έπρεπε νά φύγη από τὴν καταραμένη αδήν πόλιν, ένθα τὸ ἐπάγγελμα τῆς οἰκίας εἴθετο. Ή σε έντιμον, ή δε δημοκρατία ὡς πολιτική δραστή.

Και νά φαντασθή κανείς, διτοί οι Ἔνετοι εἰδιδάχθησαν τὴν ναυτικήν τέχνην, ἀλλὰ καὶ τὴν ναυτιλιακὴν συναλλαγὴν, τὴν ὑποίκων ἀργύτερον διεστρέψασαν ἀπὸ τοὺς Βυζαντινούς. Ηερακότερο, ὁ Θύρας οὐλεῖ διτοί η Ἔνετια ὑπῆρξε αποικία ἐλληνικήν. Ἐκτίσθη ἐπὶ νησίων τῆς Ἀδριατικῆς μετὰ τὸν Τραϊανὸν Πόλεμον ἀπὸ τοὺς συντρόφους τοῦ Ἀντίνορος καὶ γῆγες τὸν πληνουμόν της, μόλις τὸν δῶν μ.Χ. αἰώνων, ἀπὸ πρόσφυγας Ἰταλούς, καταδιωγμένους ἀπὸ τοὺς Γότθους καὶ τοὺς Ούνους. Κατ’ ἄρχας ἀπετέλεσε μέρος τοῦ Δυτικοῦ Ρωμαϊκοῦ Κράτους καὶ ὑπετάγη βραδύτερον εἰς τὸ Βυζάντιον. Ο δὲ Δρῆγος ἔθεωρετο ὑπάλληλος τοῦ βυζαντινοῦ Κράτους καὶ ὑπεγράπετο «δι ταπενθάτως Δοῦλος τῆς Ἔνετιας». Ή ἐξέρχεται διμιας αὐτῇ μετεβάθμη μὲ τὴν πάροδον τῶν ἐπιτούν εἰς ὅφλητὴν ἐπικυριαρχίαν, ή ὑποίκα κατέστη πολὺ ψελίμιος διὰ τὴν πόλιν, καθ’ δօν μάρεψυγε κατ’ αὐτὸν τὸν τρόπον τὴν φραγκοκρατίαν καὶ γῆγενθη ἐν ἐλευθερίᾳ να ἀποθεῖται μέγιστον ἐμπορικῶν καὶ ναυτικῶν κέντρων.

"Ομως, ή χορήγησις μιᾶς σειρᾶς προνομίων ἀφ' ἐνδός καὶ ἀφ' ἑτέρου μιᾶς σειρᾶς συνοικείων μεταξὺ τῶν ἀδικοπάτων εἰκονεῖσιν τοῦ Βυζαντίου καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν Δόγμαθων, συνετέλεσαν ὅπει νὰ ἀποτελέσουν αἱ Τευτοὶ

223595 by 223591.

Ἐκεῖνο, ὅμως, τὸ ὅποιον χαρακτηρίζει τὴν Ἐπειτίαν, εἰναι δι τῆς ἀμυγῆς νωτικὴν δημιουργίαν καὶ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἑστήκεις τὸ ικέλος της. Διὰ νὰ τονισθῇ ιδιαιτέρως ὁ σύνδεσμος αὐτὸς τῆς πόλεως καὶ τῆς Θαλάσσης, ὁ Δόργυλος ἐπέδικνε πλοϊον κατ' ἔτος καὶ ἐρριπτε δεκατυλίδιον εἰς τὴν Ἀδριατικήν, τελῶν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τοὺς συμβολικούς ἀρχαριθμῶν του μὲ τὴν Θάλασσαν.

ΕΙΗΟΜΕΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, δι: οι Ἐνετοί ἐδιδάχθησαν ἀπὸ τούς Βυζαντινούς τὴν νωτικήν τέχνην. Ὡς ἀπόδειξις τοῦ ισχυρισμοῦ προβάλλεται ἡ ὀνομασία τῶν ἐνετικῶν πλοίων. Ἔτοις τούς βυζαντινούς δρόμους ἀντικατέστησαν αἱ γαλέας· ἡ γαλέα ἦταν, εἰδικὴ κωπῆλτα, μῆκος 55 μέτρων περίπου καὶ μὲν πλάτους, μὲν μικρὸν βροθόμια, τὰ ὅποια ἐκινοῦσαν ἀπὸ 200 ἵππων 300 ἵππεται. Βεβαίως, ἀμφισθετική· ήταν ἐπιμολύδιος τῆς λέξεως γαλέας ἢ γαλέρα. Μερικοί, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ὁ Κοραής, διαπροτίζουν δι: ἡ λέξις παράγεται ἐκ τῆς ἑλληνικῆς τοικύνης γαλῆ, γαρακτηριζομένης, κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, τῆς εὐκινησίας τῶν λειτούρων τούτων. Ἀντιθέτως, διλίγοις δίδουν τὴν ἑτήνησιν, δι: ἡ ὀνομασία προκύπτει ἐκ τῆς λατινικῆς λέξεως galée, ἡ ὅποια σημαίνει: περιστεφαλία, ἀκροφύγουρον, τὸ ἑπούντος ἔφερον εἰς τὴν πλώρην τῶν οι ρωμαϊκοῖ δρόμοις, ὡς ἐπίσημοι ἐμβολιαί τῆς κρατικῆς τῶν ιδιότητος. Ουσιώτως, γαλέα ἐστι τοις αἱ ἐλέγετο καὶ ἡ αιγαγλή γαλέρα. «Ἀλλος τόπος ἐνετικοῦ πλοίου οὗτος ὁ Βουκένταυρος. Μὲ τὸ ἑλληνικωτάτων τοῦ ὄνομα ἐχαρακτηρίζοντο γαλέραι κατάφρατοι, πλοία κάπως δυσκινητά, ἀλλὰ ὅμως πα-

Ἐπίσης, ἡ Ἑλληνικὴ τριήρης ὑπῆρξε μία
βελτίων τῆς ἀρχαίας Ἑλληνικῆς, με τὴν δι-
αφορὰ δὲ τὸν εὐχαριστεῖσθαι τοῖς ἑδωλίοις, δι-
ποτέλεσθαι, ἀλλὰ μάτια σειράν σελμάτων, λογίδε-
ιοποθετημένον, εἰς τρόπον ὃστε αἱ κινηταὶ ἐ-
πηρχονται κατὰ δύσμαζες ἀνὰ τρεῖς.

Τέλος, ὑπῆρχεν καὶ τὰ οὐρανά, πλοιαὶ κυρίων ἐμπορικά, περίπου δύοις μὲ τὰς γαλέρας, τὰ ἄποις ἐκνόντο μὲ λιτία καὶ κώπης πολὺ μεγάλοις. Οἱ ἔρεται ἐχειρίζοντο ἀνά τερεσίς μίαν κώπην καὶ ἐκαλύπτοντο ἐκ τῆς ὁνομασίας τῶν πλοίων καὶ τερπνή καὶ αἰσθητό. Οταν ἀργύτερον δὲ τόπος τοῦτος τοῖς πλοίοις ἐχρησιμοποιήθη καὶ διὰ πολεμικοῦ λόγους, ὃς κατεργάρατος ἐχρησιμοποιήθησαν αἰγαλώποις ἢ κατάδηνος, ἀλυσοδεμένοι εἰς τοὺς πάγους, ἀπὸ τὸ πόδι, ἐργάζονται ὑπὸ συνθήκας ἐπικαθόπους, κάτω ἀπὸ τὴν μάστιγα τοῦ κατευτοῦ. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, κατέληγε καὶ λέξις κατεργάρης νὰ σημαίνῃ ἄνθρωπον καὶ ποιῶν.

ΠΟΣΟ οίναι: δυνατόν κανείς νά γράψῃ περὶ
αὐτῶν 'Αναστικτῶν ή ἔλευθέρων πόλεων, ώς ἐ-
λέγοντο. 'Απὸ πόσας πλευράς τοῦ περιέργου
τούτου συνδέσμου δὲν είναι: δυνατόν νά κατα-
πισθῇ ο ἀσχολούμενος μὲ αὐτάς; 'Εντοπί-
οντες τὴν συμμαζίαν τὴν δημοκρατίαν εἰχε διὰ τὴν
ἀπάντησιν τῆς Ναυτιλίας δὲ εδρύτερος αὐτὸς
ὑπερευκρινῶς, θεο προσπαθήσαμεν κάποιαν σύγκρι-
τιν μὲ ἀνάλογον συμμετρίην ἐκδήλωσιν.

Κατ' ἀρχὴν, θωρακίδην τοῦ συνέσμου κρίνεται ἀπεκριτητὸν διὰ τὴν καταδησίαν τοῦ θεουροῦ. Οὖτα, παρακινούμεναι φριξοὶς πόλεις τοῦ Βορρᾶ ἀπὸ τὸν τρόπον διεχωγῆται τοῦ ἐμπορίου εἰς τὸν Νότον, ἐκ μέσου τῶν ἴταλικῶν πόλεων, ἀπεράσισκον νῦν ἔωσουν τὰς ἐμπορικὰς τῶν προσποθείσας, μὲ καποδὸν νὰ πειρούρισουν τοὺς ποικίλους κινδύνους καὶ συγχρόνως νὰ ἀναπτύξουν τὸ ὑπὸ αὐτῷ διεκανόμενον ἐμπόριον. Εγκαίρως γέγονε

γος ήτο ή διὰ την ἑνόσεως τῶν δυνάμεων τους
κνιττεπτώντας κινδύνου, προερχομένου ἀπὸ τὴν
ὑλλασσον. Αἱ ἐν λόγῳ πόλεις ἀλικαρπῶς ἀπει-
λούμεναι ἀπὸ τοὺς πειρατάς, οἱ διόποι: διενήρ-
γουν λεγλασίῃς εἰς τὰ παράλια τον, ἀλλὰ
καὶ ἀπὸ μικρούς φεουδάρχες, οἱ διόποι ὡργά-
νουν ληστεῖς εἰς τὰ ιεράνια ἐποντούσθιν.

μένοντας τον οποιονδήποτε πόλεις, τὴν γνωστὴν ὑπὸ τὸ δύοντα Μεγάλην "Ανοι," ἡ ὅποια ἔξαιρετη εἰς μίαν διατοπικὴν ἐμπορικὴν καὶ ναυτικὴν δημοκρατίαν. Τὸ Αἰριδόργυρον, ἡ Λυδένη, τὸ Μπράουσοβικ, ὑπῆρχεν αἱ θρησκαὶ πόλεις τῆς Ομοσπονδίας, εἰς τὴν ἕποιν προσεχώρησαν καὶ ἐνενήκοντα ἀλλαὶ πόλεις, μεταξὺ τῶν ὅποιον ἡ Βρέμη καὶ ἄλλα: Άλι ἐν λόγῳ πόλεις θέρυσαν μεγάλας ἀποθήκης, ἔνθα οἱ ἕμποροι τῆς Γερμανίας ἥρχοντα καὶ ἐλάμβανον τὰ ἔντα προϊόντα καὶ κατέθετον τὰ τῆς βιομηχανίας των. Τὰ εἰσαγόμενα καὶ ἔχογμενα προΐόντα μετεφέροντο διὰ τῶν πλοίων τῆς Ὀμοσπονδίας, ἐπιτυγχανομένου σύτῳ ἐνδε μονοπολίου μεταφορῶν, τὸ ὅποιον ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν μονοπολίαν ἀλιείαν τῆς ρέγγας, ἡ ὅποια πολεμεῖτο εἰς τὰς νοτίους χώρας, εἰχε καταστῆσαι: τὰς πόλεις τῆς δημοσπονδίας κυρίας τοῦ ἐμπορίου τῆς Βορείου Θαλάσσης. Τοῦ ἀριθμοῦ τῶν τρόπον, αἱ "Ανοεστικαὶ πόλεις ἔξτεινον εἰς μεγάλην ἔκτασιν τὸ ἐμπόριον των καὶ συνήψουν ἐμπορικὰς σχέσεις μὲ τὰς νοτίους πολιτείας διὰ τῆς Φλάνδρας. Οἱ Λογχερδοί καὶ οἱ λαοὶ τῆς "Ιταλίας ἔτελναν ἔκει τὰ προΐόντα των καὶ τὰ ἐμπορεύματα τῆς "Ινδίας, τὰ ὅποια διεχόντο εἰς δύτην τὴν Γερμανίαν. Εἰς ἀνταλλαγὴν ἡ "Ανοεστικὴ Ομοσπονδία ἔκθυμῃς ρέγγας. Τὸ πιέρι, τὰ γαρυφάλα, ἡ κανέλλα, δὲν έδωσαν τόσους ζωηρότερας εἰς τὴν Νευτελίζιν τῶν Πορτογάλων καὶ τῶν "Ολλανδῶν, θεσην ἡ διλειπταὶ τῆς ρέγγας εἰς τὰς πόλεις τῆς Ὀμοσπονδίας. Οἱ λημένες τῆς Βορείου Θαλάσσης ἀπέκτησαν κίνησιν λογροτάτην. Δι' αὐτῶν ἔχοντος τὰ λινά καὶ λινοθεμβαρέα ὄφαδα ματα τῆς Γερμανίας, τὰ νήματα τῆς Σκεπτίνας, τὰ δρέπανα τῆς Φραγκοφύρτης, τὸ ἀρσενικόν, δι μόλυβδος καὶ τὸ ἀντιμένον τῆς Ούγγρης, δι σιδηρος τῆς Σουηδίας, δι κάνναβις, δι κερι καὶ τὰ δέρματα τῆς Ρωσίας. Η Νευτελίζι τῶν "Ανοεστικῶν πλεόντων κατέστη δι ἀποκλειστικοὺς μεταφορεὺς τῶν προϊόντων τῆς Βορείου Εὐρώπης, περιορισθείσης τῆς Νευτελίζης τῶν "Ολλανδῶν εἰς ὑπερποντίους πλόξες.

Ούδενα πλοιόν αἴλλης χώρας ήτο δυνατόν νά είσελθη εἰς λιμένα τῆς Βορείου Θαλάσσης. Είτε πραγματοποιηθῇ μία κλειστή διάσκεψη, ή αλλιώς σύμβερον, ή δύοτα δὲν ήτο δυνατόν νά είσελθῃ πλοιόν, ἀλλ' οὐκ εἰς πολιτείαν ἑκάτεος τῆς Αιγαίου περιοχῆς.

Τέλος, ή μεγάλη "Ανση", ή Τευτονική "Εγκώμια Ιερουόθι τό έτος 1241 και ἐπέξηρος μέχρι καὶ τοῦ 18ου αἰώνου, καθειρώσασα τὴν συνενίσθησιν εἰς τὸν γεωτιλιακόν τοιέδε.

ΑΛΛΑ, πράγματι, πότε κοινά σημεία δὲν έχουν συγχρηνόμενα: αἱ κλεισταὶ διασκέψεις τῶν ἡμέρων μας, αἱ καλούμεναι: Conferences πάντα τακτικῶν γραμμών, μὲ τὴν "Ενωσιν τῶν Ανεξαπτικῶν πόλεων".

Με τάξ διασκέψεις έπιδικτες ή αποκλειστική μεταφράση των φορτίων ωρισμένων γραμμών διὰ τῶν πλοίων, τὰ δποῖα ἀνήκουν εἰς τὴν δύναμιν των, ἀλλὰ καὶ ὁ περιορισμὸς τοῦ συναγονισμοῦ μεταξὺ τῶν μεταχωρίσαντος ἔταιρων διὰ τοῦ καθορισμοῦ τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν διὰ τὸ πόλ τῶν πλοίων αὐτῶν μεταφερόμενα φορ-

Βεβαίως, αι συμφεροντα διασκέψεις θὲν ἐπιδιώκουν ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τὴν μονοπώλησιν μὲ κάθε θεματὸν καὶ ἀθέμιτον μέσον, ὡς ἔγινετο κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς Ἀναστατῆς Ἐνόσσως, ὅπου ἡ στρατιωτικὴ δύναμις ἤτο τὸ κύριον μέσον τῆς ἐπιθετῆς τοῦ μεταφορικοῦ μονοπολίου, ἀλλὰ ἔχουν ὡς σκοπὸν νὰ παραινένῃ μεταξὺ τῶν μελών ἀμύλλα πρὸς παρογήν βελτιωμένων ὑπηρεσιῶν, ὅπως εἰναι, ἡ μεγαλύτερα ταχύτητος, ἡ καλύτερα παραλαβῆ, διατήρησης καὶ παράδοσις τῶν φορτίων.

O ENAE

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

'Από τὴν ἔκθεσιν τοῦ Διοικητοῦ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος κ. Χριστού ΑΧΗ

'Η δραστηριότης τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα ὑπῆρξεν ιδιαιτέρως ἐντυπωσιακή κατὰ τὸ 1970. 'Αναπτύσσων τὴν πολιτικὴν τοῦ 'Ιδρυματος εἰς τὸν νευραλγικὸν αὐτὸν τομέα τῆς Οἰκονομίας, ὁ Διοικητὴς τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης κ. Χ. Αχῆς εἶπε τὰ ἔχεις εἰς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς 27ης Μαΐου:

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

'Η μακρὰ παράδοσις τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης εἰς τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως καὶ ἡ ἐναρμόνισις τῆς πιστωτικῆς της δραστηριότητος πρὸς τοὺς στόχους τῆς κυβερνητικῆς, πολιτικῆς, δημιουργῶν διαυτὴν ηγεμονίας ὑποχρεώσεις ἔναντι ἐνός ἐπὶ τὸν πλέον δυναμικῶν κλάδων τῆς οἰκονομίας μας, τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. 'Η Τράπεζα παρακολούθει ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὰς συντελουμένας ἑξελίξεις εἰς τὸν κλάδον τῶν βαλασσίων μεταφορῶν, ἔκδηλῶνει δὲ ποικιλοτρόπως τὴν πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ὑποστήριξιν τῆς. Μέσω τῶν ἔξειδικευμένων Καταστημάτων, τὰ ὅποια διαβέτομεν εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένας καὶ τὰ μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὡς ἐπίσης διὰ τοῦ συγγενοῦς ὄργανοις Atlantie Bank of New York ἀναπτύσσομεν ἔντονον καὶ πολυσχιδῆ δραστηριότητα. Εἰδικῶτερον, εἰς τὸν χρηματοδοτικὸν τομέα καλύπτομεν ἀξιολόγους ἀνάγκας τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας ὥχι μόνον εἰς μεσοδραχυπρόθεσμους, ἀλλὰ εἰς μεγάλην ἔκτασιν καὶ εἰς μακροπρόθεσμους χορηγήσεις. 'Εξ ίσου ἀξιόλογος εἶναι ἡ συμβολή μας καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ὑπέρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἔγγυησεων.

Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ τυγχάνει τὸ γεγονός ὅτι τὸ συνολικὸν ὑψὸς τῶν ἐγκριθεισῶν κατὰ τὸ 1970 πιστώσεων καὶ ἔγγυησεων ὑπὸ τῶν Καταστημάτων μας ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ. ἀνελθὸν εἰς 3.370 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ὑπερέβη τὸ ἀντίστοιχον ποσὸν τοῦ ἀμέσως προηγουμένου ἔτους κατὰ 1.300 ἑκατομ. δρχ. ἡ 63%. 'Εξ ἄλλου, τὰ ὑπόλοιπα τῶν ὑπὸ τῆς Atlantie Bank of New York τοποθετηθέντων εἰς τὴν ναυτιλίαν κεφαλαίων καὶ τῶν ὑπέρ αὐτῆς ἔγγυοδοτήσεων ἀνήλθον εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς 682 ἑκατ. δραχμῶν, ἔναντι 522 ἑκατ. δραχμῶν τοῦ 1969. Διὰ τῆς συνολικῆς πιστωτικῆς ἐνισχύσεως τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐπλούτισθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μὲ 89 πλοῖα συνολικῆς ἀξίας 154 ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Διὰ τῶν πιστώσεων καὶ τῶν ἔγγυησεων τῆς ἡ Τράπεζα ὑποβοηθεῖ ὥχι μόνον τὴν

ἐπαύξησιν, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, δεδομένου ὅτι ἀξιόλογος τμῆμα τῶν ἀποκτηθέντων σκαφῶν εἰναι νεοναυπηγηθέντα. Πλὴν τῶν ναυπηγήσεων καὶ ἀγορῶν αἱ χορηγήσεις μας καλύπτουσσεν ἐπίσης δαπάνας ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν, ὡς καὶ ἀνάγκας ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς κεφάλαια κινήσεως.

Αἱ σχέσεις μας μὲ τὸν τομέα τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας δὲν περιορίζονται μόνον εἰς τὸν κύκλον τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλλ' ἐπεκτείνονται καὶ εἰς τοὺς ναυτιλομένους. Εἰς λίαν σημαντικά ποσά ἀνέρχονται αἱ καταθέσεις τὰς ὅποιας ἐμπιστέονται οἱ ναυτιλόμενοι εἰς τὸ πρώτον ἐλληνικὸν πιστωτικὸν "Ιδρυμα, ὡς καὶ τὰ διοχετεύμενα μέσω τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ἐφοπλιστικὰ καὶ ναυτεργατικά ἐμβάματα. Κατ' ἀκολουθίαν, μέγα μέρος τοῦ εἰσρέοντος εἰς τὴν Χώραν ναυτιλιακού συναλλάγματος διακινεῖται μέσω τῶν θυρίδων τῆς Τραπέζης.

"Η ναυπηγο-ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία ἐπίσης, ἡ ὅποια σημειώνει ταχείαν ἄνοδον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ τυγχάνει εὐρείας ἐνισχύσεως ἐπὶ μέρους τῆς Τραπέζης. Ἀξιόλογα ποσὸ διετέθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος καὶ τῆς ἐπεκτάσεως ναυπηγικῶν μονάδων ὡς καὶ συναφῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν βιομηχανικῶν ἐπικείσεων. 'Επι προσθέτως, παρεσχέθη σοφαρά βοήθεια ἐπὶ μέρους τῆς Τραπέζης διὰ τὴν δημιουργίαν νέας, συγχρόνου καὶ ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἀνταγωνιστικῆς ναυπηγο-ἐπισκευαστικῆς βάσεως.

ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Αἱ πρωτοβουλίαι τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν δημιουργίαν συγχρόνου πιστοδοτικῆς ὑπόδομης δὲν ἀφοροῦν μόνον εἰς τὰς καθαρῶς τραπεζικάς ἐργασίας, ἀλλ' ἐκτείνονται εὐρύτερον εἰς τὸν χρηματοδοτικὸν τομέα. Χαρακτηριστικὸν δείγμα συνιστᾶ ἡ ἀνοπτυσσομένη ὑπὸ τῆς Τραπέζης δραστηριότητης διὰ τὴν εἰσαγωγὴν νέων θεσμών, οἱ ὅποιοι θὰ συμβάλουν εἰς τὴν περαιτέρω ἔξειδικευσιν καὶ ὀλοκλήρωσιν τοῦ χρηματοδοτικοῦ μας μηχανισμοῦ. Μεταξύ τούτων ιδιαίτεραν σπουδαιότητα ἔμφαντει ὁ θεμός τῆς ναυτασφαλιστικῆς ὄγκος.

Τὸν παρελθόντα Μάιον ἐδημοσιεύθη τὸ νομοθετικὸν διάταγμα διὰ τοῦ ὅποιου ἐτέθησαν αἱ βάσεις διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν λειτουργίαν ἀνεπτυγμένης ναυτασφαλιστικῆς ὄγκορας. Τὸ ἐν λόγω νομοθετικὸν διάταγμα ἀφ ἐνός μὲν ἐπιτρέπει εἰς ἐλληνικάς καὶ ἔνας ἀσφαλιστικάς ἐταιρίας νὰ ἀσχοληθοῦν μὲ ἀσφαλίσεις πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν, ἐφ ὅσον πληρούν τὰς προϋποθέσεις ἀποτελεσματικῆς ἀσκήσεως τῶν σχετικῶν ἐργασιῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ παρέχει εἰς αὐτάς διευκολύνσεις καὶ ἀπαλλαγάς, κυρίως φορολογικῆς φύσεως. 'Επὶ πλέον προβλέπει: οἱ αἱ ἀνά ἐταιρίαι δύνανται νὰ συστήσουν κοινοπραξίαν, ἡ ὅποια θὰ συντονίζῃ τὴν δραστηριότητα τῶν, καὶ συγχρόνων θεσπίζει εἰδικά προνόμια διὰ τὰς κοινοπρακτούσσας ἐταιρίας.

Ἡ Κοινοπραξία αὐτὴ ἀποτελεῖ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος μηνὸς πραγματικότητα, συστάθεισα ὑπὸ δέκα ἀσφαλιστικῶν ἐταιριῶν. 'Η Τράπεζα, ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ της ὅπως συμβάλῃ εἰς τὴν ὄργανωσίν της ἐπὶ ὅσον τὸ δυνατὸν εὐρυτέρας κεφαλαιακῆς βάσεως, συμμετέχει εἰς αὐτὴν διὰ τῶν τριῶν πρότης τάξεως ἀσφαλιστικῶν μονάδων — «Ἐθνική», «Ἀστήρ» καὶ «Ἐλληνική Ἐταιρία Ἀσφαλίσεων Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν» — τὰς ὅποιας ἐλέγχει. 'Η τελευταῖα ἀναπτύσσει ὡς γνωτῶν, ἐπιτυχῆ δραστηριότητας εἰς τὸν κλάδον τῶν ναυτασφαλειῶν ἀπὸ τοῦ 1964. Κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1970 ἡ ἐταιρία συμμετεῖχε, διὰ μικροῦ βεβαίως ποσοστοῦ, εἰς τὴν ἀσφαλίσιν 2.300 περίπου σκαφῶν.

'Ο νέος θεμός τῆς Ναυτασφαλιστικῆς Κοινοπραξίας θὰ λειτουργήσῃ ἐλεύθερος πάσης κρατικῆς παρεμβάσεως καὶ μὲ καθαρῶς ιδιωτικού οικονομικὰ κριτήρια. Διὰ τῆς στενωτέρας συνεργασίας τῶν μελών του θὰ ἔξιλιχθῃ προσδετικῶς εἰς συνεκτικῶν ὄγκων, ἀνάλογον τῶν ὑφισταμένων εἰς τὰς ναυτιλιακῶν προηγμένας χώρας τῆς ἀλλοδαπῆς. Περιβαλλόμενος, ἐξ ὅλου, ὑπὸ τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου είναι βέβαιον ὅτι θὰ δυνηθῇ νὰ εύδοκιμησῃ



'Ο Διοικητὴς τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης κ. Χρ. Γ. Αχῆς

'Εξ ὅλου, ἐν ἐπιγνώσει τῶν ὀφελειῶν αἵτινες προκύπτουν διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν ἐν τῆς προσελκύσεως νέων εἰς τὸ ναυτιλιακὸν τομέα τῆς Εθνικῆς Τραπέζης ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος. δραχμῶν, ἔναντι 522 ἑκατ. δραχμῶν τοῦ 1969. Διὰ τῆς συνολικῆς πιστωτικῆς ἐνισχύσεως τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐπλούτισθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μὲ 89 πλοῖα συνολικῆς ἀξίας 154 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Διὰ τῶν πιστώσεων καὶ τῶν ἔγγυησεων τῆς ἡ Τράπεζα ὑποβοηθεῖ ὥχι μόνον τὴν

καὶ νὰ αιχνήσῃ τὴν ἑλληνικὴν συμμετοχὴν εἰς τὴν κάλυψιν τῶν προσφερούμενων πρὸς ἀσφάλισιν κινδύνων.

Αἱ ὠφέλειαι διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἐκ τῆς δημιουργίας σοδαράς ἔγχωρίου ναυταφαλιστικῆς ἄγορᾶς εἶναι προφανεῖς. Ἡ ἐν καιρῷ διαμόρφωσις τῶν ἀσφαλίστρων εἰς τὴν τοπικὴν ἄγοράν καὶ ὁ ταχὺς διακανονισμὸς τῶν ζημιών θὰ ἀποτελέσουν πραγματικὴν ἔξυπηρέτησιν πρὸς τὸ ἑλληνικὸν πλόιον καὶ θὰ ὅδηγησουν εἰς τὴν χειραφέτησιν καὶ τὴν ἀνεξαρτητοποίησιν αὐτοῦ ἐκ τῶν ξένων ναυταφαλιστικῶν ἄγορῶν, ἐνώ ταυτοχρόνως θὰ προσπορίσουν εἰς τὴν Ἑθνικὴν οἰκονομίαν ἀξιόλογα συναλλαγματικό ἑσδοματικό μορφήν ἀσφαλίστρων.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Αἱ πρωτοδουλίαι μας ἔξικνοῦνται μέχρι τῆς ὑφὲς ἡμῶν ιδρύσεως νέων πιστωτικῶν ὄργανων. Πράγματι, ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα ἔχει ἀναλάβει τὴν προώθησιν σχεδίου διὰ τὴν δημιουργίαν Ναυτιλιακῆς Τραπέζης. Ἡ Τράπεζα αὐτὴ, τιθεμένη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας, θὰ συμπληρώσῃ τὴν ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν τραπέζων καὶ ἄλλων πιστωτικῶν ὄργανων τὸν ἀνάπτυσσομένην δραστηριότηταν εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως.

Προκειμένου νὰ ἔξασφαλίσωμεν δύοντας ἐπύρτεραν οἰκονομικὴν ἐπίφανειαν εἰς τὴν νέαν Τράπεζαν, ἐντοσκόμεθα εἰς διαπραγματεύσεις μετὰ μεγάλων τραπεζικῶν οἰκων καὶ κεφαλαιούχων τοῦ ἔξωτερου. "Υπάρχουν βάσιμοι ἐνδείξεις περὶ διεθνούς ἐνδιαφέροντος πρὸς συνεργασίαν εἰς τὸ προγραμματιζόμενον 'Ιδρυμα. Ἡ συμμετοχή, ἔξι ἄλλου, τῶν Ἐλλήνων ἐφοτιλιστῶν εἰς τὸ μετοχικὸν κεφαλαίον του κρίνεται ἐπιβομβητή καὶ ἀναγκαῖα.

Ἡ πολιτικὴ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὑπαγορεύεται ὑπὸ τῆς μεγάλης σημασίας τὴν ὅποιαν ἐνέχει ἡ δημιουργία ἔξειδικευμένου φορέως ναυτιλιακῆς πίστεως. Ἡ Ναυτιλιακὴ Τράπεζα θὰ αιχνήσῃ κατ' ἄρχην τὸ σύγκον τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν διοχετευούμενων χρηματοδοτικῶν μέσων καὶ θὰ συμβάλῃ οὕτως εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ χαμηλοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς ἔγχωρίου χρηματαγορᾶς εἰς τὴν πιστοδότησιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Ὁ βασικὸς ὅμως σκοπὸς τῆς ιδρύσεως τῆς συνίσταται εἰς τὸ νὰ διευκολύνῃ τὴν σύνδεσιν μας μὲ τὴν διεθνῆ κεφαλαιαγοράν καὶ τὴν ἔξι αὐτῆς κινητοποίησιν χρηματοδοτικῶν πόρων πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Τούτο ἔχει ὅλως ιδιάζουσαν σημασίαν δεδομένου ὅτι ἡ Ἐλλὰς διανύει ἡδη στάδιον οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, τὸ ὅποιον τῆς ἐπιτρέπει νὰ ἀποβλέπῃ εἰς τὴν διεθνῆ ἄγοράν κεφαλαίον διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν μετὰ τῆς ἀλλοδαπῆς σχεσεών καὶ δραστηριοτήτων τῆς οἰκονομίας της.

Αἱ δραστηριότητες, ἔξι ἄλλου, τῆς νέας Τραπέζης θὰ ἀποδέψουν εἰς τὴν πιστωτικὴν ἐνίσχυσιν προγραμμάτων ναυπήγησεων, ἄγορῶν καὶ ἐπισκευῶν πλοίων, ὡς καὶ εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Ἐλληνικὴ Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 262/1971

Δικαστής: Ό. κ. ΔΗΜ. ΚΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ,
πρόεδρος Πρωτοδικῶν.

④ **Συμπλοιοκτησία.** — 'Αποφάσεις λαμβάνονται ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τοῦ συνόλου τῶν μερίδων. — Διορισμὸς προσωρινοῦ διαχειριστοῦ, αἰτήσει τῆς μειοψηφίας. — Μόνον ἂν δὲν ἐπιτυχάνεται πλειοψηφία τῶν μερίδων. — 'Αποκλείεται ὁσάκις ἡ πλειοψηφία ὑφίσταται ἐν τῷ προσώπῳ ἐνὸς τῶν συμπλοιοκτητῶν. — 'Αναλόγος ἔφαρμογή τοῦ ἄρθρου 69 τοῦ Α.Κ. συγχωρεῖται μόνον ὁσάκις ὁ διαχειριστής ἔχει διορισθή ὑπὸ τῶν συμπλοιοκτητῶν. — 'Η περὶ ἀναλόγου ἔφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου 69 Α.Κ. διάταξις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἀποκλείει τὴν συμπληρωματικὴν ἔφαρμογήν ἄλλων διατάξεων.

«Ἐπειδὴ, ἐκ τῶν διατάξεων περὶ συμπλοιοκτησίας τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ίδια δὲ ἐκ τῶν ἄρθρων 10, 11, 12, 13, 15 τούτου, προκύπτει: α) "Οτι αἱ ἀποφάσεις ἔτι δημιουργάντων εἰς τὴν συμπλοιοκτησίαν — ητοι, εἰρήσθω, καπά τὴν κρατοῦσαν καὶ ὀρθοτέραν γνώμην, δὲν ἔχει νομικὴν πρωσωπικότητα (Ρόκας Ναυπικὸν Δικαίον σελ. 207, ἔθιται παραπομπή εἰς Συγγραφεῖς καὶ Νομολογίαν), ὀπωδήποτε μάλιστα ὁσάκις δὲν ἔχουσι τηρηθῆ πρὸς τούτο οἱ διά τὰς ὀμορρύθμους ἐμπορικάς ἐταῖρις τασσόμενοι ἐν τῷ Νόμῳ δροὶ δημιουργήτης (ἄρθρ. 781 Α.Κ.) — λαμβάνονται ὑπὸ τῆς πλειοψηφίας τοῦ συνόλου τῶν μερίδων, ητοι ἔχει, ὅταν μάλιστα, ἡ πλειοψηφία αὐτῆς ὑφίσταται ἐν τῷ προσώπῳ ἐνὸς τῶν συμπλοιοκτητῶν, καὶ τὴν διαχειρίσιν αὐτῆς, ἐκτὸς ἂν ἀντέθῃ ἡ ὡς εἰρηται διαχειρίσιν εἰς ἐν ἡ πλειόνα πρόσωπα, συμπλοιοκτησίας ἡ μή, τοῦ τοιούτου διορισμοῦ διαχειριστοῦ μή δύντος ὑποχρεωτικοῦ (Ρόκας ἔθιται σελ. 225). β) "Οτι τὸ Δικαστήριον δύναται νὰ διορίσῃ διαχειρίστην — ἐν συνδρομῇ δὲ ἐπειγούσῃ περιπτώσεως ἡ πρὸς ἀποτροπήν κινδύνου (ἄρθρ. 726 παρ. 1 Κ.Π.Ο.Δ.) καὶ πρωσωρινὸν διαχειρίστην (βλέπε σχετικήν Α.Π. 131/70 ἐν ΝοΒ 18-818) — ἔτι δυσχεραίνεται αὐτοῖς

δῶς ἡ ἔκμετάλλευσις τοῦ πλοίου συνεπειά μή ἐπιτεύχεως πλειοψηφίας, τούθ' ὥπερ σημαίνει ὅτι ἀποκλείεται ὁ ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου διορισμὸς διαχειριστοῦ (δριστικοῦ ἢ πρωσωρινοῦ) διάσκις ἐπιτυγχάνεται πλειοψηφία τῶν μερίδων καὶ δῆ δια τοῦ ὑφίσταται ἐν τῷ προσώπῳ ἐνὸς τῶν συμπλοιοκτητῶν. 'Εξ ἑτέρου ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 13 παρ. 3 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δριζόντης δῆτι «... ἡ Διάταξις τοῦ ἄρθρου 69 τοῦ Α.Κ. ἐφερμόζεται ἀνάλογως ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐλόγῳ διάταξιν τοῦ ἄρθρου 69 Α.Κ., δριζόντων δῆτι «... ἔτιν ἐλλείπωσι τὰ πρὸς διοίκησιν τοῦ Νομικοῦ πρωσώπου ἀπαντούμενα πρόσωπα ἢ συγκρούονται τὰ συμφέροντα τούτων πρὸς τὰ τοῦ νομικοῦ πρωσώπου, ὁ Πρόεδρος τῶν Πρωτοδικῶν, τὴν αἰτήσει τοῦ ἔχοντος ἐνωμένων συμφέροντος, διορίζει πρωσωρινὴν διοίκησιν πρακτύπτει τὸ μὲν δῆτι ἀποκλείεται, πρωκτεμένου περὶ συμπλοιοκτησίας, ἢ ἐφερμογή συμπληρωματικῶν ἄλλων διατάξεων πρωσλεπτούσων περιπτώσεις διορισμοῦ διαχειριστοῦ (δριστικοῦ ἢ πρωσωρινοῦ) πλὴν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου 69 Α.Κ., τὸ δῆ δῆτι ἡ ὡς εἰρηται, κατ' ἄρθρον 13 παρ. 3 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἀνάλογος ἔφαρμογή τοῦ πρωστεθέντος ἄρθρου 69 περιορίζεται μόνων ἐφ' ὃν θεμάτων ἐμφανίζεται σύγκρουσις συμφερόντων μεταξὺ τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ πρωσώπου ἔχοντος τὴν διαχείρισιν αὐτῆς (Ρόκας ἔθιται σελ. 226), ητοι ὑπάρχει εἰς τὰς περιπτώσεις: 1) Τῶν ἄρθρων 6-6 Α.Κ. (δριζόντος δῆτι μέλος τῆς διοίκησεως δὲν δικαιούτωται εἰς ψήφον ἔτιν ἡ ἀποφάσις ἀφορά τὴν ἐπιτιχείρισην δικαιεπραξίας ἢ τὴν ἔγερσιν ἢ κατάργησιν δίκης μεταξὺ τοῦ νομικοῦ πρωσώπου ἀφ' ἐνὸς καὶ τοῦ μέλους ἀφ' ἑτέρου, ἢ τοῦ συζύγου αὐτοῦ, ἢ συγγενοῦς ἔξι αἵματος μέχρι τρίτου βαθμοῦ) καὶ 2) τοῦ ἄρθρου 235 Α.Κ. (δύμιλοντος περὶ αὐτοσυμβάσεως), ὡς ἐπίσης, δῆ τὴν ταυτότητα τῶν νομικοῦ λόγου, καὶ δια τοῦ ὑφίστατος διαφορά μεταξὺ τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ πρωσώπου ἔχοντος τὴν διαχείρισιν αὐτῆς, ητοι ἀγέται πρὸς ἐπίλυσιν ἐνώπιον τῶν Διεκτικῶν Ἀρχῶν. 'Ανάλογος ἔφαρμογή τοῦ ἄρθρου 69 Α.Κ. δῆ τὴν πρωσλεπτούσην ὑπὸ τούτου πρώτην περιπτώσιαν (ἔλλειψις πρωσώπων διοίκησεως), δὲν δύναται νὰ χωρῇσῃ, δεδομένου δῆτι, ἀφοῦ ἡ συμπλοιοκτησία δὲν ἔχει ίδια δργανα διοίκησεως, ὃ δὲ διορισμὸς διαχειριστοῦ δὲν εἶναι ὑποχρεωτικός; διά τὸ συμπλοιοκτητής παρέπεται δῆτι ἐν μη διαφορμῇ διαχειριστοῦ — ἔξαιρουμενης βεβαίως τῆς περιπτώσεως, περὶ ἡς ἐλέχη ἀνωτέρω, καθ' ἦν τούτο ὄφειλεται εἰς μή ἐπίτευξιν πλειοψηφίας, ἔτι δὲ γεγονότος δυσχεραίνεται οὐσιώδως ἡ ἔκμετάλλευσις τοῦ πλοίου — δὲν ἔλλειπουσι τὰ ἐπρός διοίκησιν ἀπαντούμενα πρόσωπα, ὑφίσταται δὲ διαχείρισης τῆς πλοιοκτησίας ἐνεργουμένη ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν μερίδων. Ταῦτα ισχύουν καὶ διὰ τὴν περιπτώσιν καθ' ἦν εἰχε διοίκηση ὑπὸ

LOURENCO MARQUES

APOLLON SHIPCHANDLERS

PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES

AVENIDA 5 DE OUTUBRO 1045, P. O. BOX 2635 L. MARQUES/CABLE: APOLLON

PHONES: OFF. 25825 - RES. 72679 & 25476

DAY & NIGHT SERVICE - COLD STORAGE CHAMBERS

P. MELANDINOS & C. KLIARIS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΟΙΚΟΠΕΔΙΟΝ ΟΡΘΟΓΩΝΙΟΝ 460 Τ.Π., ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΙΙ ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΕΛΑΧΙΣΤΗΝ ΑΠΟΣΤΑΣΙΝ ΑΠΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΔΙΚΗΓΟΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ Φ. ΔΑΜΑΣΚΗΝΟΥ, ΤΗΛ. 610.529.

τής πλειοψηφίας διαχειριστής και έλλεινον έξ οίουδήποτε λόγου ή διαχειριστικού αύτού. Μοναδική περίπτωσης έφαρμογής τής πρώτης περιπτώσεως τού ἄρθρου 69 Α.Κ. υπάρχει διάσκικη διάταξη συστατικού τής συμπλοιοκτησίας έγγραφου προβλέπεται άναγκαίως διορισμός διαχειριστού και δέν διορίζεται τούτος.

'Επειδή, έν τη ύπό κρίσιν αιτήσει, ή αιτούσα ίστορει διτι αύτη μεν κατά τά 25% έξ αδιαχειρέτου, ή καθ' ής δέ 'Ανώνυμος 'Εταιρία κατά τά λοιπά 75% έξ αδιαχειρέτου είναι συγκύρως πλοίων, ἀτανα διαχειρίζεται ἡ καθ' ής όλως ἀτάκτως και κατά ποράβασιν τῶν διατάξεων τῶν σχετικῶν Νόμων. 'Οτι, συνεπείς τῆς τοιαύτης διαχειρίσεως τῆς καθ' ής, ήτις ἀρνεῖται νά παράσχῃ λογαριασμὸν και ἔκκριτάρισιν τῆς αιτούσης, πρόκειψαν ἀδικιολογήτως εἰς βάρος τῆς συμπλοιοκτησίας τεράστια χρέη. Διώκεται δέ τὰς ύπό κρίσιν αιτήσεως ὥπως, ἐπικειμένου κινδύνου ἐκ πάσης ἀναδολῆς, συντρεχούσης δὲ ὅματος ἐπειγούσης περιπτώσεως, διωρισθή προσωριώς διαχειριστής τῆς ως ἀνω συμπλοιοκτησίας, ἐπὶ τῷ λόγῳ κυρίως μέν οτι δέν ψισταται διαχειριστής τῆς ως είρηται συμπλοιοκτησίας, ἐπικουριώς δέ διότι τὰ συμφέροντα τῆς καθ' ής ως και τὰ ἀτομικὰ συμφέροντα τού διευθύνοντος αὐτῆς συμβούλου συγκρίνονται πρὸς τὰ συμφέροντα τῆς συμπλοιοκτησίας. Οὕτως ἔχουσας ή ύπό κρίσιν αιτησις, παραδεκτῶς φερομένη πρὸς συζητήσιν κατὰ τὴν διαδικασίαν τῶν ἄρθρων 727 - 741 Κ.Π.Δ. (σχετική ή Α.Π. 131/70 ἐνθ' ἄν.), εύρισκει συμφώνως πρὸς τὰς προηγηθεῖσας σκέψεις, νόμιμον ἔρεσμα μόνον ἐφ' θον ηθελε πιθανολογήθη διτι ψισταται σύγκρουσις συμφέροντων μεταξὺ τῆς καθ' ής και τῆς συμπλοιοκτησίας, ἐν ὅφει τού διτι δημως τόσον βάσει τῶν ἀπικαλουμένων ύπό τῆς αιτούσης (τόσον ἐν τῇ αιτήσει της, δοσον και ἐν τῷ κατατεθέντι σημειώματι της), δοσον και ἐκ τοῦ ουσιώλου τῆς γενομένης ἐπὶ τῆς ύποθέσεως τούτης συζητήσεως, τῶν κατ' αὐτὴν κατατεθέσεων τῶν ἐνόρων ἔξετοσθέντων μαρτύρων, παντων τῶν πρεσβυγομένων ἐγγράφων, και ἐκ τῶν ισχυρισμῶν τῆς καθ' ής, οὐδόλων ἐπιθυμολογήθη συνδρομῇ περιπτώσεως συγκρίσεως συμφέροντων τῆς καθ' ής πρὸς τὰ τοιαύτης τῆς συμπλοιοκτησίας, ύφ' ήν έννοιαν, συμφώνως πρὸς τὰς ἀνω σκέψεις, υπάρχει κατὰ τὴν διατάξιν τού ἄρθρου 69 Α.Κ. (εἰς διποραπέμπει τὸ ἄρθρον 13 τού

Κ.Ι.Ν.Δ.), τοιαύτη σύγκρουσις μή πιθανολογείθεστις τούτεται (ούδε ἐπικαλουμένης περιπτώσεως ἐπιχειρήσεως δικαιοπραξίας), ἵ ἔγρεσεως ή καταργήσεως δίκης μεταξὺ τῆς συμπλοιοκτησίας ἀφ' ἐνός και τῆς καθ' ής (ἡ ἔστω τού διευθύνοντος Συμβούλου τῆς καθ' ής) ἢ τῆς ἐπιχειρήσεως δικαιοπραξίας δι' αὐτοσυμβάσεως ἡ ποτέ τούς καθ' ής ἐνεργούσης δι' έστων και διά λογαριασμὸν τῆς συμπλοιοκτησίας, ή τέλος τῆς ύπαρξεως διαφορᾶς μεταξὺ τῆς καθ' ής και τῆς πλοιοκτησίας, ἀγομένης παὸς λύσιν ἐνώπιον οισοδήποτε διακτητικῆς 'Αρχῆς, ἀπορριπτικῆς καθισταται ἡ ύπό κρίσιν αιτησις, δέον δέ νά κατοδικούθη ἡ αἰτούσα εἰς τὴν δικαιοτήτην δαπάνην τῆς καθ' ής (ἄρθρ. 178 Κ.Π.Δ.).

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

'Απορρίπτει τὴν ύπό κρίσιν αιτησιν.'

Σημείωσις: 'Επιδίωξις τῶν συντακτῶν τοῦ σχεδίου τού Κ.Ι.Ν.Δ. ύπηρξεν ή τόνωσις τοῦ θεσμοῦ τῆς συμπλοιοκτησίας διά διατάξεων, αἵτινες τούτο μεν θά συμβάλλουν εἰς τὴν ἔξαρσην τῆς αὐτοτελείας αὐτῆς ἐν τῷ πλασιώ τῶν λοιπῶν μεσοφῶν συνεταιρικῆς όργανωσεως, τοῦτο δὲ θά ἀποτελέσουν αὐτὴν τῶν μειονεκτημάτων ἀτινα, κατὰ τὴν κατθείσαν πειραν, ἐδάφουν τὴν λειτουργίας αὐτῆς. Τοῦτα ως γενική γραμμή ἀπόδιδονται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τῆς Συντακτικῆς 'Ἐπιπρόπτης μὲ ειδικοτέρων οὐχί ἀπαξικόλουμένην τὴν ἀποψιν τῶν συντακτῶν περὶ τῆς ύπ' αὐτῶν καθιερώσεως ειδικῶν κανόνων περιλαμβανόντων λύσεις ἀντιθέους πρὸς τὰς περὶ ἐταπιρῶν διατάξεις τού Α' Αστικού Κώδικος.

Πρὸς ταῦτα και ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὰ διαχθέντα συντάσσεται μετὰ πλήρη βάσανον τῶν διατάξεων τού Κ.Ι.Ν.Δ. και τού Α' Αστικού Κώδικος, τὸ ἐκδόν τὴν ως ἀπόφασιν Δικαστήριον καθηλέν νά κοινή ἐπὶ αὐτήθεντος ἀσφαλ-στικού μέτου τ.ε. διορισμοῦ προσωρινού διαχειριστού συμπλοιοκτησίας, τῆς δημοσίας τὴν διαχειρίσιν ησκει τὸ συγκεντρούν τὴν πλειοψηφίαν νομικὸν πρόσωπον.

Κ. Σ. Α.

Παρατηρήσεις «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: 'Η ἀπόφασις ήτις δημοσιεύεται ἀνωτέρω προσβάνει εἰς αὐστηρῶς νομικὴν ἐρμηνείαν τῶν σχετικῶν διατάξεων, ἀγεται δὲ ἐκ τούτου εἰς τὸ ἀδόκητον συμπέρασμα

ὅτι ή ἐν τῇ συμπλοιοκτησίᾳ μειοψηφοῦντες παραμένουσιν ἀπροστάτευτοι ἔναντι τού πλειοψηφοῦντος διαχειριστοῦ, καν ἔτι ούτος δημιουργεῖ μεγάλα χρέη ἀτάκτως διαχειρίζομενος τὸ κοινὸν πλοίον. 'Εὰν τούτο ύπηρξεν ἐπιδίωξις τού Κ.Ι.Ν.Δ. ἐπιχειρήσαντος νά τονώσῃ τὸν θεσμὸν τῆς συμπλοιοκτησίας, είναι λίαν συζητησίμον.

Περαιτέρω, προκόπτουν ισχυραὶ ἀμφιβολίαι ἐδον εἶναι ὅρθων τὸ ἐν τῇ ἀποφάσει κρινόμενον διτι λόγῳ τῆς ἐν ἄρθρῳ 13 Κ.Ι.Ν.Δ. ρητῶς διατασσόμενης ἀναλόγου ἐφαρμογῆς τού ἄρθρου 69 τού 'Αστικού Κώδικος «ἄποκλειστα εἰ ταὶ ή ἐφαρμογὴ συμπλοιοκτησίας διαχειρίσιτον (όρισμα οὐ προσωρινοῦ)». 'Η συμπληρωματικὴ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τού ἀστικοῦ δικαίου ἐν τῇ περιοχῇ τού Κ.Ι.Ν.Δ. δὲν ἀμφισβητεῖται, ή δὲ διατάξις τού ἄρθρου 13 (τριτού ἀδάφου) δὲν δύναται νά ἐρμηνευθῇ ως ἐπιτρέπουσα τὴν συμπληρωματικὴν ἐφαρμογὴν μόνον τού ἄρθρου 69 Α.Κ. και ἀπεκλεισουσα πάσσαν ἀλλην. 'Επικινδυνον διέπιπτε τὸ ἐξ ἀντιδιαστολῆς ἐπιχειρημα, οὐκ ὀλίγους νομικοὺς δόμηγησαν εἰς τὴν ἀπόγνωσιν, κατὰ τὴν ρήσιν Γερμανού νομικοῦ.

Κατὰ τὴν ἀποψιν τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως μόνον ἐν συνδρομῇ τῶν προϋποθέσεων τῶν ἄρθρων 66, 235 Α.Κ. και ἐν διαφορᾷ μεταξὺ συμπλοιοκτησίας και προσώπου ἔχοντος τὴν διαχείρισιν αὐτῆς ἀγομένη ἐνώπιον Διοικητικῶν 'Αρχῶν, δύναται νά ἐφαρμοσθῇ ἀναλόγως τὸ ἄρθρον 69 τού 'Αστικού Κώδικος, τὸ δὲ ἄρθρον 69 τού Α. Κ. προδέπτον τόσον τὴν περίπτωσιν τῆς ἐλλείψεως τῶν ἀπαιτουμένων προσώπων πρὸς διοικητιν τού νομικού προσώπου, δοσον και τὴν περίπτωσιν τῆς συγκρούσεως συμφερόντων μεταξὺ διοικούντων και νομικού προσώπου, ἐφαρμόζεται μόνον ὅσακί ούσταται σύμβοσις περὶ διορισμοῦ διαχειρίστο τῆς συμπλοιοκτησίας οὐχί δὲ καὶ ὅταν τὴν συμπλοιοκτησίαν διοικει ἡ πλειοψει τῶν μερίδων.

Τοιαύτην τιὰ πρόθεσιν τού νομοθέτου περὶ περιαριθμένης ἐφαρμογῆς τού ἄρθρου 69 Α.Κ., ήτοι μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν τού διὰ συμβάσεως διορισθέντος διαχειριστοῦ, δέον δύναται τις νά ἀνιχνεύσῃ ἐκ μόνου τού λόγου ούτι ή περὶ ἀναλόγου ἐφαρμογῆς τού ἄρθρου 69 διατάξις 69 τού Α. Κ. προδέπτον τόσον τὴν περίπτωσιν τῆς ἐλλείψεως τῶν ἀπαιτουμένων προσώπων πρὸς διοικητιν τού νομικού προσώπου, δοσον και τὴν περίπτωσιν τῆς συγκρούσεως συμφερόντων μεταξὺ διοικούντων και νομικού προσώπου, ἐφαρμόζεται μόνον ὅσακί ούσταται σύμβοσις περὶ διορισμοῦ διαχειρίστο τῆς συμπλοιοκτησίας οὐχί δὲ καὶ ὅταν τὴν συμπλοιοκτησίαν διοικει ἡ πλειοψει τῶν μερίδων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

MALTA

ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ
ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ

S. MIFSUD & SONS LTD.

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

7 East Street, Valetta — MALTA
Tel. SILNAVE Phone: 24199
23834
30921

TELEX No MALTA 277
ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΟΣΕΝΕΙΟΝ
ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος και πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν και Λοκ-αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοϊα. Οἱ όροι και ή διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νά προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπωτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Διά λεπτομερείας ἀποταθε:

Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda, (P.O. Box 665). Τηλέφωνον: Hamilton 2-4724. Τελέξ: Bermuda 317. Τηλεγραφήματα: Mutuality Bermuda.

* Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 (AVE) 4646. Τελέξ: 886029 Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.

'Επίκαιρα νομικά θέματα

• Ο ένας Νέας Υόρκη δικηγόρος κ. Στρατάκης μᾶς άπεστειλε την ένα συνεχεία δημοσιευμένην άπόφασιν του 'Εφετείου Νέας Υόρκης. Η άπόφασις έπικυροι πρωτόδικον άπόφασιν, άπορφασαν άγωγήν "Ελληνος ναυτικού" έπει τη αιτιολογία ότι δεν συντρέχει δικαιοδοσία των άμερικανικών δικαστηρίων. Η άπόφασις ένέχει ιδιαιτέρων σημασίαν, διότι έξεδόθη μετά την άντιθετον άπόφασιν του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου, έπει της ύποθεσεως Ροδίτη - Καλλιμανοπούλου.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Ο έναγων ήγειρε την άγωγήν αύτου ζητών ιατρικήν περιθώλων και ξέσδα συντηρήσεως λόγω τραυματισμού διά πέστη έπει του πλοίου «Σοφία Μ.». Της άγωγής αύτου άπορφιθεσής λόγω έλλειψεως δικαιοδοσίας, ήσκησε την κρινομένην έφεσιν. Τα μή άμφισθητον περιθώλων πραγματική γεγονότα έχουν ως έξης: 'Ο έναγων, "Ελλην ναυτικός, έναυτολογήθη έπει του πλοίου εις 'Αμβέρσαν κατά τους δρους του 'Ελληνικού ναυτολογίου. 'Ο τραυματισμός αύτου έλασε χύρων, του πλοίου εύρισκομένου εις την άνοικτην θάλασσαν. Το πλοίον «Σοφία Μ.» ήτο έκναυλωμένον πρός την έταιρίαν Ταξέδου Τράνσοπορ Κορπορέτσιον, δυνάμει δε της ναυλώσεως ταυτης προσήγγισεν το πρώτον εις Νέαν Υόρκην, διότι έναγων άπελθη έκτου πλοίου. Μετά ταῦτα άπειλήθη εις θερα-

πείαν έκ μέρους διαφόρων ιατρών έν τη Πολιτεία της Νέας Υόρκης. Είς τών Ιατρών τούτων ένήργει κατ' έντολήν της πλοιοκτητρίας έταιρίας «Ιόνιαν Σίππιγκ Κόμπουν».

Το πλοίον «Σοφία Μ.» ήτο νησιογημένον εις το παναμαϊκόν νησλόγιον ή δὲ έταιρίας 'Ιόνιαν Σίππιγκ Κόμπουν ήτο λιθεράνη έταιρία. Αι μετοχαί της 'Ιόνιαν δὲν άνηκουν εἰς ύπηκόσους των 'Ηνωμένων Πολιτειών καὶ ή έ λόγη έταιρία δὲν έχει γραφεῖον εις τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, καίτοι διατηρεῖ λογαριασμὸν οὐκεως εις Τράπεζαν της Νέας Υόρκης. 'Η έναγομένη έταιρία Κόσμος Κάρριερ: έντ Τρέιντιγκ Κορπορέτσιον, είναι έταιρία ιδρυθείσα κατά το δικαίον της Πολιτείας του Νηπλαγκουέσφ, είναι άμερικανικών συμμερόντων και διατηρεῖ γραφεῖον έν Νέα Υόρκη, ένήργει δὲ ως πράκτωρ του πλοίου «Σοφία Μ.» δια τούτο εύρισκετο εις Νέαν Υόρκην. 'Η έτεος των έναγομένων Κόσμος 'Ιντενάσιον Σίππιγκ, είναι παναμαϊκή έταιρία, αι μετοχαί της άποιας δὲν άνηκουν εἰς ύπηκόσους των 'Ηνωμένων Πολιτειών. 'Ενηργει δὲς ως πράκτωρ της 'Ιόνιαν Παναμά. 'Ο έναγων ούδέποτε συνήψει σύμβασιν έργασίας μετά της έταιρίας Κόσμος Κάρριερ: έντ Τρέιντιγκ Κορπορέτσιον ή μετά της έταιρίας Κόσμος 'Ιντενάσιον.

Κατά την κρίσιν του 'Εφετείου, όρθως το πρωτοδάθμιον δικαστηρίου άπεριψε την άγωγήν λόγω έλλειψεως δικαιοδοσίας.

"Οσον άφορά τάς έκ των έναγομένων Κόσμος Κάρριερ: έντ Τρέιντιγκ Κορπορέτσιον και Κόσμος 'Ιντενάσιον, άπειδη ούδετέρα αύτών έχειμάτισεν έργοδότρια του έναγοντος δὲν δύναται νά στηριχθῇ ή κατ' αύτών άγωγή ούτε εις τάς διατάξεις του νόμου Τζόουνς ούτε εις τάς διατάξεις του άστικού δικαίου.

"Οσον άφορά την έναγομένην 'Ιόνιαν Σίππιγκ Κόμπουν, τό ὅτι τίκτεται δικαιοδοσία βάσει του νόμου Τζόουνς θά κρθῇ δι' άναφοράς εις τά νομολογηθέντα έν τη δική Λάουριτζεν κατά Λάρσεν (1953). 'Εάν ίδρυεται δικαιοδοσία τών άμερικανικών δικαστηρίων βάσει του νόμου Τζόουνς, τότε θά τύχωσιν έφερμογής και αι ούσαστικαι διατάξεις αύτού. Παρέπεται διτή η δικαιοδοσία περι της έν προκειμένων συνδρομής δικαιοδοσίας συνεπάγεται άναλυσιν τών διαιφόρων συντελεστῶν, οιτινες δικαιολογούν τήν έφερμογήν του δικαίου τών 'Ηνωμένων Πολιτειών εις την περι ή πρόκειται άξιωσιν. 'Εξ έν των συντελεστῶν τούτων σαφῶς δὲν συνεπάγονται σχέσιν τινά μετά τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, κατά τά πραγματικά περιστατικά τής ύποθεσεως. 'Ο τόπος της έπειλεύσεως του άτυχματος, τό δίκαιον τής σημαίας του πλοίου, ή ιθαγένεια του πλωσκτήτου (δέν έπαρκουν νά έπηρεσσουν τήν άλλοδατή ιθαγένειαν του πλωσκτήτου, τό διτηρεῖ λογαριασμὸν και πράκτορα έν Νέα Υόρκη) και ο τόπος τής συνάφεως τής συμβάσεως ναυτολογίσεως. Δεδομένου διτή η έταιρία 'Ιόνιαν Σίππιγκ Κόμπουν άπειδέχθη τήν διεξαγωγήν τής δίκης έν 'Ελλάδι: οι έν τη δική Λάουριτζεν άναφοράδηνος έδδωμος συντελεστής — ή άδυναμία πρασφυγής εις άλλοδατην δικαιοδοσίαν — δέν ίδρυει σχέσιν πρός τά 'Ομοσπονδιακά Δικαστηρία έπι σκοπῷ άναγγείσεως δικαιοδοσίας αύτων. 'Υπό τάς συνθήκας τούτας, ή χρησιμότης άναγγείσεως περιπτώσεως έφερμογής του δικαίου του Δικαστηρίου τού έχοντος δικαιοδοσίαν, είναι άνεπορκής ήνα έπιτρέψη εις τό δικαστηρίου τής άποδοχήν ίδιας αύτού δικαιοδοσίας, ως έκριθη και έν τη ήποθέσει Λάουριτζεν.

Κατ' άκολουθίαν τό 'Εφετείου έπεικύρωσεν την πρωτόδικον άποφασιν.

A. FRONSDAL AND CO INC

Fronsdal House
P.O.Box 150
Oysterbay, New York 11771

A. FRONSDAL AND CO LTD

88 Leadenhall Street
London E.C.3
England

A. FRONSDAL AND CO INC.

Bank of Nova Scotia Bldg.
44 King Street West Suite 2325
Toronto 1, Ontario
Canada

**SHIPBROKERS SPECIALIZING IN DRYCARGO.
COVER EUROPE, NORTH SOUTH AMERICA/AFRICA AND
FAREASTERN MARKETS.**

MODERN EFFICIENT TELEX LEASELINE SYSTEM BETWEEN LONDON AND NEW YORK OPEN
FROM 8 AM UPTO 12 PM LONDON TIME TO TRANSMIT YOUR NEGOTIATIONS TO USA.

Please telephone or telex to our London Office — Telephone 01-283-6418 — Telex numbers 887541/2 - 887965 - 885252

ΑΔΕΙΑ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΔΕΙΑΣ. — ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΧΟΥΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Δι' ὅτι ἀφορά τὴν παροχὴν ἀδείας εἰς ναυτικούς παρεσχέησαν αἱ κατωτέρω διευκρινίσεις ἐκ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Y.E.N.

Εἰς τὴν σχετικὴν λύσιν τονίζεται κατ' ἄρχην, ὅτι κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ ἀντιτίμου ἀδείας, εἰς μὲλή πληρώματος δεξαμενοπόλιον, ἔφ' ὅσον ὁ ναυτικὸς δὲν ἀποδέχεται τοῦτον, ἀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως εἰς βάρος τοῦ πλοίου μὲν τὰς ἐντεῦθεν συνεπείας. Ἀντιθέτως, ἐὰν ὁ προβιβασμὸς δὲν κατεχωρήθῃ εἰς τὸ ναυτολόγιον, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ὑποβιβάσῃ τὸν ναυτικὸν εἰς τὴν προτερανὴν θέσιν, τοῦ προβιβασμοῦ θεωρουμένου ὡς ἀναθέτεως ὑπ' αὐτῷ προσωρινῶς, ὑπηρεσίας μὴ ἀσυμβιβάστου πρὸς τὸν βαθὺδὸν τοῦ ναυτικοῦ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 37 παράγρ. β' τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Βασικὸς ἄνευ ἔξευρέσεως καὶ ναυτολογήσεως προσοντούχου, ἔφ' ὅσον ὁ ναυτικὸς δὲν ἀποδέχεται τοῦτον, ἀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως εἰς βάρος τοῦ πλοίου μὲν τὰς ἐντεῦθεν συνεπείας.

Ἀντιθέτως, ἐὰν ὁ προβιβασμὸς δὲν κατεχωρήθῃ εἰς τὸ ναυτολόγιον, ὁ πλοίαρχος δύναται νὰ ὑποβιβάσῃ τὸν ναυτικὸν εἰς τὴν προτερανὴν θέσιν, τοῦ προβιβασμοῦ θεωρουμένου ὡς ἀναθέτεως ὑπ' αὐτῷ προσωρινῶς, ὑπηρεσίας μὴ ἀσυμβιβάστου πρὸς τὸν βαθὺδὸν τοῦ ναυτικοῦ συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 37 παράγρ. β' τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Ἐξ ἄλλου, εἰς ἔτεραν λύσιν ἀναφέρεται, ὅτι ἡ ἐναλλακτικὴ χρησιμοποίησις τοῦ δεξαμενοπόλιον εἰς μεταφορὰς ἔηρων καὶ ὑγρῶν πορτίων δὲν θεμελίως δικαίωμα τοῦ ναυτικοῦ νὰ καταγγείλῃ προώρως τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητη τοῦ πλοίου, ἐκτὸς ἔαν εἰς τὴν ἀποτικὴν σύμβασιν αὐτοῦ περιλαμβάνεται ρητὸς ὅρος περὶ μεταφορᾶς ὑπὸ τοῦ πλοίου ἀποκειστικῶς καὶ μόνον ἔηρων ἢ ὑγρῶν πορτίων.

Παλαιότερον ἡ ἀρμόδια 'Ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου εἶχεν ἀσχοληθῆ ἡ μὲν τὴν ἀνωτέρῳ διαφορᾷ καὶ εἶχε δώσει λύσιν πλέον εὐρεῖαν. Συγκεκριμένως, διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 35282/3332 ἀπὸ 2.5.66 Ἐγκυλίου τῆς εἶχεν ἀποφασῆ ὅτι μεταβολὴ τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως συνιστᾶ μόνον ἡ ὁριστικὴ νὰ αὐτοὶ γιαὶ μετατροπὴ τοῦ δεξαμενοπόλιον εἴς πλοίον ἔηρου πορτίου, ὅτε καὶ παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν τὸ δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως. Εἰς περιπτώσεις, ὅμως, ἐναλλακτικῆς χρησιμοποίησεως τοῦ δεξαμενοπόλιον εἰς μεταφορὰς ἔηρου πορτίου δὲν θεμελιώται ἀξίωσις τοῦ ναυτικοῦ περὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπαιτιότητη τοῦ πλοιαρχοῦ.

ΥΠΟΒΙΒΑΣΜΟΣ ΜΗ ΠΡΟΣΟΝΤΟΥΧΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Τὸ Νομοθετικὸν Διάταγμα 2651/1953 «περὶ συνέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων» ρυθμίζει τὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν μὴ προσοντούχων μελῶν τοῦ πληρώματος ὑπὸ προσοντούχων ναυτικῶν. Κατὰ ταῦτα, ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ μὴ προσοντούχου ναυτικοῦ, γίνεται κατ' ἐπιταγὴν τοῦ νόμου καὶ μετά τὴν παρέλευσιν τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ὡς ἄνω Νομοθετικοῦ Διατάγματος προθεσμίας. Οὕτως ἔχονταν τὸν πραγμάτων, διὰ παλαιότεράς γνωμοδοτήσεως τοῦ Y.E.N. εἶχε διευκρινισθῆ, ὅτι ὁ πλοιαρχὸς δὲν δύναται νὰ διενεργήσῃ τὸν ὡς ἄνω ὑποβιβασμὸν τοῦ μὴ προσοντούχου, ἀνευ συγκαταθέσεως τοῦ ἀντικανονικῶς κατέχοντος τὴν. θέσιν ταύτην ναυτικοῦ. Ἐν ἀρνήσει τοῦ ναυτικοῦ νὰ δεχθῇ τὸν τοιούτον ὑποβιβασμὸν, ἔξερεθέντος προσοντούχου, ἀνακύπτει θέμα ἀπολύσεως τοῦ ἐκ τοῦ πλοίου καὶ παλινοστήσεως αὐτοῦ διαπάνως τοῦ πλοίου, οὐχὶ δὲ καὶ καταβολῆς ἀποζημιώσεως, καθ' ὅσον ἡ ἀπόλυτις λαμβάνει χώραν κατ' ἐπιταγὴν τοῦ Νόμου — ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐλέχθῃ. Τόρα, προέκυψε δήτημα, ἐὰν ὁ μὴ προσοντούχος ναυτικός, προσχεῖται παρὰ τοῦ πλοιαρχοῦ εἰς εἰδικότητα ἀνωτέρων τῆς ἐν τῷ ναυτολογίῳ τοιούτης, δύναται νὰ ὑποβιβασθῇ παρ' αὐτῷ εἰς τὴν ὀρχικὴν τοιούτην. Τὸ 'Υπουργείον ἀπέφανθη, ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἐάν ὁ προβιβασμὸς κατεχωρήθῃ κανονικῶς εἰς τὸ ναυτολόγιον, θεωρεῖται ὡς καταρτισθεῖσα νέα σύμβασις καὶ ὡς ἐκ τούτου ὑποβι-

"CATALINA" LTD

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ : ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

‘Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἔξυπηρετήσῃ διὰ ταχεῖαν καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



σανιδώματος ἄνωθεν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ ἡ κάλυψις τούτου δι' ὅδονης ἐκ κανανάβεως (λινάτσας) συνεπάγωνται καταβολὴν ιδιαιτέρας (ἔξτρα) ἀμοιδῆς τὸ 'Υπουργείον ἐγνώσιν τὰ κατωτέρω:

Αἱ ἔργασίαι μερικῆς ἐπισκευῆς τοῦ ἐπιστραμένου διὸ τοιμένου σανιδώματος ἄνωθεν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν καὶ καλύψεως τούτου διὰ ὅδονης ἐκ κανανάβεως (λινάτσας) δὲν περιλαμβάνονται μεταξὺ τῶν ὑπὸ τοῦ κεφαλοῖν Ζ' τῆς ἐν ισχύι Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀπάριθμομένων τοιούτων, ἡ ἐκτέλεσις τῶν ὅποιων παρέχει δικαίωμα καταβολῆς ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς (ἔξτρα). Συνέπως αἱ ἐν λόγῳ ἔργασίαι, μόνον ὀσάκις ἐκτελοῦνται πέραν τοῦ κανονικοῦ ὠραρίου ἔργασίας συνεπάγονται καταβολὴν ὑπερωρίας.

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΛΟΥΡΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΚΥΤΩΝ ΕΙΣ ΑΠΟΘΗΚΑΣ

'Εξ ἄλλου, ἐπὶ ἔτερου ἐρωτήματος κατὰ πόσον ἡ μεταφορὰ λούρων ἐκ τῶν κυτῶν εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου δικαιολογεῖ εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας νουτικούς καταβολὴν ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς, τὸ 'Υπουργείον ἐγνωμοδότησε τὰ ἀκόλουθα:

Κατὰ τὴν ἀποψίν τῆς ὑπηρεσίας, ἡ μετοφορὰ λούρων ἐκ τῶν κυτῶν εἰς τὰς ἀποθήκας τοῦ πλοίου, δικαιολογεῖ τὴν καταβολὴν ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας νουτικούς, τοῦ ὑψους αὐτῆς καθοριζομένου διὰ συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, πλοιάρχου καὶ πληρώματος, ὑπὸ δρους λογικούς καὶ δικαίους, ἀναλόγως τῆς ποσότητος καὶ τοῦ χρόνου ἀπασχολήσεώς των.

ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΔΙΕΞΑΓΟΜΕΝΩΝ ΕΝ ΟΡΜΩ ΚΑΤΑ ΕΟΡΤΑΣ

'Εξητήθη ἀρμοδίως ὅπως γνωσθῇ ποία εἶναι ἡ ὑπερωρισκὴ ἀμοιδὴ δι' ἔργασίας διεξαγομένας ἐν ὅρμῳ ἢ ἐν λιμένι, κατὰ τὰς καθοριζομένας ἔρτας. Σχετικῶς τὸ 'Υπουργείον ἐγνώσιν, ὅτι ἔργασίαι ἐκτελούμεναι εἰναι ἐν λιμένι ἢ ὅρμῳ κατὰ τὰς ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθοριζομένας θρησκευτικάς ἔρτας ὁμείθονται δι' ἀπλῆς ὑπερωρίας μέχρι συμπληρώσεως ὀκταώρου καὶ διὰ διπλῆς τοιαύτης διὰ πᾶσαν ἔργα-

σίαν προσφερομένην πέραν τοῦ ὀκταώρου μέχρι συμπλήρωσεως διωδεκάωρου.

ΕΡΓΑΣΙΑ ΔΙΑΛΥΣΕΩΣ ΠΟΤΑΣΣΗΣ

'Η ἔργασία διαλύσεως ποτάσσης εἰς τὸ θύρων πρὸς πλύσιν τῶν δεξαμενῶν διὰ μηχανήματος Butterworth ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον ιδιαιτέρας γνωμοδοτήσεως τῆς ἀρμοδίας 'Υπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. δι' ὅτι ἀφορᾷ τὴν ἀμοιδήν της.

Οὕτω ἡ ὑπηρεσία ἀπεφάνθη, ὅτι διὰ τὴν ὃντα ἄνω ἔργασίαν δὲν δικαιολογεῖται καταβολὴ ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας.

ΑΜΟΙΒΗ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΔΙΕΞΑΧΕΙΣΗΣ ΠΑΡΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

'Ἐπίσης, ζήτημα προέκυψεν, ἐάν ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πληρώματος καὶ πῶς ἀμείβεται αὕτη, ἐφ' ὅσον ἥθελεν ἐκτελεσθῆ παρ' αὐτῇ.

'Ἐν προκειμένῳ, τὸ 'Υπουργείον ἐγνώρισεν ὅτι ἡ ἔργασία στοιβασίας φορτίου ἐντὸς τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου ἐκτελεῖται πρὸ τῶν ἐργατῶν τοῦ λιμένος καὶ δὲν ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τῶν μελών τοῦ πληρώματος.

Περαιτέρω τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν λύσιν, ὅτι ἐφ' ὅσον δι' οἰνοδήποτε λόγον ἡ ἔργασία στοιβασίας ἡ ἐπαναστοιβασίας τοῦ φορτίου δὲν ἐκτελεσθῇ ὑπὸ τῶν ἐργατῶν λιμένος, ἀλλὰ ὑπὸ τοῦ πληρώματος, τότε καταβάλλεται ιδιαιτέρα ἀμοιδή εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας, ήτις δέον νὰ είναι ἀνάλογος τῆς καταβάλλομένης τοιαύτης εἰς τοὺς ἐργάτας τοῦ τόπου, εἰς τὸν ὅποιον ἔλαβε χώραν αὕτη.

ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ ΓΛΥΚΥΣΜΑΤΩΝ

'Ωσαύτως, ἐπὶ τεθέντος ἐρωτήματος, ἐάν ἡ παρασκευὴ γλυκυσμάτων, προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἐδεσματολογίου, συνεπάγεται καταβολὴν ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς εἰς τὸν πάγειρον, ἐγνώσθων παρὰ τῆς ἀρμοδίας 'Υπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. τὰ ἀκόλουθα:

'Ἡ παρασκευὴ γλυκυσμάτων, προβλεπομένων ὑπὸ τοῦ ἐδεσματολογίου τῆς κατηγο-

ρίας τοῦ πλοίου, δὲν δικαιολογεῖ τὴν καταβολὴν ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς εἰς τὸν πάγειρον.

ΑΝΟΙΓΜΑ ΨΥΚΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΝ

Τέλος, διὰ τὴν ἀμοιδήν τῆς ἔργασίας τοῦ ἀνοίγματος τῶν ψυκτικῶν μηχανημάτων πρὸς ἐπιθεώρησιν ἐγνώσθησαν παρὰ τοῦ 'Υπουργείου τὰ κατωτέρω:

'Ἡ ἐν λόγῳ ἔργασία δὲν συμπεριλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν ὡς ιδιαιτέρας ἀμειβομένων τοιούτων, θεωρουμένην ὡς ὑπαγομένη εἰς τὰ συνήθη καθήκοντα τῶν μηχανικῶν. Συνέπως, οἱ ἀπασχολούμενοι μὲ τὴν ἐν λόγῳ ἔργασίαν ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὠραρίου ἔργασίας δὲν ἀμείβονται ιδιαιτέρως.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

ΕΞΑΓΟΡΑ ΕΦΕΔΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Κατόπιν ὑποβολῆς σχετικοῦ ἐρωτήματος παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ., ἐγνώσθη εἰς συνταξιούχον ναυτικόν, ὅτι δὲν δύναται νὰ ἔξαγοράσῃ ἐφεδρικὴν στρατιωτικὴν ὑπηρεσίαν, καθ' ὅσον τοιούτον δικαίωμα ἔξαγοράς ἔχουν οἱ ἐνεργείας ναυτικοί, ἐφ' ὅσον ἥσαν ἀπογεγραμμένοι ναυτικοὶ πρὸ τοῦ χρόνου τῆς ἐφεδρίας των.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΕΠΑΝΑΛΗΨΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΝ

'Ἐπίσης, διηγκρινίσθη, ὅτι ὁ συνταξιούχος ἐκ τοῦ Ν.Α.Τ., λόγω συμπληρώσεως ὅρίου ἡλικίας καὶ ὑπηρεσίας, δὲν δύνατο, νὰ ἐπαναλάβῃ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διακοπομένης τῆς παροχῆς εἰς αὐτὸν τῆς συντάξεως.

Τούτο διότι, κατ' ἀφαρμογὴν τῶν σχετικῶν περὶ Ν.Α.Τ. διατάξεων (ἀρθρον 53 Ν. 3170/55), ὁ ναυτικὸς τυγχάνων παροχῆς, δὲν δύναται νὰ ἐπαναλάβῃ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἔξαιρετος τῆς περιπτώσεως καθ' ἥν η σύνταξις ἡ ἐφ' ἄποικος ἀποζημιώσις ἀπενήμησαν λόγω ἀνικανότητος ἀποδραμούσης μεταγενεστέρων.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ΤΡΙΤΗΝ, ΠΕΜΠΤΗΝ, ὥραν 13.00, διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

Καθημερινῶς, ὥραν 09.00, διὰ ΤΗΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστροφή αύθημερόν.

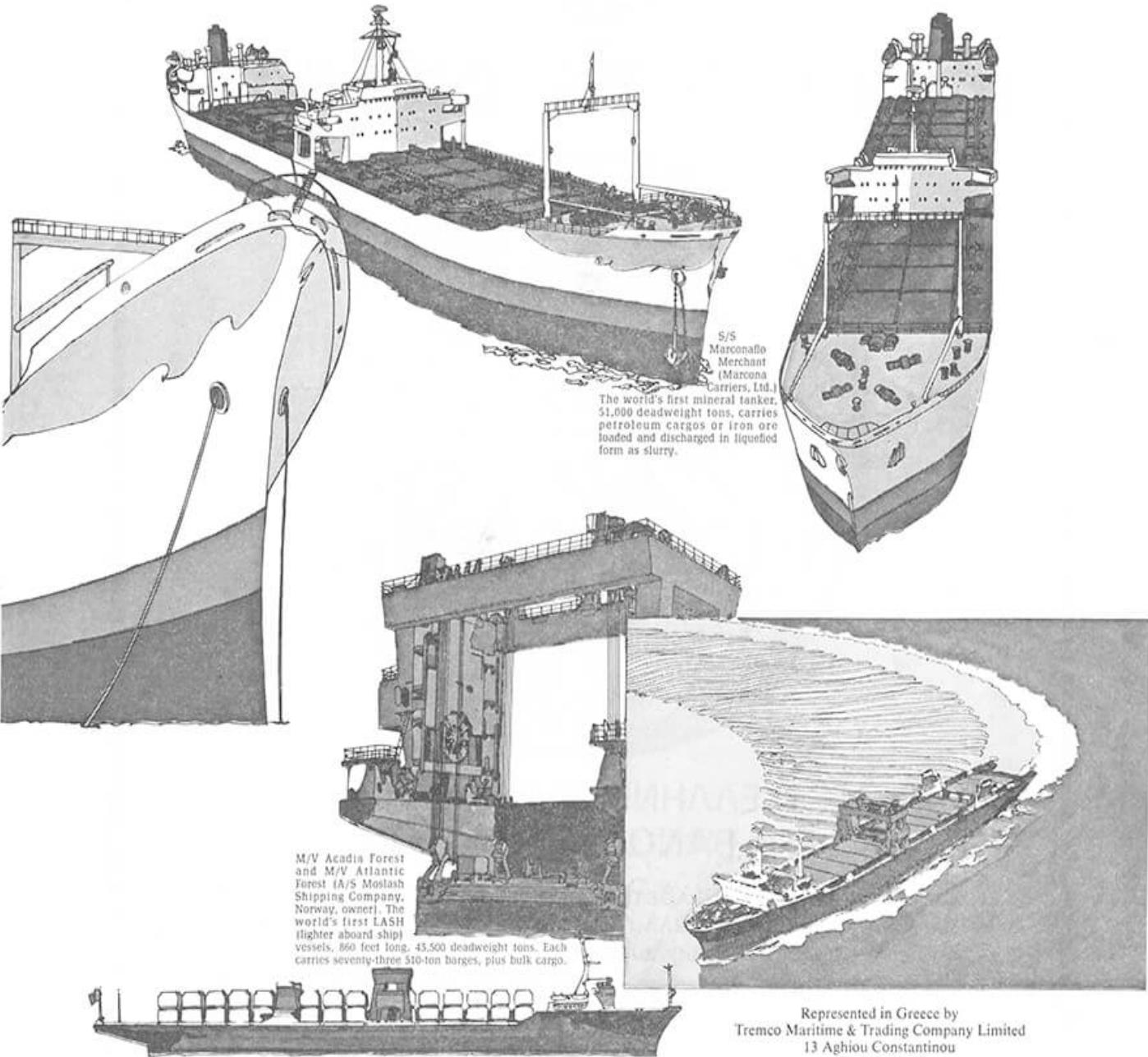
Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

"Εκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ, ὥραν 10.00, δι' ΑΜΟΡΓΟΝ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ, ὥραν 17.00, διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

"Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 14.00, διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΙΩΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

We solved the lubrication problems of the world's first two LASH ships and the first Mineral Tanker.



M/V Acadia Forest and M/V Atlantic Forest (A/S Moslash Shipping Company, Norway, owners). The world's first LASH (lighter aboard ship) vessels, 860 feet long, 43,500 deadweight tons. Each carries seventy-three 510-ton barges, plus bulk cargo.

Represented in Greece by
Tremco Maritime & Trading Company Limited
13 Aghiou Constantinou
Piraeus T.T. 36.
Telephone 474.351-474.417

We can solve yours.

Lubricating the world's most advanced ships is nothing new to Chevron. We've been marine lubrication specialists for over 30 years. At major world ports our marine engineers can help you solve any specialized fuel or lubrication problem. Or work out a complete lubrication plan for your whole fleet.

For information regarding fuels, lubricants and Chevron's worldwide service capabilities, contact Chevron International's principal offices located in San Francisco, New York and London. And at 340 ports around the world. Worldwide port capability is what makes Chevron so international.

Chevron International Oil Company





BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εἰς ἑλβετικά φράγκα ἢ εἰς δραχμὰς ἢ εἰς οίονδόποτε ἄλλον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Ἀγγλίας, γερμανικά μάρκα, ὅλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ἢ ἐγγυητικάς ἐπιστολάς δι' ἀγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις ναύλων.

MIA TRAPEZA EIS THN EΛΒΕΤIAN EIS THN DIAΘESEIN THS
ΕΛΛΗΝIKΗΣ EΜΠORIKΗS NAUTILIAS

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 12046

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΑΚΤΙΝΕΣ ΛΕΠΙΖΕΡ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΝ

Ο παγκοσμίως πρώτος φάρος δι' ακτίνων Λέιζερ έτελθη ήδη είς λειτουργίαν από τῶν μέσων 'Απριλίου εἰς τὴν ἔκραν Daugier παρὰ τὰ σύνορα τῆς Νέας Νοτίου Ουαλλίας καὶ Κουΐλανδης ἐπὶ τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῆς Αὐστραλίας. Η λειτουργία αὐτοῦ τοῦ φάρου ἀποτελεῖ ἀπαρχήν εύρυτάτης βελτιώσεως τῶν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν.

Ο φάρος Λέιζερ ἀποτελεῖ ἐφεύρεσιν τοῦ Αὐστραλικοῦ τέως πιλότου μαχητικῶν ἀεροσκαφῶν καὶ μηχανικοῦ κ. Noel Walder, ἐκ τῆς Χρυσῆς Ἀκτῆς τῆς Κουΐλανδης. Η συσκευὴ τοπεθετεῖται εἰς ύψος μόνον 5 ποδῶν, είναι διαμέτρου 12 ποδῶν, ἔχει βάρος 100 λιθρῶν, χρησιμοποιεῖ ἡλεκτρικήν ἐνέργειαν μικροτέρων μιᾶς ραδιοφωνικῆς συσκευῆς καὶ παράγει ἔντονον ἀκτίνα φωτὸς δρατὸν ἐξ ἀποστάσεως τοῦ ὁρίζοντος (22 ναυτικά μίλια) ὑπὸ οἰσαδήποτε σχεδὸν καιρικά συνθήκας.

Ἐν περιπτώσει διακοπῆς τῆς παροχῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας, ἡ ᾄκτις δύναται νὰ λειτουργήσῃ χρησιμοποιούμενων δύο συσσωρευτῶν αὐτοκίνητον τῶν 12 βόλων, ὑποστρέφεται δὲ ὅτι ἡ δύλη συσκευῆς δύναται νὰ λειτουργήσῃ, ἐπὶ μιὰν δόλακληον 5ετίαν, ἀνεῳδεμιάς συντηρήσεως.

Τὸ κόστος τῆς συσκευῆς ἀνέρχεται περίπου εἰς τὸ ποσὸν τῶν δολαρίων Αὐστραλίας 10.000 ἐν παραβολῇ πρὸς τὸ κόστος ἑνὸς συμβατικῆς κατασκευῆς φάρου, διπέρ εἶναι περίπου 100.000 δολαρίων Αὐστραλίας.

Πλεονέκτημα τοῦ φάρου Λέιζερ ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, ὅτι ὅτους δύναται νὰ ἔγκατασταθῇ εὐκόλως, ἔστω καὶ εἰς ἀποκέντρους περιοχάς. Οὕτω οἱ φάροι Λέιζερ κρίνονται ὡς κατάλληλοι διὰ τὰς ἀποκέντρους περιοχὰς τῆς Αὐστραλίας, ὡς ἡ περιοχὴ τοῦ Κόλπου τῆς Βορείου Κουΐλανδης, εἰς ἥν ἡ ἔγκατάστασις συμβατικῶν φάρων δὲν εἴναι πρακτικῶς ἐφαρμόσιμος, καθ' ὅσον ἡ ἐπίπεδος χαμηλὴ ἐπιφάνεια τῆς περιοχῆς παρέχει περι-

ωρισμένην φωτεινήν δρατότητα πρὸς τὸν δρίζοντα.

Ἡ ἑταῖρια ἀναπτύξεως τῆς ἐφεύρεσεως «Λέιζερ Ἐλεκτρόνικα» εἰργάσθη ἐπὶ τῆς χρήσεως τῶν ἀκτίνων αὐτῶν ὡς ναυτιλιακοῦ βοηθήματος ἐπὶ ἀρκετά ἐτη καὶ ἔξετεσε δοκιμάς εἰς ἔτερα ὕστερα τῆς Κουΐλανδης, διὰ τὴν περαιτέρω χρησιμοποίησιν τῶν ἀκτίνων Λέιζερ ὡς φανῶν ναυσιπλοΐας.

Καθαρὰ δρατότης 20 μιλίων πρὸς τὴν θάλασσαν ἐπιτυγχάνεται ὅτε ἡ μετεωρολογικὴ δρατότης είναι 10 ναυτικῶν μιλίων. Τούτο διδεῖ συντελεστὴν μεταδιάσεως 0,74, ὅτε είναι καθαρὰ δρατότης, παρέχουσα φῶς κατωτάτης ἐντάσεως 0,2 μικρολούν. Ἡ τυπικὴ ἐντασις είναι 1,0 μικρολούν.

Τὸ μεταδιόδουν φῶς είναι λαμπρά, ἀνευ σφάλματος ἐρυθρὰ ἔκλαψμα, ὡς τὸ ρυθμός τῆς δόποις δύναται νὰ ρυθμίζεται συμφώνως πρὸς τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ πελάτου μεταξὺ ἔλαχιστης περιόδου ἐναλλαγῆς 7 δευτερολέπτων καὶ οἰσαδήποτε μεγίστης τοιαύτης.

Ὑπελογίσθη, ὅτι ἡ λυχνία θὰ ἔχῃ ζωὴν 40.000 ὠρῶν, ἀνευ οἰσαδήποτε ἀντικαστατάσεως.

Μετὰ τοῦ συστήματος παρέχονται, εἰδὶ κῶς συσκευασμένα, ἀνταλλακτικά διὰ 5ετῆ διάτομον της Χρυσῆς Αὐστραλίας, περιλαμβανομένων ὀμέσως συνδεομένων ἡλεκτρονικῶν, λυχνιῶν ταλαντώσεως, μετ' ἀνταλλακτικῶν κοιλῶν κατόπτρων, κινητήρων καὶ συμπλεκτῶν.

ΡΥΜΟΥΛΚΟΥΜΕΝΑΙ ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ 10.000 ΤΟΝΝΩΝ

Ἐκθεσις τοῦ 'Εθνικοῦ Συμβούλιον Λιμένων προδιέπει τὴν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον κατασκευὴν φορτηγίδων χωρητικότητος φορτίου 10 χιλ. τ. καὶ ἀνω. Προβλέπεται ὅτι αἱ φορτηγίδες αὗται — ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ ὑφιστάμενα συνήθη φορτηγά πλοῖα — θὰ χρησιμοποιηθῶν εἰς μεταφοράς μεταξὺ λιμένων Μεγάλας Βρετανίας καὶ Εὐρώπης, πρωδούμεναι ὑπὸ ρυμουλκῶν.

Σημειωτέον, ὅτι ὑφίστανται ἡδη ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν φορτηγίδες χωρητικότητος 12.000 τόνων, χρησιμοποιούμεναι διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανέρων μεταξὺ τοῦ ἀκράσιου σταθμοῦ τοῦ Βρετανικοῦ Ὁργανισμοῦ Γαιανέρων εἰς Ιμπριγκαμ καὶ τοῦ Αμβούργου. Ἐπίσης, εὐρίσκονται ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν φορτηγίδες ἀνοικτῆς θαλάσσης, χωρητικότητος 15.000 τόνων δ.ν., εἰς Βόρειον Αμερικήν, ὅπου ρυμουλκούνται εἰς μεγάλας ἀποστάσεις.

Τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Λιμένων τῆς Μ. Βρετανίας, ὡς ἐκ τῆς ἐν ἀρχῇ ρηθείσῃς ἑκθέσεως τοῦ ἔμφοινται, λαμβάνει σοβαρῶς ὑπὸ ὅψιν τοῦ τάξις νέας προοπτικάς τῶν φορτηγίδων καὶ εἰς ἀναλόγους πρὸς τοὺς 'Οργανισμούς Λιμένων προβαίνει συστάσεις, ὡς πρὸς νέα λιμενικά ἔργα. Προβλέπεται τὴν ἰδιαιτέρων χρησιμότητα τῶν φορτηγίδων εἰς τὴν διεσκίνησιν φορτίων χύδην μεταξὺ βρετανικῶν λιμένων, τῶν σκανδιναվικῶν χωρῶν καὶ Β.Δ. Εὐρώπης.

Τὰ κύρια πλεονεκτήματα τῶν ἀνωτέρω φορτηγίδων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ συνήθη συμβατικά φορτηγά πλοῖα, είναι ἡ περὶ τὴν

διακίνησιν/χρησιμοποίησιν τῶν ρυμουλκῶν παρεχομένη εὐελιξία καὶ κατὰ τὸν χρόνον φορτηγώσεως/έκφορτώσεως τῶν φορτηγίδων καὶ ἡ διὰ μειούμενα πληρώματα δυνατότης. Τὰ φορτία χύδην τοῦ τομέως Βορείου Θαλάσσης ἀπασχολοῦν τὰ πλοῖα εἰς τοὺς λιμένας ἐπὶ μακρὸν καὶ συνεπώς ἡ κατὰ τὰ ἀνωτέρω χρησιμοποίησις φορτηγίδων, ἀντὶ συνήθων φορτηγῶν πλοίων, πλεονεκτικῶς πιστεύεται τὸ 'Εθνικὸν Συμβούλιον Λιμένων. Τοῦτο, ὅμως, δὲν σημαίνει διτὶ προβλέπει καὶ τὴν πλήρη ὑποκατάστασιν τῶν συνήθων φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ φορτηγίδων.

Ἐπερνόν ἐνδιαφέρον θέμα τῆς ἀνωτέρω ἐξελίξεως είναι ἡ ιναλλακτικὴ λύση τῆς διάρυμαυλκῶν προώσεως τῶν φορτηγίδων, ἀντὶ ἔλξεως τῶν κατὰ τὸ σύνηθες σύστημα, τὸ οποῖον εἰναι πλέον δαπανηρόν.

Τὸ σύστημα τῆς διάρυμαυλκῶν προώσεως αὐτῆς θέματος ηθησείς καὶ καρικάς συνθήκας. Ρυμουλκά τοῦ εἰδικοῦ τούτου τύπου ἔχουν κατασκευασθή ηδη διὰ τὴν γραμμὴν Χάμπερ/Αμβούργου τῆς Βορείου Θαλάσσης.

ΑΝΟΙΚΤΑΙ ΑΙ ΛΙΜΝΑΙ ΤΟΝ ΧΕΙΜΩΝΑ :

Πρόσφατος ἐπινόησις τοῦ 'Αμερικανικοῦ Σύμματος Μηχανικῶν ὑπόσχεται ἐλεύθερα ναυσιπλοίον εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος. Πρόκειται περὶ ἐνός διατρήτου ἀγώνου ὅστις τοποθετεῖται εἰς τὸν πυθμένα καὶ μέσω αὐτοῦ διέρχεται πεπιθυμέοντος ἀρχείος πρὸς τὸν πόρον ὃντες νά υπάρχη μία συνέχης ροή φυσαλίδων πρὸς τὴν ἐπιφάνειαν. Αἱ φυσαλίδες παρασύρουν τὸ θερμὸν ὄζωρ τοῦ πυθμένος πρὸς τὴν παγωμένην ἐπιφάνειαν.

Τὰ αποτελέσματα πειράματος, δ.αρκείας δύο ἔβδομάρων, εἰς τὴν διώρυγα Ντουλούθ Σαπτήριορ υπερέβησαν πάσαν προσδοκίαν.

Μηχανικοί περιγράφοντες τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἀνέφερον ὅτι αἱ φυσαλίδες ἐδημούργησαν εἰς τοὺς πάγους αὔλακα πλάτους 30 ποδῶν, εἰς τρόπον ὥστε πλοιάριον τῆς ἀκτοφυλακῆς διῆλθε ἀνέτως δι' αὐτοῦ — μολονότι πολλάκις είχεν ἀκίνητοποιηθῆν υπὸ τῶν πάγων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρὸς Ντουλούθ τοξιδίου του.

Καθημερινὸς ἐλεγχος ἀπέδειξεν ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πειράματος ἐλειώσαν 400.000 τόνων πάγου καὶ τὸ πάχος τοῦ ἐμειώθη ἀπὸ 24 εἰς 12 ἵντσες. Σημειωτέον ὅτι ἡ διώρυξ εἰς τὴν πόροιαν τὸ πείραμα ἐλασθεῖ χώραν ἔχει βάθος μόνον 27 ποδῶν καὶ κατὰ συνέπειαν τὸ ὄζωρ ψυχρότερον παρ' ὅτι εἰς μεγαλύτερα βάθη.

Τὸ πείρωμα ἐχειράκτηρισθη ὡς «μέγα βῆμα» διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἀποπαγοποίησεως τῶν Μεγάλων Λιμνῶν καὶ ἀπέδειξεν ὅτι είναι οἰκονομικῶς ἐφαρμοστικόν. Υπελογίσθη ὅτι τὸ κόστος της πραγματοποιήσεως τοῦ συστήματος αὐτοῦ, ὅπερ θὰ συνδεῖ τοὺς διαφόρους λιμένας, δὲν θὰ υπερβείνῃ τὰ 5.000 δολλάρια κατὰ μίλιον.

Οπωρόδηποτε υπάρχουν καὶ ἄλλα προβλήματα, τὰ οποῖα πρέπει νὰ ἐπιλυθοῦν πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, πρὸς τοῦτο δὲ ἐπρογραμματισθῆται τριετής μελέτη συνολικού κόστους 9,5 ἑκατ. δολλαρίων.

Ἡ ὡς ἄνω μέθοδος είναι δύνατὸν νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ εἰς τὴν διώρυγα τοῦ 'Αγίου Λουκεντίου, οἱ εἰδικοὶ δὲ αἰσιοδοξοῦν ὅτι ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας — τῆς ὁρίσεως τοῦ Χρόνου — ἐπεμηκύνθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπὸ ὄκτωμιστην εἰς δέκα μῆνας — θὰ είναι δυνατή καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τοῦ έτους.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

'Απὸ τῆς 6ης Ιουνίου οἱ ἀριθμοὶ κλήσεως τῶν τηλεφώνων τοῦ ἐν Πειραιεῖ Γραφείου - Παραρτήματος Στεγαστικού Ταμιευτηρίου τῆς 'Εθνικῆς Κτηματικῆς Τράπεζης τῆς Ελλάδος, Α.Ε. θὰ είναι :

45.22.673 - 45.22.487



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
T
Hempels

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ηΣ ΔΕΚΕΜ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

		1970 Δολ.		1969 Δολ.
I.	ΧΡΗΜΑΤΟΓΡΑΦΑ: 'Ασφαλιστικής τοποθετήσεως ... 'Ελεύθερα	344.699 843.982	1.188.681	308.255 772.546
II.	ΕΞΟΔΑ ΙΔΡΥΣΕΩΣ Μείον όποιοδέσεων	50.817 50.616	1	50.617 35.432
III.	ΕΠΙΠΛΑ ΚΑΙ ΣΚΕΥΗ Μείον όποιοδέσεων	24.659 9.744	14.915	19.951 6.906
IV.	ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ: 'Εν τῷ Ταμείῳ	6.389		5.043
	Παρά Τραπέζαις 'Εσωτερικοῦ	853.592		520.698
	Παρά Τραπέζαις 'Εξωτερικοῦ	2.175.758	3.035.739	1.652.866
V.	ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ Λογαριασμοί τρεχουμένοι: 'Ασφαλίσεις πλοίων	42.214 199.882	242.096	39.835 32.035
VI.	ΧΡΕΩΣΤΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ 'Εργασιών ἀν' εύθειας	1.226.680		432.882
	'Αντασφαλιστικῶν ἀναλήψεων	10.861		16.349
	'Ασφαλίσεων ἀεροσκαφῶν	127.618	1.365.159	4.098
VII.	ΦΟΡΟΙ ΠΡΟΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΕΣ		14.249	21.453
VIII.	ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ		14.165	10.813
			5.875.005	3.845.103

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ

ΧΡΕΩΣΙΣ

		1970		1969
I.	ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ 'Εκκωρηθέντα	3.273.168		2.188.962
II.	ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ: Χορηγηθεῖσαι	560.538 464.491	96.047	389.426 321.789
III.	ΖΗΜΙΑΙ: Πληρωθεῖσαι	2.420.626		1.452.993
	Μείον 'Αναλογίας 'Αντασφαλιστών	2.025.262	395.364	1.283.443
IV.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΝ ΙΣΧΥΓΙ ..	1.572.964		182.416
	Μείον 'Αναλογίας 'Αντασφαλιστών	1.305.466	267.498	
V.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΕΚΚΡΕΜΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ..	2.560.658		361.667
	Μείον 'Αναλογίας 'Αντασφαλιστών	2.062.658	498.000	
VI.	ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΣ		87.397	49.870
			4.617.474	3.020.102

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ ΚΛΑ

ΧΡΕΩΣΙΣ

		1970		1969
I.	ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ 'Εκκωρηθέντα	799.357		91.090
II.	ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ: Χορηγηθεῖσαι	90.890 39.285	51.605	19.040 7.320
III.	ΖΗΜΙΑΙ: Πληρωθεῖσαι	380.133 180.541	199.592	70.012 25.794
IV.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΕΝ ΙΣΧΥΓΙ ..	499.273 319.743	179.530	44.218
V.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ ΕΚΚΡΕΜΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ..	141.143 76.143	65.000	41.027
VI.	ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΟΝ ΕΙΣ ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΣ		59.539	—
			1.354.623	219.037

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΜΕΡΙΔΟΣ

ΧΡΕΩΣΙΣ

		1970		1969
I.	ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ: (Μισθοί Προσωπικοῦ, Είσφοραι 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων καὶ Λοιπά "Εξόδα Διαχείρισης.)	155.946		133.326
II.	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΙΔΡΥΣΕΩΣ	15.184		15.185
III.	ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ ΕΠΙΠΛΩΝ ΚΑΙ ΣΚΕΥΩΝ	2.837		2.645
V.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ	238.526		74.406
		412.493		225.562

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

		1970 Δολ.		1969 Δολ.
I.	ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	7.189		7.264
II.	ΚΕΡΔΗ ΥΠΟΛΟΓΟΥ ΧΡΗΣΕΩΣ	238.526		74.406
		245.715		81.670
I.	ΤΑΚΤΙΚΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ	47.705		14.881
II.	ΕΚΤΑΚΤΟΝ ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΟΝ	12.310		—
III.	ΜΕΡΙΣΜΑ	180.000		48.000
IV.	ΑΜΟΙΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙΟΙΚ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	5.600		11.600
V.	ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΕΙΣ ΝΕΟΝ	100		7.189
ΜΕΡΙΣΜΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 1970 \$ 1,44 κατὰ μετοχήν, ἐξ οὗ θέλει παρακρατηθεῖσαι ὡς ἀναλογῶν φόρος	245.715		81.670	

'Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικ. Συμβουλίου
ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΧΗΣ

'Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Κ. ΚΩΣΤΑΚΗΣ
'Ο Δι/ντής τοῦ Γεν..Λογιστηρίου
Ι. ΚΑΣΤΡΙΝΟΣ

'Ο Διευθύνων Σύμβουλος
Κ. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

ΒΡΙΟΥ 1970 - ΣΤ' ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΙΣ

		1970 Δολλ.	1969 Δολλ.	ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
I.	ΜΕΤΟΧΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ: (1969) Μετοχαι 50.000 πρός \$ 24. (1970) Μετοχαι 125.000 πρός \$ 24.	3.000.000		1.200.000
II.	ΑΠΟΘΕΜΑΤΙΚΑ: Τακτικον 'Αποθεματικον 'Εκτακτον 'Αποθεματικον 'Εκτακτον 'Αποθεματικον ('Αποτιμήσεως Λιρ. 'Αγγ.) Ειδικον 'Αποθεματικον ('Αρθρου 10 Α.Ν. 148/1967) III. ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ (ΑΣΦΑΛ. ΠΛΟΙΩΝ) 'Αποθέματα κινδύνων ένι ισχύ 'ποθέματα έκκρεμών ζημιών IV. ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ (ΑΣΦΑΛ. ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ) 'Αποθέματα κινδύνων ένι ισχύ 'Αποθέματα έκκρεμών ζημιών V. ΜΕΤΟΧΟΙ - Λ/Σ Καταθ. Συμ. ΕΙΣ ΑΥΞΗΣΙΝ ΚΕΦΑΛ. VI. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ (ΑΣΦΑΛ. ΠΛΟΙΩΝ) Λογαριασμοι Πιστωτικοι Μειον Χρεωστικοι VII. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ (ΑΣΦΑΛ. ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ) Λογαριασμοι Πιστωτικοι Μειον Χρεωστικοι VIII. ΑΝΤΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ 'Ασφαλίσεις πλοίων IX. ΟΦΕΙΛΟΜΕΝΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ X. ΦΟΡΟΙ ΠΛΗΡΩΤΕΟΙ XI. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ XII. ΜΕΡΙΣΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΤΕΑ XIII. ΑΜΟΙΒΑΙ Δ. ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ XIV. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ('Υπόλοιπον εις νέον)	73.022 17.700 28.210 37.178 156.110 267.498 498.000 179.530 65.000 — 1.571.863 492.365 330.764 — 91.767 1.067 21 16.795 180.322 8.533 100 5.875.005	25.317 5.390 28.210 — 182.416 361.667 41.027 30.982 — 697.985 185.582 38.364 1.261 — 3.155.299 1.093.312 4.248.611 1.618.585 89.274 5.186 182.416 361.667 — 1.332.756 512.403 37.103 1.431 331 19.281 48.000 11.600 7.189 3.845.103	

ΚΛΑΔΟΥ «ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ»

		1970	1969	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
I.	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ Πλέον διακανονισθέντα προηγουμένου έτους	4.122.913 1.618.585		3.155.299 1.093.312
	Μειον τά ύπό διακανονισμόν τρέχοντος έτους	5.741.498 1.809.088	3.932.410	4.248.611 1.618.585 2.630.026
II.	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ: Εισηραχθείσαι	142.883		89.274
	Μειον Πληρωθείσων	1.902	140.981	5.186 84.088
III.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ/ΤΩΝ ΚΙΝΔ. ΕΝ ΙΣΧΥΓ ΠΡΟΗΓ. ΕΤ.		182.416	85.594
IV.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ/ΤΩΝ ΕΚΚΡ. ΖΗΜΙΩΝ ΠΡΟΗΓ. ΕΤ.		361.667	220.394
		4.617.474		3.020.102

ΔΟΥ «ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»

		1970	1969	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
I.	ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ	41.723	1.248.181	
II.	ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ: Εισηραχθείσαι	7.290	34.433	193.658
	Μειον Πληρωθείσων	—	3.230	3.230
III.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ/ΤΩΝ ΚΙΝΔ. ΕΝ ΙΣΧΥΓ ΠΡΟΗΓ. ΕΤ.		41.027	20.270
IV.	ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΠΟΘ/ΤΩΝ ΕΚΚΡ. ΖΗΜΙΩΝ ΠΡΟΗΓ. ΕΤ.		30.982	1.879
		1.354.623		219.037

«ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ»

		1970	1969	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
I.	ΠΡΟΣΟΔΟΙ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΣ (Τόκοι, τοκομερ., μερίσμ.)	265.557		175.692
II.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΠΛΟΙΩΝ	87.397		49.870
III.	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	59.539		—
		412.493		225.562

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΟΡΚΩΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΟΥ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ κ.κ. ΜΕΤΟΧΟΥΣ ΤΗΣ Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ»

Ηλέγγαισεν τόν άνωτέρω 'Ισολογισμόν τῆς Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ» τῆς 31ν Νοεμβρίου 1970, ώς και τά αποτελέσματα έκ των έργασιών αυτής, τά προκύψαντα κατά την λήξασαν τήν 31ν Νοεμβρίου 1970 έταιρικην χρήσιν.- Κατά τόν διενεργήθεντα έλεγχον έφρωμόδσθησαν αἱ διατάξεις του άρθρου 37 τοῦ Ν. 2190 περι 'Άνωνύμων Έταιριῶν και αἱ κατά τήν ήμετέρων κρίσιν προσηκουσαι ἐλεγκτικοι διαδικασίαι, ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ύπό τοῦ Σώματος 'Ορκωτῶν Λογιστῶν ἀκόλουθων ήμετών έλεγκτικής.- 'Επερήθησαν τά ύπό τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμενα βιβλία και στοιχεία, ἀτίνα έτέθησαν εἰς τήν διάθεσιν μας διὰ τήν διενέργειαν τοῦ ἐλέγχου και παρεσχέθησαν ημίν αἱ πληροφορίαι και ἐπεζηγήσεις, τάς όποιας ἐζητήσαμεν.- Δέν επῆλθε τροποποίησις εἰς τήν μέθοδον ἀπογραφῆς ἐν σχέσει πρός την προηγουμένην χρήσιν. 'Ο άνωτέρω 'Ισολογισμός και αἱ συνοδεύουσαι αὐτήν ἀναλύσεις ἀποτελεσμάτων κρήσιων και διαθέσεως κερδῶν προκύπτουν ἔκ τῶν ὡς ὅνων βιθόνων και στοιχείων, ἀπεικονίζουν δέ, βασει τῶν κειμένων διατάξεων και παραδεδεγμένων λογιστικῶν ὄρων, ὁμοιομόρφων πρός τάς τῆς προηγουμένης κρήσεως, τήν οικονομικήν κατάστασαν τῆς 'Εταιρίας ὡς είχεν αῦτην κατά τήν 31ν Νοεμβρίου 1970, ώς και τά αποτελέσματα τα προκύψαντα κατά την λήξασαν τήν ήμεροντιαν ταύτην χρήσιν.

'Εν 'Αθήναις τῆ 11η Μαΐου 1971
Ο 'Ορκωτὸς Λογιστὴς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ν. ΑΛΙΚΑΚΟΣ

ή έκμετάλλευσις των πλοίων τούτων καταστῆ
βιώσιμος.

Τα εισέτι ύπό έκμετάλλευσιν είς την πλευράν του Ειρηνικού τέσσαραξ έπιβατηγά πλοία έχουν ανάγκη έτησίων έπιχορηγήσεων της τάξεως των \$ 17.000.000. Ήξε δόλου, ή έπανοδος είς την υπηρεσίαν των έπτα περιπλανήσεων έπιβατηγών της ακτής 'Ατλαντικού και του 'Ατλαντικού της 'Αμερικανών 'Επιβατηγών ή ζυμπράντσεν Λάτινος, (τό όποιον εύρισκεται ήδη υπό πώληση), υπολογίζεται ότι θα έπεισθερών την άμερικανική κυβερνήσην μέχι κόστους ώς έγγιστα \$ 105.000.000 έτησίως. Δέν διαβλέπεται διμαστότης βιωσιμότητος των άμερικανικών έπιβατηγών πλοίων ούδε διά περιορισμού ή περικοπής των πληρωμάτων.

'Ο βουλευτής κ. Τόμας N. Ντάσινγκ έδηλωσεν, ότι προτίθεται όπως πρωθήση νομοθετικώς λύσιν πωλήσεως είς άλλοδαπούς των μη οικονομικώς έκμεταλλευσίμων άμερικανικών έπιβατηγών πλοίων.



Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

'Επ' εύκαιρία της 'Αμερικανικής Ναυτικής Ήμέρας (22 Μαΐου) αι άποφεις των έγκυρωτέων περὶ την Ναυτιλίαν κύκλων διετυπωθήσαν είς σχετικάς δημιάς και άρθρα. Αι έπλεις δόλων διά την καλυτέραν αυτών της 'Αμερικανικής Ναυτιλίας συγκεντρώνται είς το τεθέν ήδη υπό έκτελεσιν πρόγραμματα. Προέδρου Νίξου περὶ άνακτινεώσεως του πλωτού ύλακον, πρόγραμμα προβλέπον, ώς γνωστόν, την δαπάνην δύο διεκατομμυρίων δολαρίων.

Πρόβλημα θμως έγειρεται, ποιος δι προτητέος, δι έξυπηρετικώτερος τύπος σκάφους διά τας άμερικανικάς μεταφορικάς ανάγκας. 'Ο σχετικός νόμος προβλέπει την έπιχορηγήση των ναυπηγήσεων μπάλικ κάρριερς, τάνκερς η και φορτηγών μετρίου μεγέθεων τράμπες, πέραν των φορτηγών γραμμημάτων.

'Ιδιαιτέρως ύπογραμμιζεται ή ανάγκη των μπάλικ κάρριερς ήρευν και υγρού φορτίου, έφοτάται δέ η προσοχή των κρατικών αρμόδιων και ένδιαφερομένων έφοπλιστών έπι το γεγονότος ότι ή 'Αμερική κατ' αύξουσαν σύν τώ χρόνῳ κλίμακα έξορτά από το έξωτερον των προμήθειων των υλών διά την βιομηχανίαν και τὸν έπιστισμόν της.

Και άναφέρεται: Κατά τὰ τελευταῖα ἔτη εἰσήχθησαν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας: Τὸ τρίτον τῶν εἰς σιδηρομετάλλευμα αναγκών των. Τὰ 28% περίου του χαϊκού. Τὰ 87% τού Βαχίτου. Τὰ 47% τού φυεδργύρου. Τὰ 54% τού μαλινόδου. Τὰ 90% τού νικελίου. Τὰ 48% της ζαχάρεως. Τὰ 95% της μίκας. Τὰ 99% της μαγκανέζας και θερίου και τὰ 100% τού καρυτού, του χρωμίου κ.ά.

'Η ανάγκη, συνεπώς, διά την 'Αμερικήν νά εισάγῃ τεραστίας πεσόντας πρώτων ύλων, έπιβάλλει τὴν ἀπόκτησην μπάλικ κάρριερς μαρμούθ, έαν — όπως τονίζεται — πρόκειται κατά σημαντικὸν πεσόνταν τῶν υπηρεσιῶν τῶν ξένων πλοίων, διά τὰς οποίας συναλλαγματοποιούνται. 'Εξ δόλου ύπολογίζεται ότι ή 'Αμερική διά τὰς εἰσιγωγὰς πετρελαίου κατά τὸ 1971 (1.450.000 βασειῶν, ήμερσίων) θά χρεισθῇ νά δέχεται εἰς τοὺς λιμένας της ένα τάνκερ 200.000 τόν. καθ' ήμεραν δι' όλων τὸ έτος. Βάσιμοι ύπολογισμοί ύποδεικνύουν τὴν ανάγκην τῆς προσθήκης εἰς τὸν έμπορικὸν στόλον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 50 - 60 μεγαθηρίων τάνκερς.



ΕΠΙΤΕΙΝΕΤΑΙ Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ :

'Έκ παραλήλου πρὸς τὴν ἀπόκτησην τῶν μπάλικ κάρριερς και τῶν τάνκερς προσπάθεια κατασβάλλεται τῆς δισφαλίσεως ύπερ τοῦ έθνου πλοίου τῶν 100% τῶν φορτίων, τῶν όποιων η χρηματοδότησης διενεργείται καθ' οἰονδήποτε τρόπον ἀπό τὸ 'Αμερικανικὸν θησαυροφυλάκιον.

'Από τοὺς ένδιαφερομένους κύκλους τῶν



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΑΝΑΤΙΜΗΣΙΣ ΤΟΥ ΜΑΡΚΟΥ

Εις πρόσφατον κόνφερενς Τύπου είς 'Αμεριγγον, ή πρόσδρομος τῆς 'Ενώσεως Γερμανικῶν Ναυπηγείων Δρ. Πάλω Φόλτζ, έξέφρασε σοβαράς ανησυχίας, λόγω τῆς περὶ τὸ μάρκον ἀβεβαίότητος και τῆς πιθανότητος νέας (επισήμου) ανατιμήσεως του.

'Ο Δρ. Φόλτζ ύπεργράμμισε τὸ γεγονός, ότι ή ανατιμήσης τοῦ 1969 ώδηγήσει πρὸς μείωσιν τῶν κερδῶν κατά 9,3% και ταυτόχρονον αυξήσιν τῶν ήμερωμάτων κατά 20%, ἐνώ τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα, τὰ δύοις έχουν ύπερ αὐτῶν τὰ 50% τῶν παγκοσμίων ναυπηγηγήσεων, έχουν σημαντικὸν πλεονέκτημα και ἐκ τοῦ νομισματικοῦ περιβαρίου. Τὸ αὐτὸν ισχύει και διά τὸν τομέα τῶν έπισκευών, αντιπροσωπεύοντα τὰ 20% τοῦ δόλου κύκλου έργασιών τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων.

Κατὰ τὸ 1970 τὰ γερμανικά ναυπηγεῖα παρέδωσαν 195 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.420.000 τόν. γκρός, ἔναντι συνολικῆς χωρητικότητος 1.690.00 τόν. γκρός κατὰ τὸ 1969.

'Ἐν τούτοις, αἱ κατὰ τὸ 1970 παραγγελίαι εἰς γερμανικά ναυπηγεῖα διὰ τάνκερς και μπάλικ κάρριερς ηγέρθησαν ώς ηγέρθη και τὸ σχετικὸν ποσοστόν των ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν. Παρά ταῦτα, δύως, δὲν ἐσημειώθησαν ανάλογος αὔξησις και κατὰ τὸ πρώτον μέρος τοῦ τρέχοντος έτους. Τούναντίον, ὥρισμένα ναυπηγεῖα εύρεθησαν — ώς λέγεται — πρὸς κάρριδεσσαν παραγγελίων διὰ τάνκερς και μπάλικ κάρριερς.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΞΥΛΑΣ -

HAMBURG: H. TILLMANN

BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11
Holzbrücke 7

Tel. 363321
Telex

0211007
0215671
0215333

BREMEN 1
Wegesende 3 - 4

Priv. 2290860,
462228

Tel. 310424
Telex

0244151
344346

BREMERHAVEN
Kaiserhafen

Tel. 40091
Priv. 40093

0238876
Telex

WILHELMSHAVEN
Eberstr. 124

Tel. 26235
Priv. 26236

Telex vía
0253375

BRAKE
Norderdeich 4 - 5

Priv. 510

Tel. 510
Telex vía
0244151

NORDENHAM
P.O.Box 98

Priv. 881

Tel. 811
Telex vía
0244151

EMDEN
Am Delft 34

Priv. 20268

Tel. 20268
Telex vía
027821

TELEGRAMS " E R M I S "

Represented also at LÜBECK & KIEL

έφορπλιστών προβολλεται αντίστοιχες εις τάς έξι άντιθέτους έπιδιώξεις τού ἀγροτικού κόσμου, δημοσίας καταρργηθή και δημοσίας κανών τού 50% τῶν ἔξαγομένων φορτίων υπέρ τού ἀμερικανικού φορτηγού πλοιού. Οι μὲν ζητοῦν τὸ σύνολον τῶν φορτίων, οι δὲ τὴν καταρργηθήναι καὶ τού προνομίου τῶν 50%. Ισχυρίζονται καὶ πολὺ δικιάς οι ἔξαγομένες σιτηρών δημοσίου εἰς τὴν πώλησιν ἀμερικανικῶν δημητριακῶν εἶναι τὸ ἀκριβόν κόστος μεταφορῶν. Λέγουν: «Ἐχάσαμεν τὴν προμήθειαν σιτηρών εἰς τὴν Ρωσίαν, θὰ χάσωμεν καὶ τῆς Κίνας, ηπειρικής θά συνεχίσῃ νὰ στρέφεται πρὸς τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν Καναδόν, ἀφοῦ χάρις εἰς τοὺς χαμηλούς ναύλους τῶν ἔξων πλοιών ἡ ἐκείθεν εἰσαγωγὴ εἶναι εὐθυντέρα».

Πάντως βάσει τῶν διεξαγομένων συζητήσεων προκείται νὰ καταρτισθῇ τὸ νέον ναυπηγικόν πρόγραμμα τῶν Ηνιωμένων Πολιτειῶν. Δέν ἀποκλείεται νὰ ίδωμεν συγκροτούμενους ἐναντίον τῶν νεοτεύκτων μπάλων κάρριερ, τὰ ὅπια τὸ διαμισθήσουν ἀπὸ τὰ δένα πλοῖα μέρος σημαντικὸν τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν μεταφορῶν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΓΙΕΝ

«Η νομισματική κρίσις, ηπειρικής ωδήνησεν εἰς τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν εὐρωπαϊκῶν νομισμάτων, ἐφείσθη παραδόξως τοῦ ιαπωνικού γιέν, ὅπερ, ἐν τούτοις ἐφαίνετο ἀπὸ μακρού ἐκπεθεμένον εἰς μίαν ἀνάλογον προσαρμογήν. Ἀπὸ ἔτους ἥδη, σχεδὸν δῆλαι αἱ συμφωνίαι ναυπηγήσεως εἰς τὴν ιαπωνικήν καταρρίζονται εἰς γιέν, ἀλλὰ ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας ἡ ἀναπροσαρμογὴ δὲν θὰ ἥτο διλιγότερον καταστρεπτική διὰ τὴν ιαπωνικὴν βιομηχανίαν τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, δεδομένου διὰ μέγετος τῆμα παραγγελιῶν, ἀναφερομένων εἰς παλαιότερα ἔτη, ἔξακολουθῶν νὰ εἶναι εἰς δολλάρια. Σημειώτεον, διὰ τὰ ναυπηγεῖα, χρηματοδοτούμενα εἰς γιέν ὑπὸ τῆς Τραπέζης Ἐξαγωγῶν, ὀφείλουν νὰ ἔξοφλησουν τὰς ὑποχρεώσεις τῶν τούτων εἰς γιέν καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους ἡ «Ενωσική Ναυπηγείων τῆς Ιαπωνίας ὑπελόγισεν διὰ ἐν περιπτώσει ἀναπροσαρμογῆς κατὰ 10%, αἱ ζημίαι τῶν ναυπηγείων θὰ ἔφθανον περίπου τὰ 600.000.000 δολαρίων.

Σχετικῶς ἡ ιαπωνική Χαρίμα ὑπέδειχεν εἰς τὴν κυβερνήσην διὰ ἐν περιπτώσει ἀναπροσαρμογῆς, θὰ ἥτο ἀναγκαῖο ἡ πρόβλεψις μιᾶς πριμιδοτήσεως πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἄλλους τίνας κλάδους, σίτινες θὰ ἔχησιν υπό τὰς ἀναγκαῖα ποσὰ τὸ διάστημα τῶν βιομηχανῶν αἵτινες θὰ ὠφελοῦνται ἐκ τῆς ἀναπροσαρμογῆς.

ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΤΙΜAI ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Ἐπιμένουν οι ιαπωνικές ναυπηγοί εἰς τὰς προκαθωρισμένας τιμὰς διὰ ναυπηγήσεις ἐκ τοῦ ἔξωτερού, παρὰ τὴν ἀσκουμένη ἐπί αὐτῶν πίεσιν ἀπὸ τοὺς Εὐρωπαίους συναδέλφους τῶν, δημοσίας ἀρχίστορες ἐφαρμόζοντες τὴν πρόβλεψιν πιθανῶν αὔξησεων (escalation) εἰς τὰς συμβολαῖς τῶν.

Παραστηρεῖται σχετικῶς: «Οταν τὸ ἔργο τοῦ κόστος καὶ τῶν ὑλικῶν αἱ τιμαὶ ὑψώθησαν εἰς τὸ παρελθόν, οἱ ιαπωνικές ἐπέμειναν ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς προκαθωρισμένης τιμῆς, ἀκόμη καὶ διὰ παραδόσεις μετὰ τέσσαρας δῆλαι ἔτη. Τώρα, διὰ τῆς αὔξησεως τῶν τιμῶν τῶν ναυπηγήσεων, πιστεύουν οἱ ιαπωνικές ναυπηγοί διὰ ἀντιμετωπίζουν πλήρως τὰς πιθανὰς ἀνατιμήσεις τοῦ ἔργοτού κόστους καὶ τῶν ὑλικῶν. Τὰ συμβόλαια ποὺ ὑπογράφουν ἔχουν ἐπαρκές πλέον περιθώριον κέρδους.

Αἱ εἰς χειρας τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγῶν παραγγελίαι εἶναι ἀρκετά νὰ κρατήσουν τὰ

ναυπηγεῖα ἐν πλήρει παραγωγῇ ἐπὶ μίαν τριετίαν. Χαρακτηριστικὸν εἶναι τὸ γεγονός, διὰ τὰ νέα συμβόλαια κλείσονται μὲ τιμᾶς κατὰ 100 τοὺς ἐκατόν τῶν ὑψηλέντας καὶ διὰ πλεῖστα δσα συμβόλαια ή εἰς μετρητὰ προκαταβολή φθάνει τὰ 30% τῆς δλης ἀξίας τοῦ ναυπηγήματος.

ΙΣΡΑΗΛ

Η "ZIM"

Ἐδηπλασίσασε τὰ καθαρά τῆς κέρδη η Zim κατὰ τὸ 1970, (2.8 ἑκατομ. λιρ. Ἀγγλίας) ἐνῷ ἀπειλήρωσε καὶ χρέη ἐξ ἐκστομωρίων λαζῶν. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ ἔξεστιας προβλέπεται καὶ μέρισμα 6% ἐπὶ τῶν συνήθων μετοχῶν καὶ 7% ἐπὶ τῶν προνομιούχων.

Τὰ πλοῖα τῆς Zim μετέφεραν 13 ἑκατομ. τόν. φορτία, ἔναντι 8.5 ἑκατομ. τοῦ 1969. Διαχειρίζεται 137 πλοῖα, ἔκ τῶν δόπιοιν τὰ 60 εἶναι ιδιοκτησίας τῆς Zim, 14 ἄλλων ιστρατηγικῶν ἔταιρων καὶ 63 ἀλλοδαπῶν ὑπὸ δένας σημαίας.

Αἱ ἐπενδύσεις διὰ τὴν περίοδον 1970 - 75 ἀναφέρονται εἰς 300 ἑκατομ. δολαρίων. διὰ 33 νέα σκάφη χωρητικής μερίς διακοσίων χιλιάδων τόνων. Τὰ δύο - τρία τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν παρηγγέλθησαν ἥδη τὸ 1970.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΥΠΟ ΕΚΠΟΙΗΣΗΝ Η ΚΙΟΥΝΑΡΠΤ :

«Η Κιούναρπτ ἔχει ἀρχίσει ἥδη τὴν ἐκποίησιν τῶν πλωτῶν καὶ μὴ στοιχείων τοῦ ἐνεργητικοῦ τοῦ δόλου συγκροτήματός της. Πέρυσι: ἐπωλήθη ἀντὶ τοῦ ποσοῦ τῶν £ 8.000.000 τὸ ἐπὶ τῆς γνωστῆς δόσου λέντενχαλλ τοῦ Λονδίνου «Κιούναρπτ Μπίλντιγκ» καὶ ἐπίσης ἔξεποιήθησαν ἀντὶ ποσοῦ £ 1.250.000 πέντε πλοῖα τῆς παραφύδος τῆς Μπρόκλιμπαν.

Αναμένεται, τώρα, ἡ ὑπὸ τῆς Κιούναρπτ πώλησις τοῦ δόλου ἡ μεσούς τῶν 8, μέστης χωρητικότητος, μπάλων κάρριερ, ὑπὸ ναυπηγήσεων διὰ αὐτήν, εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Η περιστήνη πρὸς τὰ ναυπηγεῖα Ἀστιλέρος Ἐσπανόλες τῆς Μαδρίτης παραγγελία τῆς Κιούναρπτ ἥτο τῆς τάξεως τῶν £ 20.000.000, διὰ πλοῖα χωρητικότητος 27.000 τόνων δ.ν. ἔκαστον καὶ μὲ παράδοσιν 1972/73. Η πώλησις τῶν μπάλων κάρριερ προκαλεῖ αἰσθησίαν, διότι θὰ ἐπηρεάσῃ δυσμενῶς τὰ μελλοντικὰ οἰκονομικὰ ἀποτέλεσματα τῆς Κιούναρπτ, πλὴν

δύμως, πρόκειται περὶ ἐμπορικῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια εὐρίσκουν ἀγοραστάς.

Ἐν τῷ μεταξύ παρατηρούνται ζυμώσεις καὶ κυλοφορούν φῆμαι καὶ παραπτήσεις περὶ τὴν ἐκτίμησην τοῦ ἐνεργητικοῦ καὶ τῶν μετοχῶν τῆς Κιούναρπτ εἰς τὸ Χρηματιστήριον Λονδίνου. Μεταξὺ τῶν κυλοφορητισῶν φῆμῶν ἥτο καὶ ἡ περὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος πρὸς ἔξαγοράν τῆς Κιούναρπτ ὑπὸ τῆς δράσης Σλέιτερ Οὐλάκερ, ηπειρικής καὶ λέγεται διὰ ἔχει συγκεντρώσει τὰ 10% τῶν μετοχῶν τῆς Κιούναρπτ καὶ κατά τινας διὰ λογαριασμῶν τοῦ προέδρου τῆς Ράλλη Ιντερνάσιοναλ Μάλκολιμ Χόρσμαν.

«Η Κιούναρπτ διαθέτει, ἀσφαλῶς, σηματικά στοιχεῖα ἐνεργητικοῦ, πλωτᾶ καὶ μῆ. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀκίνητον περιουσίαν τῆς Κιούναρπτ, ὑπὸ πολογίζεται διὰ ἡ πραγματικὴ ἀξία αὐτῆς, μετά τὴν πώλησις τοῦ «Κιούναρπτ Μπίλντιγκ», πέρουσι, θὰ πρέπει νὰ ἀνέρχεται εἰς £ 7.500.000 περίπου. ΑΦ' ἐπέρι τέρμου, ἡ όνομαστική μικτή ἀξία τῶν ὑπὸ ἐκμετάλευσιν καὶ ναυπηγήσειν πλοιών τῆς Κιούναρπτ ἀναγράφεται εἰς τὸ ισολογισμὸν τῆς ως £ 75.000.000, μετὰ τὴν ἀφάρεσιν, δύμως, τῶν δανειακῶν καὶ λοιπῶν ὑποχρεώσεων, τοῦτο μειούσται εἰς τὸ καθαρὸν ποσὸν τῶν £ 35.000.000. Γεννᾶται, δύμως, περαιτέρω τὸ ἐρώτημα, εἰς πόσον δύνανται νὰ ἀποτιμήσουν τὰ ύψιστα μέντηνα ἐπιβατηγά σκάφη, λαμβανομένης ὑπὸ δύο οἰκονομικῆς των ἀποδόσεως καὶ ἐλειψίας ζητήσεως δι' αὐτῶν; Διὰ τὰ φορτηγά σκάφη προκύπτει τὸ θέμα τῶν μεγάλων διακυμάσεων τῶν ἀξιών των, συμφώνως πρὸς τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς, τῆς παρούσης οὐδῆς ηπικής της εὐνοίης.

«Ος πρὸς τὰ κέρδη τῶν μὲ εἰδικοὺς στόλους παραφύδοντας τῆς Κιούναρπτ, ἐστημεώθησαν δυσανάλογοι ἀποδόσεις. Οὕτω ἡ Μόδη Τάνκερ οὐρανοπότισήσει μὲ 4 τάνκερας κατὰ τὸ 1970 κέρδος £ 300.000 καὶ ἡ Οφθαλό Μαρίν κέρδος £ 400.000, ἔναντι £ 2.000.000, ἐπενδύσεων εἰς αὐτὴν ἀπὸ τοῦ 1968. Αἱ δύο αὐταὶ παραφύδοντες ἐπραγματοποίησαν τὰ τοία τέταρτα τῶν καθαρῶν κερδῶν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ δόλου συγκροτήματος, ἐνῶ ἀλλαὶ κατέλειπον ζημίας. Τὸ γενικόν καθαρὸν οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα τοῦ συγκροτήματος ἥτο ζημία τῆς τάξεως τῶν £ 1.990.000.

Τελικῶς καὶ μετὰ τὸν συνυπολογισμὸν καὶ ἀλλων χρηματικῶν ὑποχρεώσεων τῆς Κιούναρπτ, ἡ καθαρὰ ἀξία τοῦ συγκροτήματος τούτου ὑπολογίσθη ὑπὸ τῶν «Σάντε Τάιμς» εἰς περίδοσιν £ 25.000.000, ἐνῷ ἡ κεφαλαιοποιημένη ἀποτίμηση τῆς ἀγορᾶς δύναται νὰ είναι ἔτι χαμηλότερα (£ 15.000.000)!

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙAN ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: N. K. TOMASOS
Σ. 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
321225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΑΥΤΗΣ • ΕΞΕΠΟΙΗΘΗΣΑΝ
ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΑΝΤΙΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΕΚΤΗΘΗΣΑΝ ΤΑ ΜΕ-
ΓΑΛΥΤΕΡΑ • ΣΤΡΟΦΗ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΕΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ περιστὸν «εμπούμ» τῶν ναύλων, ἀπέφερεν ηὐξημένα κέρδη εἰς τοὺς περισσοτέρους Νορβηγούς πλοϊκότητας καὶ ἔδημούργησε περισσίας εἰς τὰς, σχετικῶς ὀλίγας, ἐταιρίας αἵτινες διέθετον ἀναῦλωτα δεξιμενόπλοια ὡς νότια τῆς ἐπωφελθθῶν τῆς πρωτοφανούς πανδοσίας τῆς ναυλαγορᾶς — κατὰ προάδσσαν, οἱ Νορβηγοὶ χρονονιτῶν τά δεξιμενόπλοιά των εἰς τὰς μεγάλας ἔταιρας πετρελαίων. Αἱ ἔξαρτεσις, ὡς π.χ. οἱ Χίλιμαρ Ρέκστεν καὶ Χάγκ Βάσαγκε, εἶδον τὰς μετοχάς τῶν ἐταιρῶν των νάντερχωνται εἰς τὰ ὄψι, καθὼν οἱ ναῦλοι ηὐξάνοντο συνεχῶς. Εἰς τινὰς περιπτώσεις, ἡ αὐξήσις τῶν μετοχῶν ἀνήλθει εἰς ἀρκετὰς ἐκποντάδας τοῖς ἐκατόν. Διενεμήθησαν εἰς τοὺς μετόχους νέαὶ μετοχαὶ καὶ ἔξτρα μερίσματα.

Οἱ ἡπιώτεροι τόνοι τῆς ναυλαγορᾶς, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, συνέτελεν εἰς μίαν σχετικὴν πτώσιν τῶν μετοχῶν καὶ οἱ πλοϊκότηται κατέχονται ἀπὸ ἀνησυχίας διὰ τὸ πρόσφατον αὐξήσιν τῶν ἔξδων διαχειρίσεως, ίδιαιτέρως ὅσουν ἀφορᾷ τὸ κόστος τῶν ἀσφαλίστρων, τῶν ἐπισκοπῶν, τῆς συντηρήσεως καὶ τῶν νυστηρήσεων. Ἐν τούτοις, οἱ ναυτιλιακοὶ κύκλοι τῆς Νορβηγίας αἰσιοδούν διτά πλοΐα των θασικήσισιν νά ἀποσαλούνται καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἀποδίδουντα κέσδη, ὅχι βεβαίως ὑπέρογκα ὡς πέρυσιν, πάντως ικανοποιητικά.

ΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ

Εἰς τὴν προσπάθειαν ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ ἀνισεώσεως τοῦ στόλου των, οἱ Νορβηγοὶ ἐπώλησσαν εἰς ἀλλοδαπούς, κατὰ τὴν τοιετίον μέσα 1967 - 70, 517 σκάφη, περίπου 5,6 ἑκατ. τόν. γκούς, ἐνῶ 318 σκάφη νεότευκτα 6,3 ἑκατομ., τόν. γκούς πρασετέθησαν. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἀπῆλλαγήσαν πολλῶν μικρῶν τάκερες καὶ μπάλκι κάρριερς καὶ τὰ ἀντικατέτησαν διὰ μεγαλυτέρων μονάδων καὶ πλοίων δι' εἰδικάς μεταφοράς. Ταυτοχρόνως, ὁ μέσος δρός ἥλικίς τῶν δε-

ξιμενοπλοίων κατήλθεν εἰς 5,8 ἑπτ., τῶν δὲ φορτηγῶν καὶ μπάλκι κάρριερς εἰς 6,7 ἑπτ.

Οἱ ρυθμὸς πωλήσεως μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἀνεκόπη εἰς τὰ μέσα τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἀφ' ἑνὸς μὲν διότι οἱ πλοϊκότηται εἶχον ἡδη ἀπολλαγὴ τοῦ πλέον ἀντιοικονομικοῦ τονάζ, ἀφ' ἑτέσσον δὲ διότι προετίμησαν νὰ ἐκμεταλλεύσουν οἱ Ἰδιοὶ τὸ εἰς χειρας τῶν τονάζ ἐφ' δοσον οἱ ναῦλοι διετηροῦνται εἰς ὑψηλά ἐπιπέδα. Οὕτω κατὰ τὸ 1970 ἐπωλήθησαν μόνον 1,6 ἑκατ. τόν. π.ν. — ὀλιγώτερον τοῦ ἡμίσεος τοῦ 1969. Αἱ διαλύσεις ήσαν Ἐλάχισται, ἐνῷ αἱ Νορβηγικαὶ παραγγελίαι τοῦ πασσελθόντος ἔτους πατέλεσσαν σεκόδι ἀνεῳδύσσαι εἰς 9,9 ἑκατ. τόν. π.ν. «Υπερέβησαν, δηλαδή, κατὰ 4,9 ἑκατ. τόνους τὰς παραγγελίας τοῦ 1969 καὶ κατὰ 1,4 ἑκπτ. τόν. π.ν. τὸ προηγούμενον ἔτος φεκόρ, 1968. Τὸ 60% τοῦ παραγγελθέντος τονάζ ἀνεφέρετο εἰς 30 δεξιμενόπλοια. (Ἐξ ἑκατο. τόν. π.ν.), ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 19 ἦσαν ἀνά τὸν 200.000 τόνουν.

Αἱ παραγγελίαι δὲ κατὰ σκάφη (πτο/αι) ἐμειώθησαν σχετικῶς μὲν τὰ ποσηγούμενον ἔτος — ἐπτά μονάδες, πέντε ἐκ τῶν δοτίων δῶν τὸν 200.000 τόνουν. «Υπῆρχε μεγάλη ζήτησις διὰ μπάλκι κάρριερς μὲν ἀρκετές παραγγελίες τύπου Πονσμάξ τῶν 65 πεσίπου γιλ. τόν. ὡς καὶ διὰ σκάφη τῆς τάξεως τῶν 110 χιλ. τόνουν.

Χασικτηριστικὴ ἡτοὶ ἡ μείωσις, ἔναντι τοῦ 1969, ποραγγελιῶν διὰ πλοίων εἰδικῶν μεταφορῶν ὡς: σκάφη μεταφορᾶς ἀρίων κτι πατωγάνων πετεστάσιον, ἐπιστηγάλη καὶ ὁχηματογύγα. 'Αντ' αὐτῶν οἱ Νορβηγοὶ ἐστράφησαν εἰς τὰ μεγαλύτερα καὶ ὀλιγώτερον πολύπλοια σκάφη. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς δύο παράγοντας: Τὴν συνετικῶν ταχεῖαν ἀνοδῶν τῶν εἰδικευμένων σκαφῶν, ἀπαιτούντων κατηστομένα πληρώματα καὶ τὴν προτίμησιν τῶν ναυλωτῶν εἰς τὰ μεγαλύτερα πλοῖα καθὼς οἱ ἀνά τὴν υφήλιον λιμένες, ικανοὶ νὰ δέχωνται τὰ μεγαλύτερα αύ-

τά, πληθυνόνται μὲν γοργὸν ρυθμόν. Τὰ μεγάλα σκάφη κατέστησαν ἐπικερδέστερα διὰ τὸν πλοϊκότητην καὶ τὸν ἐφοπλιστήν.

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΣΚΑΦΗ

Αἱ ὑπερμεγέθεις μονάδες — δεξιμενόπλοια, καὶ εἰς μικρότεραν ἑκτασιν μικτά — κυριαρχοῦν, ἀπὸ ὀπόψεως τονάζ, εἰς τὸν ἐμπορικὸν στόλον τῆς Νορβηγίας. Τὴν Ἰανουαρίου τρέχοντος ἔτους, ἡ Νορβηγία, μὲ 32,5 ἑκατ. τόνουν π.ν., κατετάσσετο μετά τὴν Λιβερίαν, τὴν Ἰαπωνίαν καὶ Μεγ. Βρετανίαν. Εἰς τὰ δεξιμενόπλοια δύως, κατετάσσετο τρίτη μὲ 17 ἑκατ. τόν. π.ν. (μετά τὴν Λιβερίαν καὶ Μεγάλην Βρετανίαν).

Ἐνώ τὰ δεξιμενόπλοια κυριαρχοῦν ἀπὸ ὀπόψεως τονάζ, ἄλλαι κατηγορίαι σκαφῶν τοῦ στόλου ἔχουν παίξει ἐπίσης τὸν ρόλον τῶν εἰς τὴν διατήρησην τῆς φήμης τῆς Νορβηγίας ὡς ἐνὸς ἀπὸ τὰ ναυτικώτερα ἔθνη τοῦ κόσμου. Ἐκτὸς τοῦ μεγάλου καὶ ἀποδοτικοῦ στόλου ἡρῷου φορτίου, ὑπάρχουν μικρότεραι ὁμάδες εἰδικῶν σκαφῶν. Μεταξὺ αὐτῶν είναι διάκρισης εἰδικευμένων στόλων τῶν καρεκλών ποσιόντων. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη, ὑπήρχεν ἀξιοσημείωτος αὐξησίς τῶν μεταφορῶν τοῦ εἰδους αὐτοῦ, καὶ σήμερον — κατὰ τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους τοῦ «Οσλο» — περίπου τὸ 85% τῶν μεταφορῶν αὐτῶν ἐλέγχεται ὑπὸ Νορβηγικῶν ἐταιριῶν. Τὸ πλεῖστον τῶν σκαφῶν τοῦ πτώπου αὐτοῦ φέρει τὴν Νορβηγική σημαίαν, ἐνῷ ἀλλα τελούνται ἡ πόλη την «πο ού λας» ἐλεγχοῦ.

«Ἄλλη κατηγορία εἰδικῶν μεταφορῶν, εἰς τὴν ὅποιον ἡ Νορβηγία συμμετέχει, είναι ἡ τῆς μεταφορᾶς υγροποιημένων ἀερίων πετρελαίου. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1970, δὲ παγκόσμιος στόλος τῶν I.P.G. ἡτο μεταφορικῆς Ικανότητος περίπου 1,16 ἑκατ. κυβικῶν μέτρων, ἡ δὲ συμμετοχὴ τῆς Νορβηγίας ἀνήρχετο εἰς τὸ ἐν τέταρτον περίπου.

Οἱ Νορβηγοὶ προειδῶν ἐγκαίρως τὴν κατοκόσφον αὐξήσιν κρουαζιέρων εἰς τὰς Ηνωμένσις Πολιτείας, καὶ σήμερον, παραλαμβάνουν τὸ ἐν μετά τὸ ἀλλο, σύγχρονα κρουαζιέροπλοια παραγγελθέντα εἰς χρόνον διόπι τοιμαὶ τῶν πάσιν πολὺ χαμηλότεραι τῶν σημεριών. Δώδεκα σκάφη πασηγγελθέντα τὸ 1969. Τὰ παραδοθέντα κινούνται ἡδη ἰκανοποιητικῶς, ἐκτελούνται κρουαζιέρας μὲ ἀξόδημα τὸ πάρο τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων.

Αἰσκετά ἐν τῶν Νορβηγικῶν νεοτεύκτων κρουαζιέροπλοιών — κατὶ πολλὰ ἄλλα σκάφη διαφόρων τύπων — ἀνήκουν τουτονόσιων εἰς πολλάς ἐταιρίας, αἵτινες τὰ διατείρουνται ἀπὸ κοινοῦ. Αὔτη ἡ τάσις συνεργοσύσις μεταξὺ τῶν ἑταῖρων, ἀντὶ τῆς συγχώνευσεως, είναι ἐκ τῶν κυιωτέων χασικτηριστικῶν τῆς Νορβηγικῆς Νουπλίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη. Τοιουτούποιως, παρέχεται ἡ δυνατότητη εἰς τὰς ἐταιρίας αἵτινες συμμετέχουν εἰς τὸν διάλογον ποσιόντων τῶν μεγάλης ἐπιφανείας ἐταιριῶν, ναροὶ νὰ κρύσουν τὴν προτίμησιν τῶν μοσφῶν καὶ τὴν εὐλεξίσιν εἰς τὴν ληψίν ἀποφέσων. Ήτοι είναι χασικτηριστικαὶ διὰ τὰς μικροτέρες ναυτιλιακὰς ἐταιρίας.

Συνοιλάδουσα τὴν τόσων αὐτήν, εἰς τὴν τελευταῖαν ἐποίησιν ἀναπόδοσή της, ἡ «Ενωσίς Νορβηγῶν Έφοπλιστῶν ποσιόντες» διὰ τὸ θά συνεντιθῇ μὲ αἰδούσσον συμμετοχήν ξένων ἐταιριῶν εἰς τὸ μέλλον. Εἴς την αἱ περιπτώσεις, αὐτὸ τὸ θά ἐστη μασινε τὴν διαχείρισιν πλοίων ναροί των παρασκευαστών τῶν μοσφῶν καὶ τὴν εὐλεξίσιν εἰς τὴν ληψίν ἀποφέσων. Ήτοι είναι χασικτηριστικαὶ διὰ τὰς μικροτέρες ναυτιλιακὰς ἐταιρίας.

Τοιούτοις τὸν τόσων αὐτήν, εἰς τὴν τελευταῖαν ἀναπόδοσή της, ἡ «Ενωσίς Νορβηγῶν Έφοπλιστῶν ποσιόντες» διὰ τὸ θά συνεντιθῇ μὲ αἰδούσσον συμμετοχήν ξένων ἐταιριῶν εἰς τὸ μέλλον. Εἴς την αἱ περιπτώσεις, αὐτὸ τὸ θά ἐστη μασινε τὴν διαχείρισιν πλοίων ναροί των παρασκευαστών τῶν μοσφῶν καὶ τὴν εὐλεξίσιν εἰς τὴν ληψίν ἀποφέσων. Ήτοι είναι χασικτηριστικαὶ διὰ τὰς μικροτέρες ναυτιλιακὰς ἐταιρίας.

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 EC3N 3DN

TELEPHONE: 01-480 7272

TELEX: WESTENG LONDON 886029

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

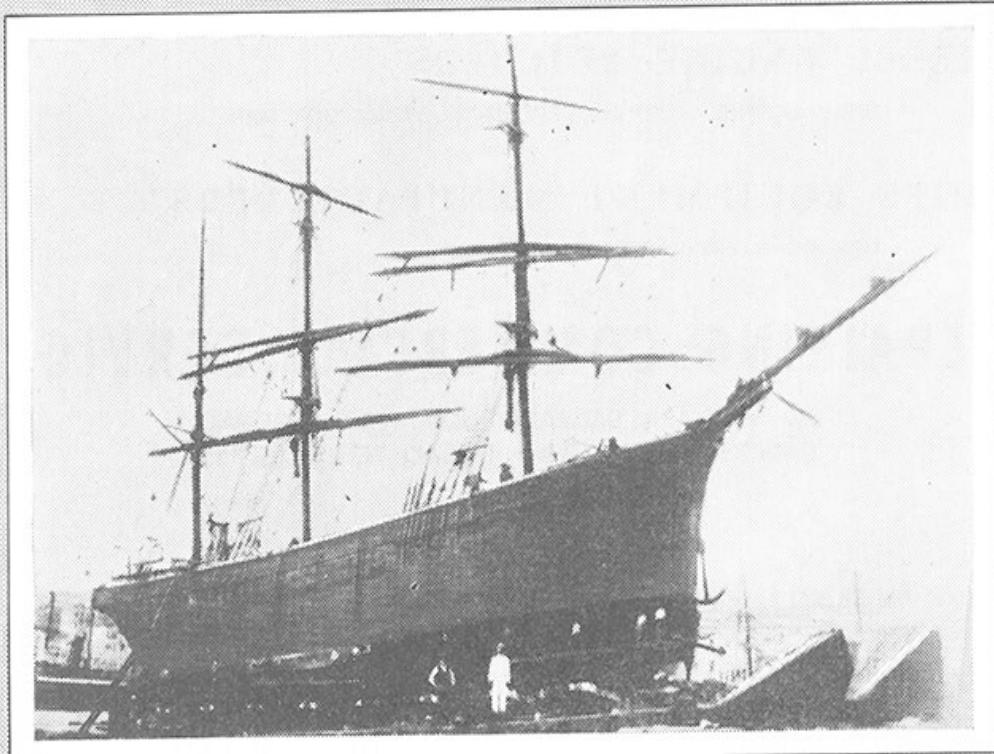
Αίωνος ναυπηγική παράδοσις

Τὸ Νεώριον Σύρου συνδέεται
ίστορικῶς μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.
Ἄνεκαθεν ὑπῆρξε μεγάλη,
σοβαρὰ καὶ σύγχρονος
γιὰ κάθε ἐποχὴ Ναυπηγικὴ Βιομηχανία.
Ἡ ἐργασία τοῦ Νεωρίου Σύρου
τὸ κατέστησεν διεθνῶς γνωστὸν ὡς
ναυπηγικὸν κέντρον. Τοῦτο συνέτεινεν
εἰς τὴν ἄνοδον καὶ δόξαν τῆς
Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.
Ἡ κληρονομία αὐτὴ ἀξιοποιεῖται καὶ
σήμερον ἀπὸ τὴν νέαν διοίκησιν.

ΥΙΟΙ Ν.ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



Νεώριον Σύρου Α.Ε. ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΝ ΣΥΡΩ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 65, ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 477517, TELEX 212563



20 Σεπτεμβρίου 1904.

Τὸ ίστιοφόρον "Nîmes,, τῆς Γαλλικῆς ἑταιρίας "Compagnie de remorquage etc.,, ἐπι-
σκευαζόμενον ἐπὶ τῆς ἀναβάθρας τῆς ἑταιρίας

ASTILLEROS ESPAÑOLES 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, WERKSPoor, 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 ENGLANG
TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704
TELEGR.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH MIAOUΛΗ 51
ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας υπεβλήθησαν αίτησεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄ π τέ μ ω ν»: Πλοῖον - ψυγεῖον, (πρώην φιλανδικόν «Arica»), νεοαγορασθέν, 5.240 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «'Αφρομάρ» (κ. Θ. Θεοφάνης).

2. «Φ ὁ ν η σ ις»: Ναυτηγούμενον φορτηγόν, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «'Ελπίδα» (κ.κ. 'Αγγελικούσης - Εὐθυμίου).

3. «Ἐ λ π ις»: Ναυτηγούμενον φορτηγόν, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «'Ελπίδα» (κ.κ. 'Αγγελικούσης - Εὐθυμίου).

4. «Ἄ ν ν ο ύ λ ω»: Ναυτηγούμενον φορτηγόν, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Θέλησις» (κ.κ. 'Αγγελικούσης - Εὐθυμίου).

5. «Ἐ ν τ ε έ λ ή ζ»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν «Ingrid»), νεοαγορασθέν, 1.882 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Α. Πούντας καὶ I. Λοΐσιος.

6. «Ἄ ν κ α ρ ω»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 4.635 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Παναμάρες» κ. I. Κολοκοτρώνης.

7. «Γ κ α λ α τ ω»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 2.676 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Τρανσμάρ» (κ. I. Κολοκοτρώνης).

8. «Ν τ α μ α σ κ ο ύ ζ»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 4.487 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαρπασέος» (κ. I. Κολοκοτρώνης).

9. «Λ ί μ π α ν ν»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 4.435 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σίμπολο» (κ. I. Κολοκοτρώνης).

10. «Κ α λ α χ α ρ ω»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 8.562 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Βαλιέντε» (κ. I. Κολοκοτρώνης).

11. «Ν τ ἐ λ φ ι κ Σ κ ρ υ»: Μπάλικ κάρριερ (πρώην λιθεριανόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), 13.571 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σ.Η. 'Εντερπράϊζες» (Καρράς Ναυτιλιακής Α.Ε.).

12. «Μ π ι λ μ π ρ ω»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 2.261 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «'Ηραλῆς» (κ. Μιχ. 'Αρκάδης).

13. «Κ α μ π π λ ά ν κ ω»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 2.762 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «'Ηραλῆς» (κ. Μιχ. 'Αρκάδης).

14. «Τ ρ α μ ο ν τ ά ν α»: Δεξαμενό-

πλοῖον (πρώην σουηδικὸν «Hong Kong»), νεοαγορασθέν, 16.695 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Τραμοντάνα» (κ. Μεν. Ταφλαμπάτς).

15. «Κ ρ ι ό ζ»: Μπάλικ κάρριερ, (πρώην λιθεριανόν «Eionia»), νεοαγορασθέν, 16.989 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ούρατός» (κ. Αντ. Μαυρομάτης).

16. «Μ ε λ ί λ α ρ»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), νεοαγορασθέν, 1.699 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σ.Η. Ρόθερ» (κ. Α. Σαχίνης).

17. «Ο δ υ σ σ ε ύ ζ»: Επιβατηργόν, (πρώην κυπριακόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα), 4.307 τόν. γκρός, τοῦ 1937, ἀνήκον εἰς τὴν A.N.E. Ήπειρωτική 'Ατμοπλοΐα «Γ. Ποταμίανος».

18. «Κ & δ ο Γ έ ρ α κ α ρ»: Φορτηγόν, (πρώην ἀγγλικόν «City of Manchester»), νεοαγορασθέν, 7.585 τόν. γκρός, τοῦ 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κάδο» (κ. Θιόδ. Καρράς).

19. «Ν τ ό λ υ»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικόν «Camilia»), νεοαγορασθέν, 4.953 τόν. γκρός, τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «'Ακουάριους Σπηγουάτις» (κ. Ιωάννης Φουντος).

20. «Α ι θ ο ν ι κ Κ ο υ ή ν»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην δλασινικόν «Koningswaard»), νεοαγορασθέν, 12.569 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ταμάρ» (κ. I. Δουύκας).

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Μεταλλοφόρον/πετρελαιοφόρον 96.000 τ., ναυπηγήσεως Ιαπωνικής, τοῦ 1968, ηγοράσθη ἀπό τὸν κ. Φρ. Παπαχρηστίδην, μὲ παράδοσιν τὸ 1972. Τιμὴ 14.500.000 δοll., τοῖς μετρητοῖς.

— Εἰς τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι παρηγέλθη ἀπό τὸν κ. Φρ. Παπαχρηστίδην σκάφος ειδικὸν υγραερίων (I.P.G.), 70.000 κυ.μ. μέτρων, μὲ παράδοσιν τὸ 1974. Τιμὴ 20.8 έκατομ. δοll., τοῖς μετρητοῖς.

ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Τὴν 20ὴν Μαρτίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα (Τόκιο), καθειλύκουσθη τὸ φρῆντομ «Καστράκι». Παρά-

δοσις Μάιου. Πλοιοκτησία τοῦ κ. 'Αλαφούζου.

— Τὴν 3ὴν 'Απριλίου καθειλύκουσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα τὸ 23.800 τόν. δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Κεραγεώργη. "Ονομα 'Μεσσηνιακή Γῆ».

— Τὴν 7ὴν 'Απριλίου, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα (Γιοκοχάμας) καθειλύκουσθη τὸ τάνκερ·μαυμούθ «Γουόρλντ Κόνκερορ», τοῦ κ. Νιάρχου.

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ SD 14 ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Τὴν 22αν 'Ιουνίου καθειλύκεται ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ωστιν & Πίκερσγκιλ τὸ δεύτερον μᾶς σειρᾶς ἑνέα παραγγελθέντων SD-14 τοῦ Οίκου Κολοκοτρώνη. "Ονομα αὐτοῦ «Σάντα Κατερίνα».

ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Διά προκαλούμενον ὑπὸ τοῦ ὑπουργεὺς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέθα B. Διατάγματος τοποθετεῖται ὡς ναυτιλιακός ἀκόλουθος παρὰ τῷ ἐλληνικῷ πρεσβείᾳ Λονδίνου, δὲ πλοίαρχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Ανδρ. Χρονόπουλος.

ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ κ. Γ. Χ. ΛΕΜΟΥ

'Ο κ. Γ. Χ. Λεμός, ἐδώρησεν εἰς τὴν 'Εκκλησίαν τῆς 'Ελλάδος τὸ ἐπὶ τῆς λεωφόρου 'Αλεξάνδρας οικόπεδον ἀξίας 4 ἑκατομμυρίων δρχ., ὑπέρ τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος Κληρικῶν 'Ελλάδος.

Τοῦτο ἀνεκοίνωσεν ὁ κ. Λεμός εἰς τὸν ἐν 'Ελβετίᾳ εύρουσκόν Αρχειεπίσκοπον κ. 'Ιεράρχων, προσθέσας ὅτι ἡ δωρεά προέρχεται ἐξ αὐτοῦ καὶ τῆς ἀδελφῆς τῆς ἀπόθεμαντος συζύγου του, εἰς μνήμην αὐτῆς. 'Ο κ. Λεμός ἐδήλωσεν, ὅτι οἱ δωρηταὶ ἀναλαμβάνουν καὶ τὴν δωρεάν ὑπέρ πιλήρους ἔξοπλισμοῦ τοῦ ιδρύματος.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κατ' ἀνακοίνωσην ἐκ τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνδρὸν ἐσημείωσεν ἡ εἰσαγωγὴ συνολιλάγματος εἰς δωλαρία ὑπὸ τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν κατὰ τὸν παρελθόντα 'Απριλίου. Κατὰ τὸν ἐν λόγῳ μῆνα αἱ καταθέσεις ἀνήλθουν εἰς 2.853.054 δολ., ἔναπτι 2.757.763 δωλαρίων τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου.

Ἐξ αὐτοῦ ἡ ἀνάληψη πρὸς δραχμοποίησιν ἀνήλθεν εἰς 1.229.194 δωλαρία καὶ 1.085.886, ἀντιστοίχως.

Οὕτω τὸ ὑπόλοιπον τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν εἰς ἐλληνικὰς Τραπέζας ἀνήρχετο τὴν 30ὴν 'Απριλίου εἰς 22.287.727 δωλαρία, ἔναπτι 20.831.526 δωλαρίων τοῦ προηγουμένου μηνὸς Μαρτίου.

Η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

'Ο 'Υπουργὸς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ιωάνν. Χολέθας ἐκάλεσε τὸν πλοίαρχον τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Γρ. Μαζαράκην, εἰς τὸν δρόποιον ἀνεκοίνωσε τὴν ἀπόφασίν του ὅπως τοῦ ἀναβέσῃ τὴν Γενικήν Διεύθυνσιν τῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς τοῦ 'Υπουργείου.

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

Ο κ. Μαζαράκης θάνατόλαβη μετά δεκαήμερον τά νέα του καθήκοντα.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρ' Έλλήνων ήγοράσθησαν τὰ γερμανικά μότορσποτ «Nusakalan» καὶ «Sheratan», 993 τόν. γκρός, 1.319 τόν. d.w., τοῦ 1958 τὸ πρώτον, τοῦ 1959 τὸ δεύτερον, καὶ παραλαμβάνονται.

Παρὰ τῶν κ.κ. Α. Χαλκούσης Λτδ ἡγοράσθησαν, τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Sunpolynesia», 8.971 τόν. γκρός; 13.050 τόν. d.w. τοῦ 1957, ἀντὶ ποσοῦ 1.190.000 δολαρίων καὶ τὸ ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Tien Shun», 17.428 τόν. γκρός, 27.675 τόν. d.w., τοῦ 1953, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ παραλαμβάνεται εἰς Πειραιὰ ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται, μὲ ζημίας.

Ἀντὶ ποσοῦ 400.000 δολαρίων, μὲ τριετές τάιμ παρότερε εἰς τοὺς πωλητάς, ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Aliothi», 1.803 τόν. γκρός, 3.320 τ. d.w., τοῦ 1956.

Εἰς ἡγοράστας τῆς "Απω Ανατολῆς ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Λορέντζο», 10.024 τόν. γκρός, 15.000 τόν. τόν. d.w., τοῦ 1954, ἀντὶ 900.000 δολαρίων.

Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Fiona», 16.989 τόν. γκρός, 26.512 τόν. d.w., τοῦ 1959, ἡγοράσθη παρ' Έλλήνων καὶ παραλαμβάνεται εἰς Κόντινεντ, εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς. Τιμὴ δολ. 1.900.000.

"Έλληνης ἡγόρασσαν, ἐπίστης τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Tazacorte», 1.865 τόν. γκρός, 4.460 τόν. d.w., τοῦ 1952.

"Ηγοράσθη, ἐπίσης, ἀντὶ ποσοῦ 850.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «John Presthus», 4.401 τόν. γκρός; 8.500 τόν. d.w., τοῦ 1956.

Τὸ φορτηγὸν «Tzémeni Εξπόρτερ», 7.403 τ. γκρός, τοῦ 1952, διεγράφη τῶν νηο-

λογίων, λόγω πωλήσεώς του εἰς ὄλλοδιπτούς.

Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Gerda Schnel», 2.635 τόν. γκρός, τοῦ 1956 καὶ παρελήφθη. "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δῖνομα.

Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσε, παραμεῖναν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δῖνομα καὶ τὸ ἀγορασθὲν ἐπίσης γερμανικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Tenega», 1.599 τόν. γκρός, τοῦ 1954.

"Η ἔταιρις «Aigile» πρόσθη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ ἀποκινήτου ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Theseus», 7.561 τόν. γκρός, 9.640 τόνων d.w., ναυπηγήσεως 1955 καὶ ταχύτητος 16,5 μιλ. Τὸ πλοῖον παραδιαμβάνεμον περὶ τὴν 20ῆν Ιουνίου εἰς Ἀμερικὰ καὶ ὑμῶν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, θὰ παραδοθῇ ἀμέσως εἰς τοὺς χρονονάυλωτάς του Messrs Volta Lines. Θὰ μετονομασθῇ εἰς «Aigile Mûth».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Nordmark», 2.758 τόν. γκρός, τοῦ 1951. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δῖνομα.

Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ μικτὸν γερμανικὸν «Elizabeth Entz», 24.261 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Trebin Εντζέρο».

Τὸ παλαιθὲν εἰς "Έλληνας τῆς Νέας Υόρκης λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον Μιχαήλ Καρεγάρηης, 15.807 τόν. γκρός, τοῦ 1955 παρεδόθη καὶ μετωνυμάσθη «Τέκτων».

Τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν «Giuseppe V.», 1.534 τόν. γκρός, τοῦ 1948, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνυμάσθη «Θάλκο».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εἰς Τούρκους διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ λίμπερτ «Δέσποτα», 7.265 τόν. γκρός, τοῦ 1944.

NAYTIKA XRONIKI

"Ἐπίσης, τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Ολγα», 7.265 τόν. γκρός, τοῦ 1943, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

Γιουγκοσλαύοι διαλυταὶ ἡγόρασσαν τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Γιολάντα», 7.188 τόν. γκρός, τοῦ 1940.

Εἰς Κινέζους διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Αρης», 7.173 τόν. γκρός, τοῦ 1947.

METONOMASIAI

Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Οριεντ Σή», 12.782 τόν. γκρός, τοῦ 1954, μετωνυμάσθη εἰς «Clair hill». Ή λιθεριανὴ διεπηρήθη.

Εἰς «Εκτώρ» μετωνυμάσθη τὸ φορτηγὸν «Φάστ Μπέρντ», 2.524 τόν. γκρός, τοῦ 1944.

Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Κέρος», 20.667 τόν. γκρός, τοῦ 1952, μετωνυμάσθη «Ελλεν X.».

TA SUMBEVΛHMENA

Κατὰ τὸ πρώτον 15θήμερον τοῦ Ιουνίου ὑπεργάφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἑνας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων:

"Ολύμπιαν", κυπριακόν, τόν. γκρός 8.501, ἀπὸ 18.2.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γεωργίου Δ. Παπαδημητρίου, «Χόλμπορο», λιθεριανόν, τόν. γκρός 611, ἀπὸ 8.6.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἔταιρίας Πούντας Αρένας Σιππιγκ Κόμπιταν (κ. Εμμ. Δημητριάδης), «Κυνθία», λιθεριανόν, 11.800 τόν. γκρός, ἀπὸ 22.4.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἔταιρίας «Πόλεσον», «Ζάν Ζάν», κυπριακόν, 10.916 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.5.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σπυρ. Γ. Αγαπητοῦ, «Κόλα», λιθεριανόν, 12.530 τόν. γκρός, ἀπὸ 2.6.71, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αθ. Καλογερέση, «Ελισάβετ», κυ-

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΑΣΗΠΟΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ.

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICOS	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΛΟΥΚΑ ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	SALVTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ

TELEXES

21-2482	VMT	GR
21-2450	VERN	GR
21-2253	TUGS	GR
21-2340	SALV	GR

CALL SIGNS OF VESSELS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ	ΜΑΤΣΑ	ΤΣΑΒΛΙΡΗ
B. MANOS/SYZF	ATLAS/SZIK	N. KRHTH/SZNE
B. KITTY/SYTV	M. MATSA/SZOT	N. ANDROS/SZRN

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ	ΒΕΡΝΙΚΟΥ	ΜΑΤΣΑ	ΤΣΑΒΛΙΡΗ
'Ημέρας	Νυκτὸς	Ημέρας	Νυκτὸς
4522 - 331	4514 - 290	476 - 205	477 - 043
4522 - 337	4513 - 787	476 - 206	477 - 043
4522 - 335	4168 - 156	425 - 075	6472 - 862
4522 - 329	440 - 141	425 - 076	4520 - 192
		831 - 339	9814 - 668
			4522 - 243
			9819 - 828

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

πρισάκον, 5.001 τόν. γκρός, άπό 2.6.71, έκπροσωτούμενον ύπό τού κ. Βασ. Γ. Παύλου.

Κατόπιν τών άνωτέρω προσθηκών, τὸ σύνολον τῶν υπό ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν δόπιων τὰ πληρώματα είναι ήσφαλισμένα εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχεται εἰς 1.247, τόν. γκρός 17.929.041.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

'Η Κτηματική Τράπεζα ἀναγγέλλει εὐχαρίστως εἰς τοὺς "Ἐλληνας ναυτικοὺς τὴν ἀρξαμένην συνεργασίαν τῆς μετὰ τῆς μεγάλης ἀμερικανικῆς First National City Bank. Σκοπὸς τῆς συνεργασίας ταῦτης εἶναι ἡ κατεύτερα ἔξυπηρτήσις τῶν ναυτικῶν - καταθέτων τοῦ Στεγαστικοῦ Ταμιευτηρίου τῆς Κτηματικῆς Τράπεζης, διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ ἀποστολὴν τῶν ἐμβασμάτων μέσω τοῦ ἀνά τὸν κόσμον πυκνότατου δικτύου 'Υποκαταστημάτων τῆς First National City Bank. Τὰ 'Υποκαταστήματα τῆς First National City Bank θὰ ἀποστέλλουν — βάσει σχετικῶν δόηγιών τὰς δόπιας ἔχουν λάβει — τὰ ἐμβασμάτων τῶν ἀπ' εὑθείας εἰς Πειραιά ἢ εἰς 'Αθήνας, ἀνευ παρεμβολῆς τοῦ κεντρικοῦ τού, ἐν Νέᾳ 'Υόρκῃ, Καταστήματος.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.

ΠΡΟΣΚΛΗΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» ΕΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΝ

Συμφώνως τοῖς ἄρθροις 27 καὶ 30 τοῦ Καταστατικοῦ, κοιλεύνται οἱ κ.κ. Μέτοχοι τῆς «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ Α.Ε.» εἰς τακτικήν Γενικήν Συνέλευσιν τὴν 28ην Ιουνίου 1971, ἡμέραν Δευτέραν καὶ ὥραν 12.00 ἐν τοῖς ἐπὶ τῆς δόου Καραγεώργη Σερβίας 8 γραφείοις αὐτῆς.

Πᾶς μέτοχος ἁπτόμενος νὰ παραστῇ εἰς τὴν Συνέλευσιν δρεῖται ἡ καταθέσῃ τὰς μετοχάς του τὸ βραδύτερον πέντε (5) ἡμέρας πρὸ τῆς δρισθείσης ὡς ἀνά χρονολογίας συγχιλήσεως τῆς Συνέλευσεως διὰ μὲν τὴν ἡμεδαπήν εἰς τὸ Ταμείον τῆς 'Εταιρίας ἢ εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων ἢ παρ' οἰδάποτε ἐν 'Ελλάδι 'Ανωνύμω Τραπεζικῆς 'Εταιρίας, διὰ δὲ τὴν ἀλλοδαπήν παρὰ μιὰ ἐκ τῶν ἀσγυνωρισμένων Τραπεζῶν.

Ἀντικείμενα Συνέλευσεως ὡρίσθησαν:

- 1) "Εκθεσὶς τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς ἔκτης ἑταϊρικῆς χρήσεως 1970 καὶ καταθεσὶς τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1970.
- 2) "Εκθεσὶς τῶν 'Ελεγκτῶν ἐπὶ τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1970.
- 3) "Εγκρίσις τῶν πεπραγμένων τοῦ ἔτους 1970, τοῦ ισολογισμοῦ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1970 καὶ τῆς διαθέσεως κερδῶν.
- 4) "Απολλαγὴ ἀπὸ πάσης εὐθύνης ἀποζημώσεως διὰ τὰ πεπραγμένα τοῦ ἔτους 1970 καὶ τὸν ισωλογισμὸν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1970:
 - α) τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου.
 - β) τῶν 'Ελεγκτῶν.
- 5) "Εγκρίσις ἀμοιβῆς Μελῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν χρήσιν τοῦ ἔτους 1970.
- 6) "Επικύρωσις ἑκλογῆς Συμβούλων γενιμένης ύπό τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου εἰς ἀντικατάστασιν ἐτέρων παραιτηθέντων.
- 7) "Εκλογὴ δύο τακτικῶν 'Ελεγκτῶν ἐξ ὧν δὲ εἷς ἐκ τοῦ Σώματος 'Ορκωτῶν Λογιστῶν καὶ ισαριθμών ἀναπληρωματικῶν διὰ τὴν χρήσιν τοῦ ἔτους 1971 καὶ πρωσδιορισμὸς τῆς ἀμοιβῆς αὐτῶν.

- 8) Χορήγησις ἀδείας πρὸς τὰ Μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς Διεύθυνσεως τῆς 'Εταιρίας ὅπως μετέχουν εἰς τὴν Διοικητικὰ Συμβούλια, εἰς τὴν Διεύθυνσιν, ἢ ἄλλως, ἐτέρων ἐπιχειρήσεων ἐπιμικουσῶν παρεμφερεῖς σκοπούς.

'Ἐν Ἀθήναις τῇ 7ῃ Μαΐου 1971

Ἐντολὴ Διοικ. Συμβούλου
Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΚΩΝΣΤ. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ MACGREGOR

'Ο διορισμὸς τοῦ κ. Χολούμποβιτζ ὡς ἀντιπρόδρου τῆς Διεθ.ούς Μάκ Γκρέγκορ Λτδ, ἀνεκοινώθη ύπό τὸν Πρόδρομο τῆς 'Εταιρίας κ. 'Εδρικού Κούμμερμαν.

Μέχρι τοῦ διορισμοῦ του ὁ κ. Χολούμποβιτζ ἦτο ἀντιπρόδρος Ἐμπορικοῦ Μάρκετινγκ τοῦ Ναυπηγικοῦ Τμήματος καὶ Ναυτιλιακοῦ γκρούπ τῶν Βιομηχανῶν Λίππον εἰς Νέαν 'Υόρκην. 'Ο κ. Χολούμποβιτζ πρὶν συνεργασθῆ με τὴν Λίππον ἦτο ειδικός βοηθὸς τοῦ προέδρου τῆς Γκρέυς Λάιν εἰς Νέαν 'Υόρκην, προηγουμένως δὲ ἦτο προϊστάμενος



Ο ἀντιπρόδρος τῆς MacGregor
κ. Holubowicz

τοῦ σχεδίου ἀναπτύξεως δ.ά τὸν 'Οργανισμὸν Λαμένος τῆς Νέας 'Υόρκης, Ἐνωρίτερα εἰς τὴν σταδιοδρομία τοῦ ὑπὲρέποτος εἰς τὴν θάλασσαν ὡς ἀξιωματικός καὶ διατηρεῖ πιστοποιητικὸν Πλοιάρχου ἐν ἐνεργείᾳ τῆς 'Ακτοφύλακής.

'Ο κ. Χολούμποβιτζ, ἔχει δηπλώματα Οἰκονομικῶν καὶ Πολιτικῶν 'Επιστημῶν τοῦ Πανεπιστημίου Λονδίνου (M. SC. - ECON.) καὶ τοῦ Πανεπιστημίου Γεωργιτάσου (B.S.) ἐπίσης εἶναι καὶ ἀπόφοιτος τῆς 'Ακαδημίας 'Επικορικῆς Ναυτιλίας τοῦ Κίγκς Πόιντ.

Πέραν τῆς ἐπαγγελματικῆς του δραστη-

ριότητος, εἶναι εἰς ἐπὶ τῶν βασικῶν ίδρυτῶν καὶ ἐνεργόδεδρος τῆς ICHCA ἐν H. P.A., ἔχων συγγράψει καὶ δώσει ἀδείξεις ἐπὶ τῶν θεμάτων χειρισμοῦ φορτίων καὶ ὑπερωκεανίων μεταφορῶν. Εἶναι μέλος τῆς 'Επιπροτῆς 'Ερευνών Θαλασσών Μεταφορῶν τῆς 'Εθνικῆς Ακαδημίας 'Επιστημῶν.

Κατά τὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ διορισμοῦ τοῦ κ. Χολούμποβιτζ, 6 μῆνες μετά τὴν 25η ἐπεισίδη τῆς ίδρυσεως τῆς 'Εταιρίας, ὁ κ. Καύμμερμαν ἀπέκλεσε τὸν διορισμὸν αὐτοῦ ὡς ενέστιος διά τὴν Μάκ Γκρέγκορ.

'Ο 'Οργανισμὸς Μάκ Γκρέγκορ ἀποτελεῖται ἀπὸ 25 ἀντιπρόδρους Μάκ Γκρέγκορ εὐρισκομένων εἰς δῆλας τὰς κυριωτέστατας ναυτιλιακάς χώρας ἀνά τὸν κόσμον μὲν ἐν σύνολον ἑπτάσιων πωλήσεων \$ 100.000.000 καὶ ἀπασχολεῖ ἵνα σύνολον 1.200 ἀπόμονων ἑξειδικευμένων πρωτώνοι. 'Ο 'Οργανισμὸς εἶναι ὃ πρώτον εἰς τὴν τεχνολογίαν καὶ τὴν κατασκευὴν ἔσπολισμοῦ χειρισμοῦ τῶν φορτίων καὶ φορτώσεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ὡς αὐτόματα χαλύβδινα καλύμματα κυτῶν, καταπέλτας, πλευρικάς θύρας καὶ μίαν πλήρη σείραν διαφέρων ἄλλων συστημάτων χειρισμοῦ φορτίων.

Τὸ ἐν 'Ελλάδι 'Υποκατάστημα εἶναι : MACGREGOR & CO. (NAVAL ARCHITECTS) LTD., P.O.B. 115 Πειραιά, 'Οκεάνειον Μέγαρον, 'Ακτὴ Μιασούλη 57, Τηλέφ. 4524.592. Τέλεσ 2424. Τηλ/κή Δ/νσις : MACGREGOR.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΜΝΗΜΗΝ ΤΩΝ ΑΔΕΑΦΩΝ MACGREGOR

Διεθνής διαγωνισμὸς μὲν ἑπταβλαστοῦ συνολικῶς 1.350 λιρῶν προεκηρύχθη κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἑκατόντατης «Οσλω Ἐθνικής Σπηλιγκ» ύπό τοῦ κ. 'Εδρικ. Κούμμερμαν Πρόδρομος της Μάκ Γκρέγκορ 'Ιντερνάσιονα, τῆς πρώτης καὶ μεγαλυτέρας εἰς τὸν κόσμον ἑταῖριας ἔφοδισμοῦ συστημάτων χειρισμοῦ φορτίων ὡς καλύμματα κυτῶν, πλευρικάς θύρας/καταπέλτας κλπ.

Μὲν τὴν ὑσιμασίων «Εἰς μνήμην Ροβέρτου καὶ 'Ιωσήφ Μάκ Γκρέγκορ βραβεῖσα», ὁ διαγωνισμὸς θὰ προσφέρῃ ἑπταβλαστοῦ 1.000.250 καὶ 100 λιρῶν 'Αγγλίας διά τὰς πλέον πρωτοτύπους καὶ ἐπιπτεῖς ἐκθέσεις ἐπὶ θέματος διεθνοῦς μεταφορᾶς καὶ τῶν λύσεων ἐπὶ τῶν προβλημάτων τῆς. 'Ο πρώτος διαγωνισμὸς έχει ὡς θέμα : «Πρότυπα διά θεμάτων μεταφορᾶς. Εἶναι ἀνοικτός δι' ὅλους καὶ ἡ τελευταία ἡμερομηνία λήψεως τῶν συμμετοχῶν εἶναι ἡ 31η Μαρτίου 1972.

Ο διαγωνισμὸς θὰ διεξαγάγεται ἀπό τοῦ διάνοια δύο δέκα έτη. Αἱ ἐκθέσεις δύνανται νὰ πραγματεύωνται δῆλους τοὺς τομεῖς (φάσεις) χειρισμοῦ φορτίων εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον, περιλαμβανομένων ἀμφοτέρων τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν θεμάτων.

Κανονισμοὶ συμμετοχῆς εἰς τὸν διαγωνισμὸν παρέχονται κατόπιν αἰτήσεως ἀπό: THE ROBERT & JOSEPH MACGREGOR, MEMORIAL AWARDS, P.O.BOX 43, LONDON WC1 XBU, ENGLAND. Η μέσω τού τοῦ Πεισαιεὶ γραφείου τοῦ Διεθνοῦς 'Οργανισμοῦ MACGREGOR : MACGREGOR & CO (NAVAL ARCHITECTS) LTD. P.O.BOX 115, 'Ακτὴ Μιασούλη 57, 'Οκεάνειον Μέγαρον, Πειραιεῖς. Τηλέφ.: 4524.592. Τέλεσ: 2424. Τηλ/κή Δ/νσις: MACGREGOR.

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: JAMES A. McLaren & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C. 2



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: 'Αφιχθέν είς Γύνια την 16ην Μαΐου από Κόνακρο, άνεφερε διαρρόην είς τὸ κύτος No. 2. Η ζημία ἀποκατεστάθη καὶ τὸ σκάφος ἐφόρτωσεν εἰς Δάντσιχ δι' Ινδίαν. Τὴν ἐσπέραν τῆς 5ης Ιουνίου συνεκρούσθη ἔξωθι τοῦ Κιέλου, μετὰ τοῦ κυπριακοῦ ἀτμοπλοίου «Ἀλύσια». Αμφότερα ὑπέστησαν ἀλφάρας ζημίας καὶ συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

ΑΙΘΑΛΗ: Τὴν ἐσπέραν τῆς 31ης Μαΐου ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου, λόγῳ πυρκαϊᾶς εἰς τὸ μηχανοστάσιον, εἰς πλάτος 50.14.'30'' Βόρειον καὶ μῆκος 05.50.'30'' Δυτικόν. Μετὰ τὸ πάροδον δύως ἔξι λεπτών, ἀνέφερεν ὅτι τὸ πῦρ ἥλεγχετο καὶ ἡκύρωσε τὸ προηγούμενον σῆμα. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Ήσπαχρού, τὴν 3ην Ιουνίου.

ΑΛΚΥΩΝ: 'Ἐν πλῷ ἀπὸ Τέμα, διὰ Πειραιᾶ, ἔξερράγη πυρκαϊᾶ εἰς τὸ κύτος No. 5, τὴν 22αν Μαΐου.

ΑΝΔΡΟΣ Α···ΑΝΤ: Προστήραξεν εἰς πλάτος 52.31' Νότιον καὶ μῆκος 73.37' Δυτικόν, τὴν 1ην Ιουνίου, ἀλλ' ἀπεκαλήθη δι' ιδίων τοῦ μέσων καὶ ἐπλευσεν εἰς Πούντα Αρένας, δῦτο ἀφίχθη τὴν ἡμετομένην.

ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ ΙΙ.: Εἰς Καθασάκι, ἐν δεξιᾷ, τὴν 9ην Ιουνίου ἀνέφερε ζημίας ἔκ προσαράξεως.

ΒΙΟΛΑΝΤΑ: 'Απὸ Χάργη 'Αιλαντ διὰ Ν. 'Υόρκην ἔμφορτον, ὑπέστη διαρρόην εἰς τὸ μηχανοστάσιον, τὴν 5ην Ιουνίου, εἰς πλάτος 14.11' Βόρειον καὶ μῆκος 56.44' Ανατολικόν. Τὸ πλήρωμα, ἔγκαταλεῖφαν τὸ σκάφος παρελήθη ὑπὸ ἐνὸς γαλλικοῦ πλοίου καὶ τοῦ δεξιαινοπλοίου «Αιγαγελος Λούζης». Τὸ ρυμουλκόν «Γκέλντερλαντ» ἀνέλαβε τὴν ρυμουλκήσιν τοῦ εἰς Μουσκάτ, βάσει συμφωνητικοῦ Λόδης ἐπο το πραγμ.

ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ Α···ΑΣ: 'Αφίχθη εἰς Μαντράς τὴν 7ην Ιουνίου, μὲ ἐθραυσμένον τὸ χιώνιον τοῦ No. 4 κυλινδρού τῆς πρωστηρίου μηχανής. Διηγέρητη ἐπιθέωρησις καὶ ἐπελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ: 'Απὸ Μένα 'Αχιμαντί δι' 'Αμβούργον, ἔμφορτον. Τὴν 29ην Μαΐου ἀνεκοινώθη, διτὶ ὑπέστη διαρροὴ καὶ κατεκλύσθη τὸ μηχανοστάσιον, εἰς τὴν Αραβικὴν Θάλασσαν. Τὰ ρυμουλκά «Μπρεμβα» καὶ «Σεβίτζερ» ἀνέλαβον τὴν ρυμούλκησίν τοῦ εἰς Τζιμπούτι, βάσει συμφωνητικοῦ Λόδης ἐπο το πραγμ, τὴν 2αν Ιουνίου. Τὸ βύθισμα τοῦ σκάφους ἦτο μεγαλύτερον τοῦ κανονικοῦ, ἀλλὰ δὲν ἐνέπνευε ἀνησυχίας. Τὸ πλήρωμα, πλήν τριών ἀξιωματικῶν παρελήθη ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Σεβίτζερ». Τελικῶς ἀφίχθη εἰς Ἀντενέ, τὴν νύκτα τῆς 9ης πρὸς 10ην Ιουνίου.

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ: 'Ως ἀνεκοινώθη

ὅτιν εἰς τὴν μηχανὴν εἰς ἀπόστασιν δύο μιλίων ἀπὸ τοῦ ἀκρωτηρίου Ματαπάς καὶ ἐρυμουλκήθη εἰς Πειραιά, ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Νῆσος Ανδρούσα».

ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α.Σ.: Προστήραξεν εἰς πλάτος 12.24.'02' Νότιον καὶ μῆκος 43.41' 00' Ανατολικόν, τὴν 4ην Ιουνίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη δι' ιδίων τοῦ μέσων καὶ ἐπλευσεν πρὸς Βορράν. Διαρροὴ εἰς τὰ κύτη No. 3 καὶ 4 τῶν διπυθέμένων. Κατεκλύσθη ἡ πρωταί δεξιαινεῖ λυγοσταθμίσεως.

ΜΕΛΙΟΡΑ: Τὴν ἐσπέραν τῆς 7ης Ιουνίου ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰ διπύθμενα συνεπείᾳ κακοκαιρίας, εἰς πλάτος 46.14' βόρειον καὶ μῆκος 07.00' δυτικόν. Τὴν πρωιάν τῆς ἐπομένης τὸ πλήρωμα ἔγκατέλειψε τὸ σκάφος, τὸ διπόιον συντόμως ἐθύμισθη, καὶ παρελήθη ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Κοπαλία» Στογκαλόδης, σῶν.

ΜΕΡΙΣΕ·Υ· ΚΟΟΥΣΤ: Τὴν ἐσπέραν τῆς 31ης Μαΐου ἔξεπεμψε σῆμα κινδύνου λόγῳ διαρροῆς εἰς τὸ μηχανοστάσιον εἰς ἀπόστασιν 115 μιλίων ἔξωθι τοῦ Καράτσι. Σκάφος τοῦ Πακιστανικοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ ἐπλευσεν ἀμέων πρὸς βοιθείαν του. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ σκάφος ἔξωκειλεν. 'Εφονεύθη ἐν μέλος τοῦ πληρώματος, ἐνῷ τρεις παρέμενον ἐπὶ τοῦ σκάφους μέχρι τῆς 9ης Ιουνίου. Οἱ υπόλοιποι παρελήθησαν ὑπὸ τοῦ Πακιστανικοῦ στάφος.

ΜΙΝΙ ΛΑΠ: Συνεκρούσθη μετὰ φορτηγίδος εἰς Τούμπο τὴν 31ην Μαΐου, ὑπόσταν ἀλφάρας ζημίας.

ΟΡΟΥΤΣΑ: 'Απὸ Πόρτ 'Αρθουρ δι' Ιταλίαν, προστήραξεν εἰς πλάτος 26.53' βόρειον καὶ μῆκος 79.00' δυτικόν τὴν 31ην Μαΐου. 'Ανελκυσθεν ὑπὸ ρυμουλκοῦ, ἐπλευσεν εἰς Φρήπορτ τὴν ἐπομένην ὅπου ἐπεθεωρήθη. 'Ως ἀνεκοινώθη, δὲν παρετηρήθησαν ζημιαί.

ΣΙΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ: 'Εξώκειλεν ἐπὶ ύφαλου εἰς πλάτος 21.20' βόρειον καὶ μῆκος 90.13' δυτικόν τὴν 7ην Ιουνίου, μὲ γενικὸν φορτίον. Προσπάθεια ἀνελκύσεώς του δι' ιδίων τοῦ μέσων ἀπέτυχεν. Τὸ ρυμουλκόν «Στάρτζεον» ἐστείλεσεν εἰς τὸν τόπον τῆς προσερήσης.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ: 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Μασσάσια, προσήγγισεν εἰς Αστάμπη λόγῳ ζημιῶν εἰς τὸν στροφαλιόφορον ἀξονα.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 'Εξερράγη πυρκαϊᾶ εἰς τὸ ἀντλιοστάσιον κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν βουτανίου εἰς Λάγκος. Κατεστράφησαν δύο σωβίθιοι λέμβοι καὶ διάφορα ἄλλα ὅργανα.

ΤΕΧΝΗ: 'Αφίχθη εἰς Σιγκαπούρην ρόδη τὴν 4ην Ιουνίου δι' ἐπιθέωρησιν καὶ ἐπισκευάσεις εἰς τὴν μηχανὴν.

εἰς Λάγκος, τὴν 3ην Ιουνίου, τὸ σκάφος εὐρίσκεται εἰς τὸν ἑκέντη λιμένων «ἔφ χάιρ», ἐν ἀναμονῇ ἀντολακτικῶν ἐξ Ιαπωνίας, εἰς ἀντικαταστάσιον ἐφθαρμένων ἀδράνων τοῦ κνωδοκαρδόρου ἀξονος.

ΔΩΡΟΥΘΕΟΣ Τ. (τέως «Νικόδρομος»): Παραβελημόνων εἰς Ανδραμάτα, τὴν 1ην Ιουνίου, ἔδειχθη πρόσκρουσθαι ὑπὸ τοῦ ισταντικοῦ δηζελοπλοίου «Λάγκο Ενόλη», ὑποστάν σοδαράς ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ δεξιοῦ προσθίου προσθίου τημάτος. 'Αδύνατοι αἱ ἐπισκευαί εἰς τὸν ἑκέντη λιμένων.

ΕΠΙΚ ΚΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: 'Εξωθι τῆς Σιδώνος, τὴν 27ην Μαΐου, ἀπώλεσε τὸν ἀγκυράν του καὶ δὲν ἡδυνήθη νὰ πλευρίσῃ. Τὸ σκάφος παρέλασε μόνον καύσιμα καὶ ἐπλευσεν εἰς τὸν Μιλάζο, ὃπου ἀφίχθη τὴν 31ην Μαΐου.

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ: Προστήραξεν εἰς τὸ στενόν της Μαλάκκας, τὴν 5ην Ιουνίου, ὑποστάν ζημίας. 'Ανελκυσθεν, ἡγκυροδόλησεν ἀσφαλῶς ἔξωθι τοῦ λιμένος τῆς Σιγκαπούρης.

ΕΦΕΣΟΣ: 'Απὸ Θρή Ρίβερ δι' Αρούπταν, κενόν, ὑπέστη διάληξην εἰς τοὺς λέθητας τὴν 25ην Μαΐου καὶ τὴν ἐπομένην προσήγγισεν εἰς Σιδένε (Νέα Σκωτία). 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαί.

ΘΕΟΜΗΤΩΡ: 'Αφίχθη εἰς Σαΐντ Αννα Μπαίη τὴν 12ην Μαΐου, μὲ ζημίας εἰς τὰ ἔδραν τῶν κυλινδρων Νο. 2, 4, 5 καὶ 8, συνεπείᾳ κακῆς λειτουργίας τῆς ἀντίλιας λιπαντικοῦ έλασιου. 'Επισκευαί ἐπερατώθησαν τὴν 28ην Μαΐου.

ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ: 'Απὸ Ράς Τανούρα διὰ Δανίαν, ἔμφορτον. Τὴν 27ην Μαΐου ὑπέστη δρῆγμα καὶ διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, εἰς πλάτος 08.07' Νότιον καὶ μῆκος 03.00' Δυτικόν. 'Αργύτερον ἀνεκοινώθη, διτὶ τὸ ρῆγμα ἐπεισκευάσθη προσωρινῶς καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του.

ΚΑΜΙΡΟΣ: Τὴν 30ην Μαΐου ὑπέστη διάλ-

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LONDON) LTD.

Freight Demurrage and Defence
Crew Strikes
Port Area Strikes

JOINT MANAGERS OF THE THROUGH TRANSIT MARINE
MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON EC3N 3DN

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

TELEPHONE: 01-480 7272 TELEX: WESTENG LONDON 886029

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
C. Pellegrini 641

Buenos Aires Tel. : 85 - 3943
Cables : Salivars - B. Aires : 30 - 0590

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ΠΤΩΣΙΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ ΑΠΙΘΑΝΟΥ

„Η κατιούσα συνεχίζεται. Υπό την πίεσιν του έλεγχομένου από τούς Ιαπωνίας τονάς έγγονο απόδεκτοι ναύλοι, μή καλυπτούντες ούδε τα βεσικά έξοδα κινήσεως των πλοίων. Σκάφη τινά έδεχθησαν νά περικόψουν τη φορτίου των διά νά έπιτυχουν την απασχόλησην. Διέξοδος άλλη από τον παροπλισμόν δὲν υφίσταται. Οι φορτωταί, έπωφελούμενοι της ύπερτρασφοράς χωρητικότητος καὶ της έλλειψεως έπαρκων φορτών, προσφέρουν όλον χαμηλότερους ναύλους.

Τα 3.90 δολάρια διά σιτηρά από Κόλπον πρός την Ιαπωνίαν καὶ τά 4.25 δολ. έλευθ. έκφορτωτικών διά γαιάνθρακες από τὸ Χάμπιτον ρόδος — 3.75 δολ. έδεχθη ιαπωνικόν σκάφος — ποτε ἀλλού εἰς τὸ παρελθόν δὲν έποιμειώθησαν. Αι αὐτά ἐκπτώσεις ἐπιστημανίνονται καὶ εἰς τοὺς πρός τὸ Κόντινεντ προσφίσιμους από τὸν Κόλπον (δολ. 3.75 δι' Ἀμβούργον) καὶ τὰς Μεγάλας Λίμνας.

Δέν γεννάται ἀμφιβολία διτί δύσκολος θὰ είναι ἡ θέσις τοῦ φορτηγοῦ τράμπι καθ' ὅλην τὴν θερινὴν περιόδον. Ή ἔκπτωσης τῶν ναύλων πιθανόν νά σταματήσῃ, ἀλλὰ ἡ βελτίωσης τῆς ναυλαγορᾶς, ἐφ' δούν δὲν ἥθελεν ἀποσυρθῆ τὸ μεταφορικὸν στίθιον σημαντικὴ χωρητικότητος δὲν πρέπει νὰ ἀναμένεται.

Από τὸν Αὔγουστον πιστεύεται παρά τινων διτί μέλλει νά ἀρχίσῃ βελτιούμενή ἡ κατάστασις. „Ἄλλοι τὴν τοποθεσίαν εἰς τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1927. Γεγοόδη, πάντως, είναι διτὶ παρούσα κρίσιμος θέσις τοῦ φορτηγοῦ πλοίου δὲν θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ πολὺ, ἐκτὸς ἐαν — ὅπερ ἀποκλείεται — ἡ παγκόσμιος οἰκονομία εἰσέλθῃ εἰς περίοδον ὀξυτάπης κρίσεως, μὲ ἀμεσον θεβαίων ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὰς μεταφοράς.

Σωτηρία διὰ τὴν ὑπὸ κρίσιν Ναυτιλίαν χαρακτηρίζεται ἡ ἀνακοινωθεῖσα ἀγορὰ 3.5 ἑκατομ., καναδικὸν σίτον ἀπό τὴν Ρωσίαν. Αἱ παραδόσεις καθορίζονται από τὸν τρέχοντος μηνὸς καὶ θέλουν συνεχισθῇ καθ' ὅλον τὸ 1927. Διὰ τὸ μέγιστον μέρος τῶν φορτών προβλέπεται ἡ παράδοσις νὰ διενεργηθῇ μέχρι τῆς ἀνοίξεως τοῦ 1927.

„Αγγαστον, θεβαίων, τὸ ποσοστὸν χρησιμοποιήσεως Σοδιετικῶν σκαφῶν εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς. Ὁπωσδήποτε θὰ είναι σημαντικόν. „Ισως ὅμως νά ἀπομεινῇ καὶ περιθώριόν τι καὶ διὰ τὰ ξένα φορτηγά. Ή ἔκτασις τῆς τοιούτης ἀπασχολήσεως θὰ ἀνακουφίσῃ πως τὴν χειμαζούμενην ἥη ἀπό τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων φορτηγῶν τράμπι ναυτιλίαν.

Τὸ ἄνοιγμα ἐπίσης τοῦ Πρεδέρου Νίξον πρὸς τὴν Κίναν καὶ ἡ ἀνακοινωθεῖσα ἥη δῆρσις τῶν περιορισμῶν εἰς τὰς μετ' αὐτῆς συναλλαγὰς τῆς Ἀμερικῆς, ἔτι δὲ ἡ ἀνεμτόδιστος χρησιμοποίησις πλοίων οἰασδήποτε σημαίας εἰς τὰς μεταφοράς Κίνας - Ἀμερικῆς, εὐεργετικὸν θὰ ἔχῃ ἐπίδρασιν εἰς τὴν καθοδὸν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας. Απιστεύτως μεγάλη θέλει σὺν τῷ χρόνῳ ἀναπτυχθῆ μεταφορικὴ κίνησις πρὸς τὴν Κίναν. Μία τεραστίας καταναλωτικῆς δυνάμεως ἀγορὰ ἀνοίγει τὰς πύλας της. Ή Ναυτιλία πολλὰ θὰ ἀποκομίσῃ.

Τὸ κίνησις κατὰ τομεῖς τοῦ παρελθόντος 10ημέρου εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Ολίγαι αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον. Τιμαι χαμηλότεραι. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 4.45 ἐλ. έκφορτ. (Ιουν. - Ιούλ.), τὴν Καζαμπλάνκαν δολ. 4.20 ἐλ. έκφορτ. Ρότερνταμ δολ. 3.50 φίο Ιούνιον, Τουρκίαν δολ. 6.50 μὲ 2.000 τόν. ἐλ. έκφορτ. Δυτικὴν Ιταλίαν δολ. 6.50 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. έκφορτ. Ρίον - Σάντος δολ. 7 φίο μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρ-

τωσιν. Φρηγικταντὸν δολ. 5.60 (σκάφος 14.000 τόν.) μὲ 4.000 τόν. ἐλ. έκφορτωσιν.

Ἀπὸ τὰς ΜΕΓΑΛΑΣ ΛΙΜΝΑΣ ωηροτέρα η κίνησις Ναύλοις ἑκπεσμένοι. Σκάφος: Ιούνιον - Ιούλιον ἔδεχθη τὰ 5.75 δολ. καὶ 2 δολ. ἀπὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον φίο (7 ημέραι) διὰ φορτίον 15.500 τόν. σιτηρῶν διὰ τὴν Ολλανδίαν. Πρὸ 15θημέρου ἐπληρώθησαν δολ. 6.25 ἀπὸ τὰς Λίμνας καὶ 2.25 ἀπὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον διὰ σκάφος 24.000 τόνων. Απὸ τὸν "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 4 ἐλ. έκφορτ. διὰ Στάθαγκερ, δολ. 3 φίο διὰ Γερμανίαν (Βόρ. Θάλασσαν) 4.25 δολ. φίο διὰ Πολωνίαν. Αλγέριον δολ. 7, Βασσόρας δολ. 10 καὶ Αλβανίαν λίρας Αγγλίας 3.50 φίο καὶ διὰ Αγγλίαν κρήτη λίρ. 2.06 φίο, ἐν συνεχείᾳ δὲ λίρ. 2.

Ἀπὸ τὸ Μπαί Κορώ η Πόρτ Καρτιέ διὰ Αγγλίαν λίρ. 2.25 μὲ 3.000 τόν. ἐλ. έκφορτ. καὶ Βηρυττόν δολ. 5.80 μὲ 5.000 τόν. ἐλ. έκφορτ.

Παλαιοισθηρα απὸ "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Νότιον Κίναν (σκάφος 14.000 τόν.) λίρ. 6.25 φίο (30 ημέραι).

Παλαιοισθηρα απὸ τὸ Νόρδερν Ρεΐνηζ διὰ Μουέλ δολ. 6 φίο (16.800 τόν. σκάφος), διὰ τὸ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4 καὶ 5.30 φίο καὶ διὰ Νότιον Κορέαν σκάφος 12.100 τόν. καὶ Αγγλίαν λίρη 1.75 φίο (σκάφος 15.010 τόν.). Παράδοσις καὶ ἐπαναπάραδοσις Ιαπωνίας δολ. 2.30. Ταξίδιον Κόλπου μετ' ἐπιστροφῆς. Διὰ 4 - 6 μῆνας σκάφος 12.201 τόν. δολ. 1.710 καὶ διὰ 12 μῆνας δολ. 1.725 (σκάφος 14.135 τόν.) ὅλα δηζελοκίνητα. Διὰ 9 - 12 μῆνας SD14 ἐπληρώθη λίρ. 1.63. Απμοκίνητον 24.700 τόν. 1½ - 3 μῆνας δολ. 2 τὸ τόνων.

Τόν. ἐλ. έκφορτ. Σιδηρομετάλλευμα απὸ Νταμπιερ η Πόρτ Χόλλονδ δι' Ιαπωνίαν ('Ιουν. - Ιούλ.) δολ. 1.80 (σκάφος 67.000 τόν.) φίο.

Χιτοσίδηρος απὸ Ινδίαν (ἀνατολ. ἀκτῆ) δι' Ιαπωνίαν δολ. 6.50 φίο (σκάφος 10.000 τόν.).

Προϊόντα χάλυβος απὸ Ιαπωνίαν διὰ Ιταλίαν ἀ.φ. 15.000 τόν. δολ. 247.750 καὶ ἀποκοπῆ φίο (28 ημέραι).

Απὸ Αγ. Μαυρίκιον ζάχαρις λίρ. 3.60 φίο Ιούλ. δι' Αγγλίαν (σκάφος 12.000 τόν.).

Ναύλωσεις απὸ τὴν Νότ. Αφρικήν πειρασμέναι εἰς ναύλωσιν ἀραβιστού διὰ Αγγλίαν λίρ. 2.94. Δι' Ιαπωνίαν δολ. 7 καὶ 7.15.

Ναύλωσεις απὸ τὸ Κόντινεντ δὲν ἔγγραμμαν. Φορτίον χρωμίου απὸ Σμύρνην διὰ Καρόντε δολ. 4.30 φίοτ (σκάφος 4.400 τόν.).

Ολίγαι αἱ χρονοναυλώσεις διὰ ταξίδια. Απὸ τὴν Ιαπωνίαν δι' Ελλάδα δολ. 3.25 εἰς σκάφος 23.760 τόν. Διὰ Μεγάλας Λίμνας 14.400 τόν. δολ. 4.25. Ταξίδιον απὸ Αμβούργον διὰ Ν. Αφρικήν λίρ. 640 (σκάφος 15.010 τόν.). Παράδοσις καὶ ἐπαναπάραδοσις Ιαπωνίας δολ. 2.30. Ταξίδιον Κόλπου μετ' ἐπιστροφῆς. Διὰ 4 - 6 μῆνας σκάφος 12.201 τόν. δολ. 1.710 καὶ διὰ 12 μῆνας δολ. 1.725 (σκάφος 14.135 τόν.) ὅλα δηζελοκίνητα. Διὰ 9 - 12 μῆνας SD14 ἐπληρώθη λίρ. 1.63. Απμοκίνητον 24.700 τόν. 1½ - 3 μῆνας δολ. 2 τὸ τόνων.



ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Χειρότερον τὸ α' δεκαήμερον τοῦ Ιουνίου απὸ τὰς προηγούμενα. Οἱ ναύλοι απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν κατέτεσαν ἀπὸ 7½ μέχρι καὶ τῶν 60 τοῦ Γουορλντσκεῖλ, ἐνώ διὰ τὴν Ιαπωνίαν σκάφος - μαμούθ ἐπληρώθη 55 τοῦ Γουορλντσκεῖλ. Δὲν ἦτο βεβαίως απὸ τὴν Καραϊβικὴν καλυτέρα κατάστασις. Εἰς τὰ αὐτά ἐπίπεδα ἐκινήθησαν καὶ ἐκείθεν οἱ ναύλοι διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ εἰς τὴν 20 τοῦ Γουορλντσκεῖλ διὰ τὴν Β. Αμερικήν.

Ἐπιζημια τὰ ταξίδια διὰ τὰ μετρία καὶ μικρὰς χωρητικότητος σκάφη. Πλήν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐξακολουθοῦν νὰ κινοῦν τὰ πλοῖα τῶν ἀναμένοντας τὴν μετά τινας μῆνας εἴσοδον εἰς τὴν κάλυψιν τῶν χειμερινῶν ἀναγκῶν.

Καλυτέρα πως ἡ κατάστασις διὰ τὰς πρὸς τὴν Ινδίαν καὶ τὸ Πακιστάν μεταφράσης ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Δύσιν κατέτεσαν απὸ 7½ μέχρι εἰς τὰς 43.000 τόν. συνεχή ταξίδια.

Ζάχαρις ἀπὸ Ρεσιφ διὰ Β. Αμερικήν δολ. 6.50 (σκάφος 20.000 τόν.) φίο. Ιούνιον. Απὸ τὴν Χιλήν δι' Ιαπωνίαν σκάφος 46.000 τόν. δολ. 4 (φίο). Απὸ τὸν Βόρ. Ειρηνικὸν σιτηρὰ διὰ Κίναν (ἀπὸ Βρετ. Κολομβίαν) λίρας 2.85 καὶ 2.75 φίο Ιούλ. - Αὔγ. (σκάφος 27.000 τόν.). Διὰ τὸν Ακαγιούτικα - Μπαλμπόσα δολ. 6.70 καὶ Περού δολ. 9 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. έκφορτ. Ιούνιον.

Λιπάσματα εἰς σάκους ἀπὸ 3 λιμένας δι' Ινδίαν δολ. 19 (σκάφος 12.500 τόν.) μὲ 1.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 650 τόν. ἐλ. έκφορτ. (Ιούνιον). Θείον δολ. 11.75 (σκάφος 14.000 τόν.) φίο (Ιούλιον) καὶ Ν. Ζηλανδίας λίρ. 3.35 φίο (σκάφος 20.000 τόν. Αὔγουστον). Ποτάσσα διὰ Σικελίαν δολ. 10 φίο (Ιούλιον) καὶ δι' Ινδίαν ἀπὸ Βανκούβερ δολ. 10.75 (Ιούλιον).

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ - ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗ: Μικρὰς ἔργασια. Σιτηρά ἀπὸ Δυτ. Αύστραλίαν διὰ Ν. Κορέαν δολ. 6.30 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. έκφορτ. (Ιούνιον) καὶ ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας διὰ Κουδείτ λίρ. 4.62½ μὲ 1.500 γκρός φόρτ. καὶ 1.000 τόν. ἐλ. έκφορτ., Μπασμα (Ιούνιον) λίρ. 5.12½ ὑπὸ τὸν αὐτὸν ὥρους καὶ Περού ἀπὸ δυνάμεις δολ. 9.59 ἐλ. έκφορτ. Γαιάνθρακες ἀπὸ Πόρτ Κέμπτλα διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.85 (Ιουν. - Ιούλ.) φίο (39.000 τόν.).

Ζάχαρις ἀπὸ Κουμνοτανδ δι' Αγγλίαν λίρ. 7. (σκάφη μικρά) μὲ 5.000 τόν. φόρτ. πρὸς 2.50 αντραλιανὰ δολαράρια καὶ 750

ΜΕΙΩΜΕΝΟΣ Ο ΡΥΘΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Σημαντικῶς μειωμέναι κατὰ τὸ «Φαιρπλαίου» ἐμφανίζονται αἱ διεθνεῖς παραγγελίαι σκαφῶν κατὰ τὸ τρίμηνον Φεβρουαρίου - Απριλίου 1971, Οὔτω η αὐξησης εἰς τὸ ὑπὸ παραγγελίαιν τοννάζ οὐδὲν ησαντική σημαντικής ζωτικότητος τῶν ηλίθων εἰς 9.980.000 τόν. d.w. έναντι τῶν 15.147.000 τόν. τοῦ προηγουμένου τριμήνου Νοεμβρίου 1970 - Ιανουαρίου 1971, οἵτινες καὶ ἀποτελοῦν τὸ μεγαλύτερον μέχρι σήμερον ρεκόρ. Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀναφέρονται μόνον εἰς τὰς κατηγορίας τῶν μεγάλων πλοίων, έξαιρουμένων τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῶν διασφόρων ἀλλων μικροτέρων σκαφῶν. ΕἼκ τοῦ συνόλου τῶν 9.980.000 τόν. d.w. ὑπὲρ τὸ ἐν τρίτον ἀ-

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΙΝΑ (λιβ.): Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. γεννημάτων Λίμνας δολ. 6.25 συμπλήρωσις μέχρι 24.000 τόν. δολ. 2.

25 φίοτ 'Ολλανδίαν, 'Ιουνίου 8-18.

ΕΛΑΚΤΡΑ: Πόρτ Καρπέ 16.000 τόν. σίτου Βηρυττών δολ. 8.80 με 5.000 τόν. έλ. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 17-28.

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (π.): Χάμπτον ρόδες 24.000-25.000 τόν. γαιανθράκων Σάντος δολ. 3.

'Ιουνίου 20-30.

ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΡΙΟΥΝΙΤΥ: Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορειανό Χάττερας) 16.800 τ. παλαιοσιδήρων Μουσέλ δολ. 6 φίο 'Ιουνίου - 'Ιουλίου.

ΕΥΤΥΧΙΑ: Μπατ Κομά 12.500 τόν. σίτου συμπειλαμβανομένων 5.000 τόν. κριθής, Χούν, Λίδερπουλ, 237.5 πέντε φίο με 3.000 τόν. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 11-25.

ΑΙ-ΑΙΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ: Νόρφολκ 12.800 τ. d.w. (753.000 κ.π.) γεννημάτων Καρόντε δολ. 94.000 φίο με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 27 - 'Ιουνίου 4.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Μανιόρ Σαπουρ δολ. 12.20 με 1.000 τόν. έλ. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 20-30.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.: Θάντερ Μπαΐη 10.000 τόν. βρώμης Αδριατικήν δολ. 9.95 ένα λιμένα έκφρότωσιν δολ. 10.20 δολ. γκράς φόρτωσις, 2.500 τόν. έλ. έκφρότωσις, 'Ιουνίου 10-25.

ΜΕΛΙΝΑ: Τουμπικό 24.000 τόν. μαγγανέζης Κόντρακερ δολ. 2.75 φίο, μίσα 'Ιουνίου.

Φορούν είς σκάφη όρ/οίλ και O.B.O. και τό 56% είς μπάλκ κάρριερς. Τὰ κοινά φορτηγά και τὰ πλοιά κοντέινερς δὲν παρουσίσκαν ούσιαστικήν μεταβολήν, οὔτε εἰς άριθμον οὔτε εἰς τονάκα, ἵνα έξαρέστη τις τὴν ἐντυπωσιακήν κατὰ 14 μονάδας μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν κοντέινερς. Ή ὥμας τῶν μεγάλων τάνκερς ηὗδηήη κατὰ 13 μονάδας και 3.400.000 τόν. d.w., ήτοι κατὰ 1 έκατον, τόνους ὀλιγάρχεων τῆς ἀντιστοίχου αὐξήσεως τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Ἐν τούτοις ή ταυτόχρονος παραγγελία 300 τάνκερς τῶν 150.000 τόνουν και ἄνω ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς ἔν iδιαιτέρως ἀξιοσημείωτον σύνδονον, τὸ ὅποιον δυσκόλως ἀδύνατό τις νὰ προβλέψῃ πρὸ πέντε μολίς ἔτῶν. Εἶναι ἀλλοὶ βεδαίως τὸ ζήτημα τοῦ κατὰ πόσον τὸ μέλλον τῶν γιγαντιαίων αὐτῶν σκαφῶν ὡς οἰκονομικῶν μονάδων είναι ἔξτραστησμένον ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἀνοιγμά ή μη τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζέ.

Τὸ σύνολον τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν τονάκα δι' ὅλους τοὺς τύπους τῶν πλοίων ἀνήρχετο τὴν Ἰην Μαΐου εἰς 157.053.065 τόν. d.w. Η Ἑλλάς ἐμφανίζεται μὲ σκάφη 5.054.440 τόν. d.w. ἀττινα προορίζονται διὰ τὴν Κυανόλευκον.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Τὸ Αύστραλιανὸν Συμβούλιον Σίτου ἐπραγματοποίησεν ἔξαγωγάς σίτου, οἱ ὄποιαι ἀποτελοῦν ρεκόρ, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τεσσάρων πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους ἐσοδείας 1970-71. Αἱ ἔξαγωγαι ἔβρασαν τὰ τρία ἑκατομμύρια τόνουν και ἡσαν ἀνώτεραι κατὰ ἓν και ἄνω ἑκατομμύρια τόνουν ἀπὸ τὰς περυσινὰς ἔξαγωγὰς και σχεδὸν 400 χιλιάδας ἀνώτεραι τοῦ προηγουμένου ρεκόρ τοῦ ἔτους 1966-67.

Τὸ ἔξ ὅγδοτα χιλιάδων τόνων πρόσφατον φορτίον πρωρίζετο διὰ τὴν Κομμουνιστικήν Κίναν και ἀπετέλει τὴν τελευταίαν ἀποστολὴν βάσει τοῦ ὑπογραφέντος συμβολαίου πωλήσεων τὸ 1969.

Ο πρόεδρος τοῦ Συμβούλιον Δρ. Κάλλαγκαν ἐδήλωσεν, ὅτι αἱ ἐνδείξεις περὶ συγκομιδῆς μεγάλων ποσοτήτων δημητριακῶν εἰς τὴν Κίναν και ἡ παράλληλος βελτίωσις τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ὄρυζης, πείθουν ὅτι ἡ Κομμουνιστική Κίνα διαθέτει ἐπαρκεῖς ποσότητας σίτου διὰ τὰς ἀμέσους ἀνάγκας τῆς.

• Ενδέχεται ἡ εἰσαγωγὴ 650.000 τόν.

ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕ-ΙΚΣ: Σικάγον 15.500 τόν. γεννημάτων Γάνδην - 'Αμερικανοὶ ρέιντς δολ. 7.25 φίο, 'Ιουνίου 1-5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ-ΙΝΤ (λιβ.): Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσην "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. γεννημάτων μέχρι 25.000 τόν. δυτικὴν Ι-τολίου δολ. 5.500 φίοτ 'Ιουνίου 15-25.

ΜΠΟΡΝΑΙΟΥΘ: "Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. παλαιοσιδήρων Κίναν δολ. 15 φίο, 'Ιουνίου 15-30.

ΣΚΑΠΟΥ-ΙΝΤ: "Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 7.80 με 700 τόν. έλ. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 18-27.

ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων 'Αμερικανοὶ δολ. 3.75 φίο, 'Ιουνίου 8-12.

ΛΙΜΠΡΑ: Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. λιπασμάτων Καμπουτέλο - Πόρτο 'Αλεγκρέ ρέιντς δολ. 6. 75 με 25 στίνες έξτρα διό δύο λιμένας φορτώσεως ἢ δι' ἔκστρων πρόσθετον λιμένα έκφρωσεως περα τὸν έξ φίο, 'Ιουνίου 7-15.

ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ εἰς τὰμ τσάφτερ: Ντιούλου - Σαπτηρίον ή Σικάγον με συμπλήρωσην "Αγ. Λαυρέντιον 10.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 7.50 με συμπλήρωση μέχρι 15.000 τόν. δολ. 2 φίοτ 'Ιουνίου 20- 'Ιουλίου 5.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ: Κεμπέ 25.000 τ. d.w. (1.150.543 κ.π.) φορτίου γεννημάτων, σφραδοσ-ποτού, κρήσης Μαϊσοτρόπων Χούλη δολ. 102.500 φίοτ με 3.000 τόν. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 15-28.

ΝΤΕΞΤΡΕΧΑΝ (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον 22.500 τόν. σίτου Πολωνίαν δολ. 4.25 φίο με 2.500 τόν. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 12-20.

ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Σέβεν "Αἴλατος 40.000 τόν. μεταλλεύματων ἀμερικαν. λιμένες 'Ατλαντικού δολ. 1.05 φίο, ἄμεσος φόρτωσις.

Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΠΕΡ (λιβ.): Μεγάλας Λίμνας

με συμπλήρωσην "Αγ. Λαυρέντιον γεννήματα δολ. 6 με συμπλήρωσην μέχρι 20.000 τόν. δολ. 2.25 φίο, 'Ιουλίου 2-13.

ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσην "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 5.50 με συμπλήρωσην μέχρι 23.000 τόν. δολ. 2 φίοτ, 'Ιουνίου 22- 'Ιουλίου 3.

ΙΚΤΙΝΟΣ: Ντεστρεγάν 13.700 τόν. ἀραβοσίτου (53 τ.) Ρότερνταν δολ. 5.38 φίοτ, 'Ιουνίου 8-15.

ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ: Μεγ. Λίμνας 11.500 τόν. κρήσης Κολερίδιον δολ. 8.25 με 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφρωτώσιν, ἔτοιμος φόρτωσις.

Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον 17.000 τόν. κρήσης Μπέντραστ λίρας 2 με 3.000 τόν. ἐλ. έκφρότωσιν, 'Ιουνίου 18-30.

ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ: Νόρθολκ 9.500-10.500 τόν. ἀραβοσίτου Ριγιέκαν δολ. 6 φίστ με 2.000/250 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 10-25.

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (λιβ.): Σικάγον ή Μιλγουάνη 11.000 τόν. γεννημάτων Γάνδην, 'Αμερικαν. Ρότερνταν δολ. 5.50 ένα λιμένα έκφρωσεως, δολ. 5.75 δύο φίοτ, 'Ιουνίου 12-25.

ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΑΣ: Μπαι Κομό 14.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 6.75 με 700 τόν. ἐλ. έκφρωσης, 'Ιουνίου 28- 'Ιουλίου 12.

ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ (λιβ.): 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορειανό Χάττερας) 25.000 τόν. παλαιοσιδήρων δυτικήν Ιταλίου δολ. 4 φίοτ φάστερι, 'Ιουνίου.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Χάμπτον ρόδες 38.000 τ. γαιανθράκων Ριον 'Ιανέριον δολ. 270 ἐλ. έκφρωσης με 15.000/5.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 15-30.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΜΥΡΩΝ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 20.000 τόν. γεννημάτων Καλλάρ δολ. 9 με 1.000 τόν. ἐλ. έκφρωσης, Μάιον 28- 'Ιουνίου 5.

ΚΕ-ΠΙ ΚΕΝΝΕΝΤΥ: Νιού Ούστεμπετερ, Βανκούμερ, Πόρτ Μούντ, 12.500 τόν. λιπασμάτων εἰς τέμπεραν δυτικήν Ιταλίου δολ. 19 με 1.000 τόν. γράφης φόρτωσης, 650 τόν. ἐλ. έκφρωσης, 'Ιουνίου 30 - 'Ιουλίου 15.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ (λιβ.): Βανκούμερ 30.000 τόν. είσιοι τρεις λιμένες δυτικής Μεσογείου δολ. 215.000 φίο, με 10.000/3.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου.

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ.): Άλγη Μπήτηαν - Τσάρηταν - Πόρτερνταμ - Γαλιζη - 'Εμπεν δολ. 7.20 ὄψιμον πλήρες φορτίου δολ. διά τὸ οπλόσιον φίοτ με 8.000/4.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 3-7.

ΠΗΛΕΑΣ (εἰς τόπιον τσάρητερ): Βανκούμερ 14.000 τόν. ιδροχώρων πατάσης δυτικήν Αστραπήν Ινδίας δολ. 11.25 ὄψιμον δυτικὴν ώστην δολ. 11.60 φίοτ με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 12-30.

ΜΠΑΖΙΑ III (λιβ.): Βανκούμερ 20.000 τόν. ποτάσης (μέρος φορτίου) δολ. 7.75 φίο με 7.500/2.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 15-30.

ΒΙΟΛΕΤΑ: Βανκούμερ 12.500 τόν. ιδροχώρων πατάσης ἀντολής ἱδρίας δολ. 11.10 φίοτ με 10.000/1.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, ὄψιμον 5.000 τόν. φόρτωσιν 15 σέντης ἔξτρα, 'Ιουλίου 7-31.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (λιβ.): Γιασπι Σάσουντ 29.000 τόν. μεταλλεύματων Πόρτ Κέμπλα, Νιούκαστλ δολ. 2.25 φίο με 12.500/12.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 4-18 και ἐν συνεχείᾳ ἀπὸ Νιούκαστλ διὰ Νιούπορτ (Μαϊ.) 26.000 τόν. γαιανθράκων δολ. 8.25 φίο με 10.000/4.500 τόν. φορτοεκφρότωσιν.

ΑΣΗΜΙΝΑ: Ντάμπιερ ή Πόρτ Χέντλαντ 67.000 τόν. μεταλλεύματων Ιαπωνίαν δολ. 1.80 φίο με 48.000/15.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου - Ιουλίου.

ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ: Δυτ. Αύστραλιον 14.000 τόν. σίτου Λορέτζο Μάρκες δολ. 9.60 με 1.000 τόν. ἐλ. έκφρωσης, Μάιον 25- 'Ιουνίου 15.

ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ: Δυτικήν Αύστραλιον 25.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 7 με 3.000 τόν. υφρόδιος φόρτωσης, 1.500 τόν. ἐλ. έκφρωσης, ὄψιμον 1.000 τόν. πατάσης έξτρα, Σεπτεμβρίου 5-15.

ΑΠΟΛΛΑΝΙΟΣ: Δυτ. Αύστραλιον 26.000 τόν. σίτου Νότιον Κορίαν δολ. 6.75 με 1.500 τόν. ἐκφρωτώσιν, Μάιον 28 - 'Ιουνίου 5.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ (λιβ.): Βερβάνην 14.000 τόν. ζαχόριων χώμα Πόρτ Σουητέπεχορ, Πενάγκ, Πραϊ δολ. 7.75 ένα λιμένα έκφρωσεως, δολ. 8 δύο φίοτ, 800/1.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 5.

ΜΑΙΡΗ ΕΥΛΑ: Νότιον Ιαπωνίαν 17.195 τ. d.w. φορτίου χαλιδεύματων πλακών δυτικήν Ιταλίου δολ. 247.750 φίο, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 10.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΑΕ-Ι-Μ: Δυτικήν Αύστραλιον 22.500 τόν. σίτου Περού δολ. 9.50 με 1.000 τόν. ἐκφρωτώσιν, Σεπτεμβρίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ: Κουνάνα 39.000-40.000 τόν. ἀλουμίνια Βανκούμερ δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 15-31.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΛΤΖΕΝΤ (λιβ.): Νιούκαστλ δολ. 4.000 τόν. γαιανθράκων Ολλανδίαν δολ. 4.70 φίο με τρίμερην με 10.000/15.000 τόν. φορτοεκφρότωσιν, 'Ιουνίου.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.): Βιτώριαν ή Τουμπόραδο 25.000 τόν. μεταλλεύματων Γδύνιαν ή Δάν-

σιγκ δολ. 5, 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έπ. 'Ανδρος): Βραζίλιαν 20.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.90 φιο, 'Ιουνίου 15 - 30.

ΑΚΡΙΤΑΣ: Παρανησικους και Σάντος 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10.25 φιο, 'Ιουνίου 10 - 25.

AITZIAN MAPINEP: Ρίβερ Πλέιτ 15.000 τόν. γεννημάτων 'Αρβερον, Ρότερνταμ, 'Αρσερταμ, Γάληνη δολ. 8 έκφρωτους με 2.000/3.000 τ. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 20 - 27.

ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λιθ.): Μασσι και Η Ρεσίφ 20.000 τόν. ζωχάρων αμερικαν. λιμένας ἀκτής 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.50 φιο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15 - 30.

ΜΥΡΩΝ (λιθ.): Χίλην 30.000 τόν. ὅλης Νόρθερν ρέινς δολ. 3.75 φιο με 10.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 5 - 20.

ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ: Ούχι βορειότερον τεύ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουενός 'Άριες 10.000 τόν. ὅρθοσιτον Μπλάφασ (Ρόντζ) δολ. 8.85 έλ. έκφρωτων με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 10 - 19 - 'Ιουλίου 10.

ΒΙΚΤΩΡ (λιθ. εἰς τάιμ ταύτης): Ούχι βορειότερον τεύ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουενός 'Άριες 12.000 τόν. γεννημάτων 'Αρβερον, Ρότερνταμ, 'Αρμέτερην δολ. 7.50 έλ. έκφρωτων με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, άμισσα φόρτωσις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ: Πόρτο 'Άλεγκρε με συμπλήρωσιν Σάντος 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10 φιο με 1.500/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου /'Ιουλίου 10.

ΧΙΑΝ ΖΑΝ: Ούχι βορειότερον τεύ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουενός 'Άριες 14.000 τόν. (54 πόδ.) φορτίου 'Αρβερον - 'Αρμέρουγον ρέινς δολ. 7.75 έλ. λιμένας Εξέτρα, πλήρες φορτίου Μπουενός 'Άριες 25 σεντές έξτρα, πλήρες φορτίου Μπουενός 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 21 - 'Ιουλίου 7.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ: Παρανήσικους με συμπλήρωσιν Σάντος 8.000 τόν. (60 πόδ.) φορτίου 'Αρβερον - 'Αρμέρουγον ρέινς δολ. 8.75 φιο με 1.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έξτρα άσβατορια εἰς βορεί πλοιοκτήτων, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 10.

ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ: 'Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουενός 'Άριες 12.000 τόν. ὅρθοσιτον δυτικής 'Ιταλίαν δολ. 7.75 έλ. έκφρωτων με 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 1 - 15.

ΕΥΝΟΙΑ: Ούχι βορειότερον τεύ Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουενός 'Άριες 14.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9.75 έλ. έκφρωτων με 2.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όφιον δολ. 9.25 με 5.000 τόν. έκφρωτων, έξτρα άσβατορια εἰς βορεί πλοιοκτήτων, 'Ιουνίου 20 - 'Ιουλίου 5.

ΒΑΣΙΑ: Πόρτο 'Άλεγκρε και Ρίο Γκράντε 4.500 τόν. όρηζης Τέμα και Τακοράντε δολ. 10 φιο με 750/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 7.

ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.: Ρεσίφη ή Μασσίσιο 9.500 τόν. ζωχάρων αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.25 φιο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 15.

ΜΕΝΤΙΤΑ (λιθ.): Ρεσίφη ή Μασσίσιο 14.500 τόν. ζωχάρων αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.25 φιο με 750/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (λιθ.): Μακάπα 25.000 τόν. μαργανέζης Μπερναΐν δολ. 2.25 φιο, με 5.000/8.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 15 - 25.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ (λιθ.): Δομηνικανήν Δημοκρατίαν ή Τζαμάικαν 25.000 τόν. βιωτεύου Πόιντ Κόμφερ δολ. 1.10 φιο, 'Ιουνίου 6 - 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έπ. 'Ανδρος): Λομπίτο 22.000 τ. μαργανέζης άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χαττερες) δολ. 6 με 3.000 τόν. φόμη φορτών, 3.000 τόν. έκφρωτων δολ. 1.30, 'Ιουνίου 8 - 30.

ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ: 'Ανταυτοκήν άσκην Μεξικού 13.750 - 14.000 τόν. ὅρθοσιτον Μαύρην θάλασσαν δολ. 9.75 φιο με 800/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 14 - 25.

KONKAP PEZOLOIYOUT (λιθ.): Ρόμπερτς Μπάνκ 40.000 τόν. γαναβρίους Ρότερνταμ δολ. 3.75 φιο, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 5.

ΙΩΑΝΝΗΣ: Χερόγια 11.800 - 12.485 τόν. λιπαρομάτων εἰς σάκους Μαδρίς ή Βιζαϊατσάν δολ. 11 φιος με 1.200/1.200 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουνίου 6 - 8.

ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ: Μαυρίκιον 12.000 τόν. ζωχάρων 'Αγγλιαν 460 πέν. φιο με 750 τόν. φορτώσιν, 'Ιουνίου 15 - 31.

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.): Γαλλικές δυτικές 'Ινδιές 4.000 τόν. ζωχάρων λιμένας Κόλπου δολ. 3.50 φιο με 1.500 τόν. έκφρωτων, 'Ιουνίου 14 - 20.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑΙΖ (λιθ.): 'Ηστ Λόντον 12.800 τόν. ὅρθοσιτον Μπλέφωτ, Γλασκωθν., Ληδη δίρας 2.94 με 2.000 τόν. γκρές φορτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρωτων, 'Ιουνίου 10 - 30.

ΝΤΟΛΛΑ ΜΑΡΙΑ: Ντόρμπτων 11.500 τόν. ὅρθοσιτον τρεις λιμένας 'Ιαπωνίαν δολ. 7 με 2.000 τόν. γκρές φορτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρωτωσιν, 'Ιουλίου 10 - 25.

ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ (λιθ.): Μπαραγόνα 14.000 τόν. γύψου Μπράνσιγκ δολ. 2.05 φιο, 'Ιουνίου 10 - 30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ: 12.200 τ. d.w. (587.500 κ.π., 12 μίλ., 13 - 14 τόν. φιούντ διλ και 112 ντηξέλ διλ)

δολ. 1.425 ημερησίως, παράδοσις Βερκελένα 'Ιουνίου 16 - 21, ἐπανοπαράδοσης Περσικών Κόλπων, όψιν ουλικών ταξίδιον με ζπωναπαράδοσην 'Αγγλίαν, Μπροτνό - 'Αμερούγρου ρέιντ θ δολ. 1.225.

ΑΛΙΚΗ Ι.: Πατέντας 15.748 τ. d.w. (720.649 κ.π., 16 μίλ., 32 - 34 τόν. φιούντ διλ και 132 τόν. ντηξέλ διλ) λίρας 850 ημερησίως, παράδοσις Χιούστον 'Ιουνίου 7 - 11, ἐπανοπαράδοσης Κείτ Τάουν - Μπέιρα ρέιντ.

OYRANIA K.: 23.760 τ. d.w. (1.026.748 κ.π., 142 - 115 μίλ., 29 - 30 τόν. φιούντ διλ και 1 - 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 3.75, παράδοσης Τόκο - Χακάτα ρέιντ, 'Ιουλίου 9 - 20, ἐπανοπαράδοσης Μεγαλίνας δολ. 4.500, ὄσφαλτοςτρα Λιμνών εἰς Βάρος νουλωτών.

XIAN STAP οφιον XIAN ZEFUR: 14.900 τόν. d.w. (670.000 κ.π., 13 μίλ., 18 τόν. φιούντ διλ) δολ. 2.300 ημερησίως, παράδοσης 'Ιαπωνίαν, 'Ιουνίου 21 - 'Ιουλίου 5, ἐπανοπαράδοσης Βραζίλιαν.

IΩΑΚΗ Ι.: 15.010 τ. d.w. (701.000 κ.π., 14 μίλ., 19 τόν. φιούντ διλ και 1 - 112 τόν. ντηξέλ διλ) λίρας 640 ημερησίως, παράδοσης 'Αμερούγρων, 'Ιουνίου 19 - 21, ἐπανοπαράδοσης Κείτ Τάουν - Μπέιρα ρέιντ.

ΦΑΙΑΞ: 15.085 τ. d.w. δολ. 50.000 μηνιαίως, παράδοσης λιμένας Κόλπου, 'Ιουνίου 1 - 10, μηνιαίως Ερυθρών Θάλασσαν, Περσικών Κόλπων, 'Ινδιάν, Πλατικόν, 'Ιουνίου 11 - 17, μηνιαίως ημερησίως Φλέσσικη ή 'Αμερούγρων, 'Ιουνίου 18 - 22, ἐπανοπαράδοσης Χόγκ Κόγκ.

ΤΟΕΘΟΣΗΣ (SI14): 15.085 τ. d.w. δολ. 50.000 μηνιαίως, παράδοσης λιμένας Κόλπου, 'Ιουνίου 1 - 10, μηνιαίως Ερυθρών Θάλασσαν, Περσικών Κόλπων, 'Ινδιάν, Πλατικόν, 'Ιουνίου 11 - 17, μηνιαίως ημερησίως με παναπαράδοσην ουλικήν. λιμένας 'Ατλαντικού, Κόλπου.

TARPOK ΣΑΝΤΣ (είς τάιμ ταύτης): δολ. 1.800 ημερησίως, παράδοσης λιμένας Κόλπου, 'Ιουνίου 17 - 25, ἐπανοπαράδοσης Περσικών Κόλπων, 'Ινδιάν.

ΣΤΕΛΛΑ: 14.105 τόν. d.w. δολ. 1.725 ημερησίως, πατέδιον 12 μηνών παράδοσης νότιον Βραζίλιαν μέστο 'Ιουνίου.

ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ: 15.950 τόν. d.w. (743.000 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 21 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 2.200 ημερησίως, παράδοσης Γιουκούνα, Μαΐου 28 - 'Ιουνίου 5, ἐπανοπαράδοσης Καραϊβικήν.

ΠΑΙΑΝ: 18.149 τ. d.w. (600.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 20 τόν. φιούντ διλ πλέον 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 1.750 ημερησίως, παράδοσης Ραγκούν, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 10.

ΑΙΓΑΙΝ ΜΑΡΙΝΕΠ (λιθ.): 15.408 τ. d.w. (701.000 κ.π., 15 μίλ., 20 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 2.150 ημερησίως, παράδοσης Ραγκούν, 'Ιουνίου 15 - 26, ἐπανοπαράδοσης Βραζίλιαν.

TRINITY (λιθ.): 16.580 τ. d.w. (727.623 κ.π., 14 μίλ., 40 - 42 τ. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 1.750 ημερησίως, πατέδιον 3.50 πλέον δολ. 700 μηνιαίως διλ ουλερίας, παράδοσης Χόγκ Κόγκ 'Ιουνίου 23 - 30, ἐπανοπαράδοσης Βραζίτον - Γκάλεστεν ρέιντ, ουλίδιον με παναπαράδοσην 'Ισπανίων δολ. 3.35.

A-I-LANT MAPINEP (λιθ.): 15.408 τ. d.w. (701.000 κ.π., 15 μίλ., 27 - 28 τόν. φιούντ διλ και 1 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 1.750 ημερησίως, πατέδιον 3.50 πλέον δολ. 700 μηνιαίως διλ ουλερίας, παράδοσης Γιουκούνα 'Ιουνίου 28 - 'Ιουλίου 3, ἐπανοπαράδοσης Ισπανίων δολ. 3.35.

MARINA (λιθ.): 15.339 τ. d.w. (1.514.848 κ.π., 15 μίλ., 40 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 1.85, παράδοσης δυτικής 'Ινδιάν, 'Ιουνίου 9 - 15, ἐπανοπαράδοσης λιμένας Κόλπου, ταξίδιον 3 - 3½ μηνών.

NΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ: 15.190 τ. d.w. (690.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 25 τόν. φιούντ διλ και 1 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 1.900 ημερησίως, παράδοσης δισπλέοντας τοντών την Σιγκαπούρην, 'Ιουνίου 25 - 'Ιουλίου 5, ἐπανοπαράδοσης Μποτστόν - Γκάλεστεν ρέιντ.

ΤΟΥΛΑ ΕΥΛΑ: 11.651 τ. d.w. (553.000 κ.π., 13 μίλ., 19 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 1.650 ημερησίως, πατέδιον 25 - 50 μηνώς πλωτή παράθηκη, παράδοσης Εξαθ! Ποντίσερη ή Μαδράς, 'Ιουνίου 9 - 15.

ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.: 15.756 τ. d.w. (770.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 23 τόν. φιούντ διλ και 1 - 2 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 3.85, παράδοσης κατά τόν διόδιον δολ. 3.30, παπάδοσης Καλούπατά, ιουνίου 25 - 30, ταξίδια 12 - 14 μηνών εἰς Ρότερνταμ, 'Ιουνίου 5 - 30, ταξίδια 12 - 14 μηνών, ημερησίως παπάδοσης λιμένας Κόλπου, 'Ατλαντικού, Ρίβερ Πλέιτ - 'Αμερούγρων ρέιντ.

ΓΡΑΚΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·Λ·Σ (λιθ.): 13.316 τ. d.w. (616.000 κ.π., 13½ μίλ., 18 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 3.30, παπάδοσης κατά τόν διόδιον δολ. 3.70, παπάδοσης Καλούπατά, ιουνίου 25 - 30, ταξίδια 12 - 14 μηνών εἰς Ρότερνταμ, 'Ιουνίου 5 - 30, ταξίδια 12 - 14 μηνών, ημερησίως παπάδοσης λιμένας Κόλπου, 'Ατλαντικού.

ΦΟΙΒΟΣ: 13.776 τ. d.w. (610.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 25 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 3.70, παπάδοσης δισπλέοντας τοντών 'Ισπανίων, 'Ιουνίου 10 - 15, ἐπανοπαράδοσης Χιλήνων.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: 13.164 τ. d.w. (616.000 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 20 τόν. φιούντ διλ και 112 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 3.80, παπάδοσης 'Ισπανίων, 'Ιουνίου 11 - 20, ἐπανοπαράδοσης Παρισικών Κόλπων.

ΣΙΝΤΥ (λιθ.): 31.762 τ. d.w. (1.310.000 κ.π., 15 μίλ., 37 τόν. φιούντ διλ και 2 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 2.25, παπάδοσης δισπλέοντας 'Ισπανίων, 'Ιουνίου 11 - 20, ἐπανοπαράδοσης Μπότστόν - Γκάλεστεν ρέιντ.

ΜΑΡΙΑ Κ. (κ.): 10.189 τ. d.w. (1.610.000 κ.π., 16 μίλ., 28 τόν. φιούντ διλ) δολ. 1.250 ημερησίως, παράδοσης Καλούπατά, παπάδοσης άμερικαν. λιμένας Κόλπου, παράδοσης παπάδοσης Χιλήνων, ημερησίως παπάδοσης λιμένων δικτοπλαϊκών ταξίδιον 82½, ημερησίως φόρτωσης.

ΔΙΟΝΗ (λιθ.): Καροϊδίνων 20.000 τόν. Χιλήνων, ημερησίως δικτοπλαϊκών ταξίδιον 82½, ημερησίως φόρτωσης.

ΟΡΙΚΟ (λιθ.): Φρόπορτ 19.500 τόν. Χιλήνων, ημερησίως δικτοπλαϊκών ταξίδιον 82½, ημερησίως φόρτωσης.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ. μικτόν): Περσικών Κόλπων 104.000 τόν. Γαλλίαν, ημερησίως δικτοπλαϊκών ταξίδιον 14, ημερησίως φόρτωσης.

ΙΑΝΘ (λιθ.): Περσικών Κόλπων 18.000 τόν. Τοιταγκούκη, ημερησίως δικτοπλαϊκών ταξίδιον 105, ημερησίως φόρτωσης.

MINA (λιθ.): Περσικών Κόλπων 32.000 τόν. 'Ισπανίων, ημερησίως δικτοπλαϊκών ταξίδιον 80, ημερησίως φόρτωσης.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λιθ.): Μεσόγειον 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χαττερες), ημερησίως δικτοπλαϊκών ταξίδιον 72½, ημερησίως φόρτωσης.

νεταράδοσης 'Ινδιάν.

ΧΙΟΣ (λιθ.): 16.020 τ. d.w. (758.000 κ.π., 14½ μίλ., 21 τόν. ντηξέλ διλ) δολ. 3, παράδοσης Σιγκαπούρης, 'Ιουνίου 29 - 'Ιουλίου 5, ημερησίως παράδοσης Μπότστόν - Γκάλεστεν ρέιντ.

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 Γραφεῖα ἐν Λονδίνῳ: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

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

Γραφεῖα τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

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

Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Ατρόμυτος»	60	6646	έφθ. Λισσαβώνα 6 'Ιουν.
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Κίσσαθος»	70	10008	έφθ. Κορέαν 6 'Ιουν.
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύης»	68	35477	έφθ. Πόρτ Χέντλαντ 7 'Ιουνιού άνεκ. Πενάγκ 26 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγάπη»	69	10006	άνεκ. Ντουμπάι 4 'Ιουν. διά Τζέντα
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	έτ. «Άντζη»	52	6335	έφθ. Καναπόλιν 30 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπυγουάίνης»	29	1943	άνεκ. Γκλίλογκ 21 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Εδέρματα»	58	8952	διήλθε Ντόρερ 6 'Ιουν. διά Βομβάν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	έτ. «Τζέμενι»	59	5728	είς θεσιν 15.00 B. - 57.00 A. 6 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυγκα 'Οσσεάνικα»	57	11630	έφθ. Λατάκια 31 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Χριστόπολιν»	57	8473	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Θεονίκην
ΑΓΓΓΑΙΑ	έτ. «Πιούνιούρσαλ»	44	1920	έφθ. Χάρμπον πόδες 4 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	έτ. «Τράπιτ Σίπιπηκ»	70	18678	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Μεζικό
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	54	8796	άνεκ. Μπ. "Άυρες 1 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	3057	άνεκ. Μπ. Μαρμουράκιο 19 Μαΐου διά Ναυκόγια
ΑΓΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Αρμενιστής»	68	20527	άνεκ. Μπ. "Άυρες 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβιζίνι»	51	7066	έφθ. Σαβάνναν 31 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Σεάρντντα»	61	10493	άνεκ. Ντακάρη 3 'Ιουν. διά Τρίπολιν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Νικοπόνη»	45	2464	άνεκ. Μπαντάρ Σαπούρη 27 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Εύημερία»	62	16565	άνεκ. Δάντοια 3 'Ιουν. δι' 'Ινδιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	59	8067	είς θεσινά 4 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μπλού Οράζιον»	56	8267	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Βλάχος - Μ. Μοκριώνς	46	2414	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	49	1932	άνεκ. Ρεσιό 5 'Ιουν. διά Ντακάρη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμικα»	51	1988	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Τίταν»	70	15345	έφθ. Κείν Τάουν 20 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκράτσια»	53	11558	άνεκ. Κείν Τάουν 20 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεκ. Κεσλάγκ 5 Μαΐου διά Σουάιμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	57	9921	άνεκ. Αμρικώντον 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τοξόπιτης»	50	5424	άνεκ. Λάς Πάλμας 5 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Άγ. Στυλιανός»	46	7283	έφθ. "Απαντα Λάγκος 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	ΆΧ. Χαλκούσης	56	7989	έφθ. 'Αδελαΐδα 6 'Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιβέσσολη»	46	1892	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΑΓΝΗ	έτ. «Καρένα»	47	4391	έφθ. Παρανάγκουα 24 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	έτ. «Διαμαντής Ειδική ANE»	55	7967	άνεκ. Κευπέτη 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Ελικώνη»	69	10008	άνεκ. Σιγκαπούρων πόδες 2 'Ιουν. διά Ταϊμπα
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Άνη Νικόλας»	56	8846	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ντητρόβι
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12180	διήλθε Παναμά 11 Μαΐου
ΑΕΤΟΣ	έλλην. συμφέροντα	56	8799	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατάς	31	2992	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρος Βασιληάς	44	1545	είς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Κρήπον»	46	4984	έφθ. "Αυδέροαν 31 Μαΐου
ΑΘΕΝ	έτ. «Λιαπούλη»	51	2699	άνεκ. Χιούστον 2 'Ιουν. διά Κοντίζ
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ	έτ. «Πόσιτος»	54	5129	όνεκ. Ντύρμπαν 3 'Ιουν. διά Βομβάν
ΑΘΗΝΑ	έλλην. συμφέροντα	51	2372	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	'ΕΛΛ. Γραμμή Ν. 'Αμερικής	53	3575	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Αύρες
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπαιοφίκη»	56	2863	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 20 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ. «Πάκομαρ»	55	10027	άνεκ. Σουάιμπα 23 Μαΐου διά Κάντλα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αθηνίαν»	53	8921	ύπο παοαλαθήν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αθηνίαν»	51	8675	έφθ. Μόντρεαλ 19 Μαΐου
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Άγκα»	63	9916	άνεκ. Ταιτανκόγκ 4 'Ιουν. διά Σουάιμπα
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Άθος»	45	13570	έφθ. φιλαδέλφειαν 3 'Ιουν.
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθως»	69	10008	έφθ. Λισσαβώνα 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ	έτ. «Μαρουτίλη»	68	9070	άνεκ. Σιμονόσεκι 16 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΑΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ντέστινο»	57	8814	έφθ. "Απαντα Λάγκος 20 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Κρήπη»	51	8867	έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουν.
ΑΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Βενοεντόρε»	68	9080	άνεκ. Τόκιο 22 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΑΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	έτ. «Εστόρα Ντομινάντε»	71	15650	άνεκ. Μπάκια Μπάκνα 5 'Ιουν. διά Ναυκόγια
ΑΓΓΙΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Μισούλπη»	58	8925	έφθ. Ντακάρη 5 'Ιουν.
ΑΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	έτ. «Κρέτε»	58	3383	ύπο παοαλαθήν
ΑΓΓΙΣ ΛΟΓΙΑΔ	έτ. «Αιλακός»	57	10405	άνεκ. Αυτιτζάν 28 Μαΐου διά Ντουάλα
ΑΓΓΙΣ ΜΕ'ΙΜΠΛ	έτ. «Αλκιβίάδης»	53	7544	ύπο παοαλαθήν
ΑΓΓΙΣ ΜΕΜΟΡΥ	έτ. «Νταλτάιν»	55	3596	ύπο παοαλαθήν
ΑΓΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	έτ. «Κάρυκα»	71	11525	είς Μπιλμπάρο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΣ ΜΥΩ	έτ. «Αρος»	55	7561	ύπο παοαλαθήν
ΑΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Σουντατλάντικα»	70	15650	άνεκ. Φοινιαντή 7 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΓΓΙΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	έτ. «Μπουμπουλίνα»	69	9241	έφθ. Αυδέροαν 30 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	έτ. «Σπιντήγουελ»	69	9355	όπιλθε Παναμά 19 'Απο. διά Κίναν
ΑΓΓΙΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	έτ. «Αιλακός»	54	9337	έφθ. Μίλανουώκι 25 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Μαραθονδρόνιος»	55	11148	έφθ. Αυδέρον 4 'Ιουν.
ΑΓΓΙΣ ΠΙ'ΙΣ (δ.)	έτ. «Βενοεντόρε Τρανομάρ»	70	9200	είς Άλεξάνδρειαν ἀπό 25 'Απο.
ΑΓΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	έτ. «Διακός»	51	9337	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 26 Μείου
ΑΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ	έτ. Κανάρης	49	8858	έφθ. "Απαντα Λάγκος 22 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ Ι	έτ. «Κόρονετ»	71	11500	είς Μπιλμπάρο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΓΓΙΣ ΣΚΟΟΨ	έτ. «Εστόρα»	70	9209	άνεκ. Κοπεγχάγη 6 'Ιουν. διά Ρίθερ Σαΐν Λόρενς
ΑΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. «Καύεθε»	53	12377	άνεκ. Σαβάνναν 29 Μαΐου δι' "Αρούμπαν
ΑΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Τοελοπί»	58	9305	άνεκ. Τέμα 6 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΑΓΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	έτ. «Κόρονετ»	70	9025	έφθ. Πόρτ Καρτίε 4 'Ιουν.
ΑΓΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	έτ. «Σπιντηγουελ»	69	9345	έφθ. Τηλέδο 19 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	έτ. «Καραϊσκάκης»	61	13058	έφθ. Κόμιε 3 'Ιουν.
ΑΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	έτ. «Βιανκουάντια»	51	5578	έφθ. Αδάναν 31 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	έτ. «Αρντίτος»	58	9337	άνεκ. Χαμίλτον (Οντ.) 21 Μαΐου διά Μιλνουώκι
ΑΓΓΙΣ ΧΟΝΟΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	διήλθε Κωνιτάντζαν 28 Μαΐου διά Κωνιτάντζαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Θεσσαλονίκη»	65	40043	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ιόνικη»	54	8825	άνεκ. "Αυδέροαν 8 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέων»	51	7860	έφθ. Κείν Τάουν 7 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Ντώμπαν 3 'Ιουν.
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	έφθ. Βαλτησίδην 27 Μαΐου
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Μοράνια»	57	9294	άνεκ. "Ητ Λόντον 30 Μαΐου διά Λιθερπουλ
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Αντρία»	57	2332	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν.
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	έτ. «Ακιον»	59	3379	άνεκ. Αυδέροαν 25 Μαΐου διά Πουέρτο Μπάριος
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Ακρόνιαν»	60	4623	έφθ. Λάς Γκουλέτ 6 'Ιουν.
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. Κ. Γεωργόπουλος	55	3356	έφθ. "Αυτιτζάν 28 Μαΐου
ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νάσιοναλ Μαρ. Κ.»	71	10006	διήλθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Ρίο Ιανέιρο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτ»	59	9735	έφθ. Αυδέροαν 25 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	έτ. Στρατής «Ανδρεάδης»	44	7207	έφθ. Πειραιά 17 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ	έτ. «Ηλιος»	55	8280	διήλθε Νότσερος 21 Μαΐου διά Χαρομασάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	έτ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 'Απρ.
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	έτ. «Ναυτίλος ΙΙ»	53	1963	έφθ. Ντουμπούνικ 4 'Ιουν.
ΑΛΕΞΙΑ ΙΙ	έτ. «Μορτέρο»	47	2389	είς μεσονειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρόδης»	54	7234	έφθ. "Αιδίες 28 Μαΐου διά Φιλιππίνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	έτ. «Λικριόπα»	55	3003	άνεκ. Μπ. "Αίδιες 28 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ	έτ. «Αλιάκμων»	58	9818	άνεκ. Σιγκαπούρων όδες 5 Μαΐου διά Κόντινεντ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΝΟΤ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8266	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων Μαρίν»	57	8192	έφθ. Νουμέα 28 'Απρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αλιάκμων Μαρίν»	58	7949	άνεκ. Κείν Τάουν 20 Μαΐου

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 1 'Ιουν. διά Τεργεστόν
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταρσάρη»	70	10011	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουν.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Αρμενιστής»	62	9092	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Μαΐου
ΑΛΙΟΘ	έτ. «Ντινμαρίνη»	56	1803	ύπο παραλαβήν
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόποιν»	60	9959	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ) 27 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηνγουσάΐς»	53	1886	έφθ. Γένοβαν 4 'Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυώνια»	49	5048	άνεχ. 'Αυγούτζαν 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	διπλήθε Κων) πολιν 23 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεός»	42	6967	άνεχ. 'Αιθούργην 6 'Ιουν. διά Μπ. 'Αύρες
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	έτ. «Παναον. Γκαλάντε»	57	3791	έφθ. Κων) πολιν 6 'Ιουν.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορινθία»	53	4509	εις Πειραιάν διό 21 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον»	70	10007	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διά Μπέιρα
ΑΛΩΑ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	έφθ. Μπορντών 30 Μαΐου
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Άκαρνανία»	48	5021	έφθ. Ριγιέκαν 5 'Ιουν.
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	άνεχ. Αύγουσταν 16 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μαρινέρο Βεντουρόζο»	57	10967	άνεχ. Φουκουγιάμα 2 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Αργώ - Έλλάς»	58	4231	έφθ. Ρόττερνταν 8 'Ιουν.
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πιεντελίκον»	70	10006	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόουντ»	71	1590	άνεχ. Κόμπη 3 'Ιουν. διά Πουσάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΤ' ΙΝ	έτ. «Ε. Λούκη»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΤ' Σ	έτ. «Ε. Λύρα»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ε. Λούναρ»	70	1590	άνεχ. Κόμπη 2 Μαΐου
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΟΥΖ	έτ. «Ε. Λείκη»	70	1590	έφθ. Κόμπη 2 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	'Εθν. 'Ελλ. Γραμ. 'Αμερ.	52	16485	έφθ. Βερμούδας 7 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΦΙΝ (δ.)	έτ. «Άττικα»	53	11466	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 16 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σαντά Παρασκευή»	20	3126	ύπο παραλαβήν
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόλε»	47	2191	διπλήθε Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Γαλάται
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Άθως»	52	3653	διπλήθε Ντόθερ 28 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα 'Οσεανικα»	57	8617	άνεχ. Μανίλα 24 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Άμυνας»	49	3831	άνεχ. Χάρια 5 'Ιουν. διά Συμύρνην
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβόππης»	70	10006	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΜΟΙΤΡΗ	έτ. «Μίνι Ζίπη»	45	5789	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μιντγουεστ»	59	7965	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 19 Μαρτ. διά Σουραμπάγια
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έλλην. συμφέροντα	57	1367	άνεχ. Ρόττερνταν 4 'Ιουν. δι' 'Οράν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιου	52	2039	άνεχ. Σάντο Ντομικο 2 'Ιουν. διά Μπουεναβεντούρα
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Ενσενόντα»	56	8818	έφθ. Γένοβαν 31 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11978	άνεχ. Κέπι Τάουν 4 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Μαρλίνεο 'Αρμαντόρα»	67	3974	έφθ. Πούντα 'Αρένας 7 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Παισίφικ 'Οιλ»	69	99460	άνεχ. Λας Πάλμας 4 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	68	21399	διπλήθε Παναμά Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερδέεαν»	69	21399	έφθ. Σέβεντς 'Αιλαντς 7 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ 'Οιλ»	70	98983	άνεχ. Γιουροπόρτ 6 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ' ΙΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ 'Οσεάνικ»	70	105855	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «ΣΗ Τράνσπορτ»	70	99460	άνεχ. Χάρυκ "Αίλαντ 17 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πλονοσέανικ Τ. Κ.»	69	99849	άνεχ. Γιουροπόρτ 1 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΕΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόπαιρικ Μαρίνη»	69	98983	άνεχ. Γιουροπόρτ 4 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Γουώτεργ.»	70	107091	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 Μαΐου διά Σλάγκεν
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	45	7072	διπλήθε Κων) πολιν 26 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	54	2489	άργει εἰς Πειραιάν ἀπό 15 'Ιαν.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναδίς»	61	22053	έφθ. 'Οζάκαν 3 'Ιουν.
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υουπίτός»	70	10006	έφθ. Σιμίζου 4 'Ιουν.
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πλανηρές»	53	4635	ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ιντερρόσεαν»	54	3807	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγχαμ 13 Μαΐου διά Τορόντο
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κόστωρ»	49	4933	άνεχ. 'Οζάκαν 14 Μαΐου διά Κόμπε

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε. ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ MEANDROS LINES LTD



TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΣΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ:

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΥΠΑΘΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΙΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ — ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΧΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΡΩΣΙΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝ

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΚΟΥΖΕ 1,

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡ.: ΙΟΠΑΡ

ΤΗΛΕΦ.: 474.216

ΤΕΛΕΞ: 21-2290

21-2144

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA

Y COMERCIAL

AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES

CABLES : MINOTAUROS

TELEPH.: 33-2615

34-2673

12-2306AR KHIOS

TELEX : 12-2306 KHIOS

ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ

CHADWICK WEIR

NAVEGACION LTD.

CERRITO 302

MONTEVIDEO

CABLES : CHADWEIR

TELEPHONES : 86174

» 90224

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

CHARTER MARINE AGENCY (NATAL) (PTY) LTD.

DURBAN - CAPE TOWN - EAST LONDON

CABLES : GREKKA

ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκοι»	47	2111	έφθ. Μοντεβίδεο 4 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμάπτα»	57	5728	άνεκ. Πόρτ φφ Σπαιν 19 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο»	47	5932	άνεκ. Πόρτ φφ Σπαιν 5 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλ»	48	4804	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναδ»	47	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	12113	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδε 4 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αγγελική Δόξα»	67	24807	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου διά Γλαδστων
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΣΗΣ	έτ. «Αγγελική Χάρις»	71	30192	εἰς Ταμάνο ύπο συμπληρωμαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΝΙΚΣ	έτ. «Αγγελικά Πτεράνι»	58	9585	άνεκ. Καλκούτταν 25 Μαΐου
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελική Δυνάμεις»	59	9584	έφθ. Λειζερες 2 'Ιουν.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	άνεκ. Χάμπτον ρόδε 4 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «Εφ Κρουσάντερς»	58	21986	εἰς Ρόττερνταμ (έπισκευα)
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίαννα»	57	12558	άνεκ. Λισσαδώνα 22 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Αύγουσταν 29 Μαΐου διά Μέρσα ελ Μπρέγκα
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	άνεκ. Τήν 12 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένσια»	46	2957	άνεκ. Θέουσα 3 'Απρ. διά Φρίτσουν
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ειρήνη»	61	13515	άνεκ. Λισσαδώνα 27 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΙΑ ΖΥΛΑ	έτ. «Εύθαλασσιά»	58	7893	έφθ. Τέμα 23 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	έφθ. Μομπάσο 3 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	έτ. «Στίλια»	47	6735	διπλήθε Κων(η)πολιν 30 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντίνα»	61	10952	άνεκ. Μη. Αύρες 24 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Αντωννου»	59	6859	έφθ. Ναυγκόγια 27 Μαΐου
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	άνεκ. Μορμούγκαν 25 Μαΐου δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Απολλώνι»	70	18662	διπλήθε Παναμά 30 Μαΐου δι' Ούλσαν
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	έτ. «Ερίττα»	57	22479	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Άφρομάρ»	54	7325	έφθ. Βιρμπαλτάρ 8 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λουναρά»	49	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	άνεκ. Μπότανη Μηνιν 7 'Ιουν. δι' 'Ιντούον
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «Αραμίς»	70	10006	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 Μαΐου
ΑΡΑΝ	έτ. «Άρανη»	70	9870	άνεκ. Χιροσίμα 30 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	έφθ. Τερνιζέν 2 'Ιουν.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανόφαργκ»	61	13553	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου δι' Ιντσόν
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Άργος»	69	10006	άνεκ. Ναγκογια 26 Μαΐου διά Λός Άντζελες
ΑΡΓΩ	έτ. «Άργω»	64	2763	άνεκ. Νεάν Ήρκρην 3 'Ιουν. διά Γουάλτον (Ν.Σ.)
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Άρδας»	69	3654	έφθ. Σαιντ Άννα Μηνιν 3 'Ιουν.
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Κων. Σ. Χαλκιάς	58	1018	άνεκ. Τεργέστην 7 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λέον Ναυγκείσιον»	58	23307	άνεκ. Αμουμπάν Μηνιν 19 'Απρ. διά Σλάγκεν
ΑΡΗΣ	έτ. «Άρον»	70	10007	έφθ. Μπριουάιν 5 'Ιουν.
ΑΡΗΣ	έτ. «Άστρο Άσεντέντε»	47	7173	άνεκ. Αμπιτζάν 4 'Ιουν. δι' Ανκόνα
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Λίμπραμάρ»	69	9038	άνεκ. Αμβούργον 6 'Ιουν. διά Κείν Τάουν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Αριάδηνη»	49	6403	άνεκ. Ντακάρ 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΕΑ	έτ. «Μαρνασίντο»	62	12038	έφθ. Βανκούμερ 29 Μαΐου
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΓΕΛΟΣ	έτ. «Σούμπεράνο»	56	8753	άνεκ. Όζακαν 2 'Ιουν. διά Νταέπο
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Άλμα»	71	11700	εἰς Όζακαν ύπο συμπληρωμαν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάτσουν»	46	7783	εἰς Τσουντζιν από 21 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	έφθ. Ντουλούθ 26 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πίνδος»	68	10009	έφθ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 8 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	έφθ. Ριγέκαν 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Άριστειδης»	37	4635	έφθ. Απαλα(λ)άγκος 1 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εξόρμοποις»	57	6452	έφθ. Ντάρμπαν 4 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Πίνδαρος»	69	10009	άνεκ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 2 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φομέντο»	58	8805	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΙΣΤΙΑΛΟΣ	έτ. «Μαριντόλο»	56	8984	έφθ. Μομπάσο 6 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	έτ. «Πανούσιενάν»	58	8920	άνεκ. Ντάρ ες Σαλάμ 26 Μαΐου διά Ντακάρ
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8583	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδε 6 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΗΛΗΣ	έτ. Κάργκας Τρανσόπαιρ.	71	11722	άνεκ. Ναγκόγια 1 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεκ. Λονδίνον 4 'Ιουν. διά Μάλμο
ΑΡΙΣΤΟΚΛΑΙΔΗΣ	έτ. «Άστρο Μαρίνο»	60	10710	άνεκ. Σάντος 30 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	έτ. «Νάδες Τρανσόδεαν»	59	8814	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. διά Γιαθάτα
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Ομπρος»	56	10182	άνεκ. Πούλο Μπούκον 7 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Σύμβολο»	58	7671	άνεκ. Ντάρ μπαν 29 'Απρ. δι' Άλγεριον
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεκ. Βακαγία 31 Μαΐου διά Νιούκαστλ (Άυστρ.)
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Οσεάν Σαλάτε»	57	10503	άνεκ. Αύγουσταν 11 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΟΣ	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10505	έφθ. Κουβάιτ 30 Μαΐου
ΑΡΜΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεκ. Μη. Αύρες 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρόδες»	43	2905	έφθ. Σέρρων 6 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονιά»	61	9443	άνεκ. Ντακάρ 5 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδε 18 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΠΑ (δ.)	έτ. «Άρπα»	52	10099	εἰς Τσιταγκόκ όπο 22 Δεκ.
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγουάινης»	55	1875	άνεκ. Ντακάρ 20 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2	έτ. «Ντόρικα»	58	9603	έφθ. Βιζανταπάνα 18 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπέρια»	62	15781	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8893	άνεκ. Λιβερπούλ 1 Μαΐου διά Περούκον Κόλπον
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Σπάνιελ»	49	1564	διπλήθε Κων(η)πολιν 25 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΩΝ	έλλην. συμφέροντα	54	5240	ύπο παραδίδην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Άρχαγγελη»	63	25929	άνεκ. Βιζανταπάνα 22 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ	έτ. «Άσωμάτοι»	60	10142	έφθ. Μη. Αύρες 3 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Άτλαντις»	59	9013	άνεκ. Σιγκαπούρων 13 Μαΐου διά Πεκάν
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	έτ. «Ολύμπος»	66	16142	άνεκ. Μη. Αύρες 31 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	άνεκ. Νταμπερί 23 Μαΐου διά Σακάν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Άστροβαλέτωρ»	51	1991	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Άστροβαλέτη»	51	7594	άνεκ. Αλεξανδρειαν 25 Μαΐου δι' Αύγουσταν
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίπτικ»	50	7657	άργει εἰς Πειραιά όπο 10 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερουσείμ»	54	5605	άνεκ. Κέιν Ταουν 3 'Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Άσμορυν»	56	10542	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Άλαντζ»	48	2577	έφθ. Κόμπε 31 Μαΐου
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνδς & Υιοι	47	2465	άργει εἰς Πειραιά όπο 6 'Απρ.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Άσπιδοφόρος»	60	11128	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Σκάγκερακ
ΑΣΠΙΔΟΣ	έτ. «Φιαντόρα»	59	9999	έφθ. Κοσιν 31 Μαΐου
ΑΣΣΙΟΣ	έτ. «Ντόρικ»	63	13461	άνεκ. Φρόμπαν 28 Μαΐου δι' Αλεξανδρειαν
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Άφρομαρ»	65	6200	έφθ. Τόκι 2 'Ιουν.
ΑΣΤΡΩΝ	έτ. «Άστρον»	52	1939	άνεκ. Βενετίαν 2 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άτροποντος»	60	3890	άνεκ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Βρυξέλλων
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άστρον»	56	6156	άνεκ. Μη. Αύρες 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Σπηγουάινης»	55	1916	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Άφρομαρ»	66	6235	άνεκ. Κέλιναρ 27 Μαΐου
ΑΤΖΙΔΙΤΥ	έτ. «Άτζιλιτο»	49	4641	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Άβραμανι»	55	1941	άνεκ. Τόκι 16 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Στάρο»	63	15921	άνεκ. Ράσ Τανόύρα 15 Μαΐου διά Κείν Τάουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9426	εἰς Τόκι ύπο συμπληρωμαν
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	άνεκ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Θλώριδα
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Άτλασι»	52	11516	άνεκ. Μαντράς 23 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	έφθ. Καράτοι 5 'Ιουν.
ΑΤΤΙΚΑ	έτ. «Φάρος Σίπηγκ»	71	14000	διπλήθε Κων(η)πολιν 19 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΑΤΤΙΚΩΝ	έτ. «Εύροσίπηγκ»	53	6160	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΥ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	53	12305	έφθ. Καράτοι 5 'Ιουν.
ΑΥΔΙΑΣ	έτ. «Λάμπο»	48	1501	διπλήθε Κων(η)πολιν 19 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΑΥΔΙΑΣ	Ξανθόπουλος & Σία	49	1157	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Αύλδες»	52	11237	έφθ. Καράτοι 5 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουάινης»	54	1756	διπλήθε Κων(η)πολιν 19 Μαΐου διά Γαλάτοι

ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αφοβος»	68	35477	έφθ. Οζάκαν 8 Μαΐου
ΑΦΡΙΚΑ ΤΡΕΙΝΕΡ	έτ. «Τελασμάρ»	37	5613	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαΐου
ΑΦΡΟ	έτ. «Σάνλαντ»	53	3327	άνεχ. Κονεγχάγην 28 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Νέστωρ»	49	2036	διπλής Κων(η) πολιν 17 Μαΐου διά Χερσώνων
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ	έτ. «Μάλσαμ»	49	2755	διπλής Γιβραλτάρ 1 Ιουν. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιλλεν»	65	21505	έφθ. Μονρόδια 3 Ιουν.
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	29967	έφθ. Τζεμπέλ Ντανά 6 Ιουν.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Πλότος 2 Ιουν.
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδινογιάννης	56	20022	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ	έτ. «Κασσινί»	53	8484	διπλής Θερονται "Αίλαντ 23 Μαΐου
ΒΑΣΙΑ	έτ. «Τούτσα»	56	4053	άνεχ. Χιούστον 2 Ιουν. διά Σάντος
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	έτ. «Κουμέριοιαλ Μαριτάμι»	54	8603	δονεί είς Πειραιά από 29 Ιαν.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	62	10741	έφθ. Νηπτράιτ 7 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Πάρτιγκτον 5 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Γκραίτσια»	65	40043	άνεχ. 'Αμβερσαν 3 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΒΑΣΙΛΗΣ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρασσοσέανικ»	56	21716	έφθ. Νασσάου 7 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	27	16435	έφθ. Νασσαλίαν 7 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μπρίλιανς»	59	43373	άνεχ. Λάς Πάλμας 31 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Βέλμπο»	47	1998	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Λονδίνον 8 Ιουν.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 18 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ. «Ρέα»	58	8510	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 Μαΐου διά Κόμπε
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	άνεχ. Τειβαρίτα 19 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	έφθ. Πόρτ Τζεντίλ 29 Μαΐου
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστρο Άσσουντε»	54	6229	άνεχ. Κόρπους Κρίστι 16 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Λονδίνον 4 Ιουν. διά Βρυξέλλου
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Δημητρα»	56	8414	άνεχ. Καντίζ 27 Μαΐου διά Κριστομπαλ
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυξίς»	59	9374	έφθ. Μομπάσα 3 Ιουν.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18588	διπλής Κων(η) πολιν 30 Μαΐου διά Βραΐλα
ΓΑΛΑΤΑ	έτ. «Πόμαρ»	37	2159	άνεχ. Ντόρμπαν 20 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΓΑΛΗΝΗΣ	έτ. «Ολάνην»	60	10186	έφθ. Οζάκαν 3 Ιουν.
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαύριον»	53	13649	άνεχ. Μπορτώ 3 Ιουν. διά Καραϊθικήν
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαλάνην»	56	6424	έφθ. Τοιδαγκάτα 19 Μαΐου
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνικήν Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Κων(η)
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Αντεμιού Σέθεν»	52	2824	άνεχ. Καζαπτλάνκα 5 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	άνεχ. Αύγουστον 21 Μαΐου διά Μπεζάια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Φλόρδικικ»	53	6241	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ	έτ. «Άθε Μαρία»	62	16765	άνεχ. Οζάκαν 26 Μαΐου διά Σασέμπο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	61	18796	διπλής Παναμά 10 Μαΐου δι' Ειρηνικών
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνιας»	48	10928	άνεχ. Λάρνακα 1 Ιουν. δι' Οδοσάον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	είς Γκότεμπουργκ από 30 Απρ. (έπισκευα)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. «Κρέτα»	39	2958	άνεχ. Ματαντί 21 Μαΐου διά Τάγκο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ. «Αλμαδόρ»	70	10006	άνεχ. Ντόρμπαν 1 Ιουν. δι' Ενεαντόντα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαρορτζόλο»	68	9071	άνεχ. Ντάρδαο 11 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Αίτζιαν»	70	18634	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διά Ντελφζόλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Σπητάντ»	69	10006	έφθ. 'Αμβούργον 7 Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Άλμπα»	70	19162	άνεχ. Φράμπατ 28 Μαΐου διά Λονδίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΛΗΣ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άργει είς Πειραιά από 10 Ιαν.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος»	57	12729	έφθ. 'Αμβούργον 28 Μαΐου
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκούιστα»	60	41982	άνεχ. Αύγουστον 4 Ιουν. διά Μασσαλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμάνιτας»	63	11194	έφθ. Κέλλα 30 Μαΐου (διά Κίναν)
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Τέξ - κόλα»	52	6033	έφθ. Βάρρι 30 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Πεντάς»	65	21374	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΙΝΑ	«Αχιλ. Χαλκούσης»	65	28945	είς Πειραιά (έπισκευα)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Λαναράρη»	53	3899	έφθ. Ντηπράτ 7 Ιουν.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έλλην. ουμφέροντα	71	10000	άνεχ. Μπελαδάν 4 Ιουν. διά Νέαν Ύόρκην
ΓΙΟΥΡΟΝΤΟΥΝ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 31 Μαΐου διά Δουβλίνον
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ. «Γιουρούπι»	56	4048	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 4 Ιουν. διά Ματαντί
ΓΚΑΛΑΤΑ	έτ. «Παλόμια»	50	6057	έφθ. Μασσαλίαν 28 Μαΐου
ΓΚΑΛΑΞΗ	έτ. «Τρανομάδ»	52	2676	άνεχ. Θεούστον 21 Μαΐου δι' Απαπα(Λάγκος
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	45	3312	ύπο παραλαδήν
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Ρεινάτε»	61	28917	άνεχ. Ιμιμχαμ 21 Μαΐου διά Λαθάν "Αίλαντ
ΓΚΙΜΠΑΣ (δ.)	Δουρος - Βογανάτος	48	2358	έφθ. Μονρόδια 2 Ιουν.
ΓΚΛΑΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Γκίμπλε»	54	12968	άνεχ. Τεργέστην 2 Ιουν. διά Ράς ές Σιδέρη
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Μαρβαλόρια»	58	19152	άνεχ. Μάλταν 29 Μαΐου διά Λιθύνη
ΓΚΛΟΥΤ ΚΟΙΝ	έτ. «Αντζελικ»	52	2077	άνεχ. Λονδίνον 3 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΚΛΟΥΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Γκόλνταν Κόιν»	52	1957	άνεχ. Ντουριγκάτ 4 Ιουν.
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Άστροκαρίτσα»	30	3011	διπλής Κων(η) πολιν 24 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΚΡΟΣ	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεχ. Σαιντ Αννα 4 Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλντεν Κρός»	68	11148	έφθ. Νέαν Όρλεανην 23 Μαΐου
ΓΚΛΟΥΤΕΝ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλντεν Λάνς»	69	11148	άνεχ. Αρχρους 29 Μαΐου διά Τάμπα
	έτ. «Γκόλντεν Φλίς»	69	11148	έφθ. Ταλκαχούναο 2 Ιουν.

SOL

Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ		έτ. «Μαρβιτράντη»	59	10526	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Μαΐου
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΠΥ		έτ. «Φράγκυμπουτζη»	49	2641	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Ολίνιαρης»	57	9132	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 3 'Ιουν. διά Μπάρα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ		έτ. «Αϊττλ Μπήρη»	63	15373	έφθ. Βανκούβερ 1 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ		έτ. «Ρόμπλο ντε - Όρο»	62	15389	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 8 'Ιουν.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡ (δ.)		έτ. «Λάτονς	52	11580	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. διά Μιλάζο
ΓΚΡΕΓ' Σ. Δ.		έτ. «Έλειπερδη»	71	14900	άνεχ. Χάρτητον ρόδις 26 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΓΚΡΗ ΠΑΡΚ		έτ. «Κανολοκάρη»	58	10139	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουν. διά Κορέαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΤΝΤ		έτ. «Τκλέιντη»	52	15762	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ		έτ. «Όπαλη»	68	22531	άνεχ. Βιτόρια 30 'Απρ. διά Μουροράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		έτ. «Ονυζη»	68	26366	άνεχ. Νταπιέρ 18 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΑ		έτ. «Τουόρλιντ Ντέιλ»	52	15729	έφθ. Γένοβαν 1 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΩΠ (δ.)		έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεχ. Χρό δι' Αμύγια 22 Μαΐου διά Λισσαδώνα
ΓΡΑΒΙΑ		έτ. «Γραβίδη»	51	2133	έφθ. Κοπεγχάγην 5 'Ιουν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	έφθ. Μπάρη 7 'Ιουν.
ΔΑΜΩΝ (δ.)		έτ. «Άρμπα»	55	11307	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΗ ΙV		Πηγή «Αλεξάτου	46	1831	άνεχ. Σετούμπαλ 24 'Απρ. δι' 'Απανα) Λάγκος
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Δαννός»	39	4569	έφθ. Βάρρη 30 Μαΐου
ΔΑΝΑΟΣ		Πηγή 'Αλεξάτου	43	1845	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 27 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Δελφοί Πριμέρα»	48	1553	άνεχ. Μασσαλίαν 3 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Ντακάρ 5 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.		έτ. «Δεσποίνα Α.»	35	3724	άνεχ. Καζαμπλάνκα 29 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Μανούπούλου»	37	2002	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΔΕΥΤΕΡΟΝ		«Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντη»	63	16417	διπλήθε Μπρούμπωντελ 18 Μαΐου διά Τζέντα
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		«Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντη»	64	16417	άνεχ. Κορύνα 8 'Ιουν.
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)		«Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντη»	61	16417	άνεχ. Μένα 'Αχαντή 6 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν.
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		έτ. «Σάντον»	58	9325	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 26 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΔΗΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Πάν Μάλη»	53	2379	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 28 Μαΐου διά Τάμπα
ΔΗΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 3 'Ιουν. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		έτ. «Ωρίγουνινες»	55	3534	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 14 Μαΐου διά Τοικύτα
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Θεοποτάρων»	56	8782	άνεχ. Κόμπη 24 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΔΗΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		έτ. «Μινέρβα»	44	13486	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Μαΐου διά Γανδήν
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	έφθ. Καντίζ, 27 Μαΐου
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Τρανομεντίτερένεαν»	51	6895	άνεχ. Σέτε 29 Μαΐου διά Ντουάλα
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Κολόνη»	49	3948	έφθ. Είδονμάσουθ 4 'Ιουν.
ΔΗΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.		Μ. Γκιγκλίνης	52	1812	έφθ. Πλούτος 5 'Ιουν.
ΔΗΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 'Απρ.
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Δῆμος»	54	4486	εἰς 'Απανα) Λάγκος 3 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ		έτ. «Γκρίντοντουν»	71	10007	έφθ. Σαιντ 'Αννα Μπάιν 3 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδινογιάννης	58	16277	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 22 Μαΐου διά Βενετίαν
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Διάκαν»	59	4218	άνεχ. Πασάγιας 14 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Διάκαν Προγκρές»	58	4225	άνεχ. Χοσαϊδαρ 19 Μαΐου
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Ντακάρ 28 Μαΐου διά Γένοβαν
ΔΙΟΝΥΣΗΣ		έτ. «Πάιονπρο»	50	1515	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Απρ.
ΔΙΡΦΟΥΣ II		έτ. «Αστρο Ντιχόζο»	59	7801	έφθ. Οζάκαν 3 'Ιουν.
ΔΙΩΝΗΣ		έτ. «Παρίντο»	57	9722	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΔΡΥΜΑΚΟΣ		έτ. «Μαίνονδρος»	55	6190	άνεχ. Άμβεροαν 4 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΔΥΡΟΣ		έτ. «Δυρός»	46	2271	άνεχ. Μένα 'Αμπιντούλα 6 'Ιουν. διά Βουδάπον
ΔΥΔΩΝΗ (δ.)		έτ. «Διόνυσος»	54	11313	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΥΡΟΣ		έτ. «Μαρσιμά»	49	4727	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΒΗ		έτ. «Ηνκλη»	70	10006	άνεχ. Κιούστον ἀπό 16 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ I.		έτ. «Εβρος Ι»	70	3654	εἰς Χιούστον ἀπό 22 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Αστρο Καστελλάνο»	56	9041	έφθ. 'Αιβέροαν 7 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.		έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	εἰς μεσοειδικάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		'Αφοι Καρμηρη	44	2074	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΑΛΛ		έτ. «Λακωνική»	48	3269	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 22 'Απρ. διά Χούγκναρ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Μόζι 30 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	διπλήθε Παναμά 26 Μαΐου διά Β. Κορέαν
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Άλμπον»	52	4423	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 20 Μαΐου
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Μαρμαντάτο»	70	16258	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 27 Φεβρ.
ΕΛΕΙΓΣΤΡΙΑ II		E. Σαρλας κ.λ.p.	50	2643	άνεχ. Σετούμπαλ 13 Μαΐου δι' 'Απανα) Λάγκος
ΕΛΕΚΤΡΑ		έλλην. συμφέροντα	44	2524	εἰς μεσοειδικάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΑ (δ.)		έλλην. ουμφέροντα	48	1759	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 18 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Ελέκτρα»	52	11963	άνεχ. Μένα 'Αχαντή 3 Μαΐου διά Κόρυτον
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Άριες»	70	88866	άνεχ. Θέουτα 5 Μαΐου διά Σκίκυτα
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Στανίπα»	44	5202	άνεχ. Βαουλίνουν 3 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΕΛΕΝΑ Μ.		έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	άνεχ. Μπελφαστ 6 'Ιουν. διά Λιθέρπουλ
ΕΛΕΝΗ (δ.)		έτ. «Βίστα Ριօς»	52	12239	άνεχ. Αίλ οφ Γκραίν 8 'Ιουν. διά Πόρογκρουν
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Ανδρία»	48	8420	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Ρεοψιφ
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Ευοινόν»	58	2739	άνεχ. Πειραιά 2 'Ιουν. δι' Αύγουσταν
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Τάλαντζε»	47	2577	άνεχ. Κολόμπο 30 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΗ B. (δ.)		ΝΙΚ. Βαρδινογιάννης	58	12680	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.		έτ. «Φράγκα»	63	9858	ὑπό πασαλαθήν
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνωα»	49	11389	διπλήθε Κων πολιν 29 Μαΐου διά Κωνσταντζάν
ΕΛΕΝΗ Μ.		έτ. «Ελενμαρί»	58	8523	άνεχ. Έταο 21 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΕΛΕΝΗ Τ.		έτ. «Ελτοι»	50	4294	έφθ. Μπαντάρ Σπούρο 26 Μαΐου
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		έτ. «Τασσέλαι»	46	1588	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		Ηλ. Τομπούλης	29	2581	έφθ. 'Αοντόντ 31 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Εύπλοια I»	49	4605	άνεχ. Θέουτα 31 Μαΐου διά Δουκέρκην
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Τρανοπασιφίκ»	56	4380	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Αλάντζε»	48	2548	έφθ. Κόμπε 22 Μαΐου
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Ετέρνιτου»	70	18734	άνεχ. Φριμάντλ 7 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Τρανοπασιφίκ»	62	6666	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ		Τρανσπασίφικ & Γιουνι.	60	7297	έφθ. Καλκούνταν 2 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ		έτ. «Αστρο Φίρμε»	54	8121	έφθ. Λατακία 3 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		Τρανοπασιφίκ & Γιουνι.	60	7297	έφθ. Ταόλνα 4 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΙΝ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Μουμάσσα 7 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6659	άνεχ. Βιρυττόν 1 'Ιουν. διά Σύρον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 3 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	έφθ. Μασσάρανα 6 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Χιούστον 3 'Ιουν. διά Βολτιμόρων
ΕΛΛΕΡΟΣ		έτ. «Μαδίμ»	52	2778	διπλήθε Φιβραλτάρ 5 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	7068	έφθ. Τοιτανκόγκ 7 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ντάρ ές Σαλάμι 1 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		έτ. «Τρανοπασιφίκ»	56	7510	άνεχ. Κοδιν 3 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	56	7510	άνεχ. Ντώρμπαν 14 Μαΐου διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		έτ. «Ελληνική»	71	9850	εἰς Τουρκούν ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		έτ. «Τρανοπασιφίκ»	57	7063	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ Κάργκο»	71	9900	εἰς Τουρκούν ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΗΣ (Αγίνερ)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	άνεχ. Κείν Τάουν 4 'Ιουν. διά Μουμάσσα
ΕΛΣΙΣ		έτ. «Μαρφόνιερτζα»	32	18564	άνεχ. Κείν Τάουν 30 Μαΐου διά Σιδνέϋ
ΕΛΩΝΑ		έτ. «Ελδίς I»	52	1924	άνεχ. 'Αμερόσαν 3 'Ιουν. διά Λόθ
ΕΛΠΙΔΑ		έτ. «Ελληνική»	25	4011	άνεχ. Ντάκαρ 29 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΠΙΣ		Π. Παππής & Ν. Κουκουνάς	46	3472	άνεχ. Εγκατάλευκη 29 Μαΐου δι' 'Απανα) Λάγκος
ΕΜΕΡΑΛΝΤ		έτ. «Σπανόπολ»	54	1585	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Τεκίρταν
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ		έτ. «Γιουνιάτεντ Μαριτ.»	46	4119	έφθ. Χάιφ 19 Μαΐου
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Έμμα»	48	3932	άνεχ. Μονρόδια 28 Μαΐου
ΕΜΠΑ		έτ. «Αστρομερίτο»	57	21185	έφθ. Αντεν 5 'Ιουν.
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Μαλκόδα»	55	2555	ύπο παραλαθήν
ΕΞΕΤΕΡ		έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 31 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
		έλλην. συμφέροντα	47	1149	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου

ΕΠΙΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόζα»	65	37469	έφθ. Ράς Λανούφ 2 'Ιουν.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	έτ. «Επιμελεία»	70	10006	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. «Κρυστάλ Μπλού»	53	5690	έφθ. Αμέρεραν 5 'Ιουν.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ικάνμελ»	69	12754	έφθ. Αμέρεραν 7 'Ιουν.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ερατώ»	66	2999	άνεχ. Ηγιεκίνη 29 Μαΐου
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	66	43399	άνεχ. Τέιμπλ Μπαι 7 'Ιουν. διά Λαδάν "Αίλαντ
ΕΡΜΙΟΝΗ	έτ. «Απόλλω»	61	8976	άνεχ. Σαιν Τζων (N.B.) 2 'Ιουν. διά Σάντο Ντομίγκο
ΕΡΟΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομούντο»	52	15848	άνεχ. Ρόττερνταμ 29 Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	άνεχ. Αμβούργον 27 Μαΐου
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστιά»	52	7743	έφθ. Ρεοϊφ 5 'Ιουν.
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. «Ετεοκλής»	37	5574	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 31 Μαΐου
ΕΤΕΙΑΝ (δ.)	έτ. «Σπρένι»	56	16392	έφθ. 'Αμέρεραν 16 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. «Ελευθεριάδης	54	10251	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	N. Ι. Βαρδινογιάννης	51	16203	εις Ράς Σαντάντ όπω 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. «Ναταλία»	49	4723	άνεχ. Χιούστον 29 Μαΐου διά Σάντος
ΕΥΑΝΓΙΑ (δ.)	έτ. «Σουρένα Ντελμάρη»	53	17354	διπλής Κνωπολίν 1 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	9854	έφθ. Μπαρόραν 1 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Καλιάτης»	55	3002	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 30 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Αστρο Άκορντε»	61	8999	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λος Σάντος»	57	9061	έφθ. Χάμπτον ρόδος 5 'Ιουν.
ΕΥΕΛΠΙΣ	έτ. «Λαπεανδρας»	51	4177	οιπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουν.
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τσουνελμάρη	52	10228	άνεχ. Ντωρμπαν 29 Μαΐου διά Σάντος
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόκκορντη»	57	10371	έφθ. Βενετία 2 'Ιουν.
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι. (δ.)	K. Εύθυμιαδης	54	12423	άνεχ. Θεούτα 7 'Ιουν. διά Ροοτόκ
ΕΥΝΟΙΑ	έτ. «Εύνοια»	70	10006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 20 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Ελτο»	50	4734	άνεχ. Ντωρμπαν 23 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΕΥΠΛΟΙΟ	έλλην. συμφορτά	55	19959	έφθ. Λισσαρώνα 30 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Νέαν 'Υρκην 8 'Ιουν.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικολαος»	56	8985	άνεχ. Ντωρμπαν 23 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλής Παναμά 16 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	διπλής Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Πουαντ Νουάρ
ΕΥΤΕΡΠΗ	έτ. «Μορεάμαρη»	56	1690	έφθ. Καραβοστόρι 8 'Ιουν.
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίταιος»	65	9854	άνεχ. Θεούτα 7 'Ιουν. διά Πόρτ Καρτιέ
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	αργεί εις Ηειραϊά όπω 13 Δεκ.
ΕΦΗ	έτ. «Εφη»	55	5008	άνεχ. Χαϊφα 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ZANET	έτ. «Φρέντοπη»	58	4529	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ZANETTA III (δ.)	έτ. «Άδηνις»	53	10919	άνεχ. Μπανάνα 20 Μαΐου
ZAPATOΥΤΕΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Κόμπε 1 'Ιουν.
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Zαχάρης - Βασιλάπης	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ZΟΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ζόγια»	58	12493	έφθ. Τής 7 'Ιουν.
ZΟΥΓΡΟ	έτ. «Χρικόντη»	66	2975	άνεχ. Κοστζακοάλκος 14 Μαΐου διά Καρθαγένα (Κολ.)
ZΩΗ	Νοταράς	39	1266	διπλής Παναμά 24 Μαΐου
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	διπλής Παναμά 1 'Ιουν.
ZΩΡΖΕΤΤΑ	έτ. «Ναδεγκ. Γκαλάντε»	55	8021	έφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαΐου
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Ζανζιθάρην 3 'Ιουν. διά Ντάρ εις Σαλάμ
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεχ. Βαρκελώνην 26 Μαΐου διά Μπείρα
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	διπλής Κνωπολίν 24 Μαΐου διά 'Οδησσόν
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πονι»	48	1524	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουν.
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	έτ. «Ελληνικήν»	54	4723	έφθ. Λονδίνον 8 'Ιουν.
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21374	άνεχ. Κέιπ Τάουν 22 Μαΐου διά Αύστραλιαν
ΘΑΛΑΣΣΟΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	εις Νέαν 'Ορδεάνη όπω 9 Νοεμ.
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	έτ. «Αντοθέα»	58	9603	άνεχ. Κέιπ Τάουν 30 Μαΐου διά Κόμπε
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Εδομία»	57	12629	άνεχ. Ντωρμπαν 3 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	έφθ. Κιγκστων (Τζαρ.) 17 Μαΐου
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21894	άνεχ. Ντωρμπαν 30 Μαΐου διά Ούμ Σαιδ
ΘΕΟΔΩΡΑ Κ. Α.	έτ. «Ανύκο»	46	2/49	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	Nik. Βαρδινογιάννης	54	13157	άνεχ. Τής 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Κλής»	51	9810	διπλής Έλεινόρες 28 Μαΐου διά Βέντοπιλς
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	Άφοι Λάρη	50	1507	άνεχ. Φερρόλ 25 Μαΐου διά Γενοβαν
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδωνία»	58	15895	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά 'Αμέρεραν
ΘΕΟΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενοπλοία	50	8065	άνεχ. Δεξαμενοπλοία 29 Μαΐου διά Τζακάρτα
ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφατής	50	2276	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΘΕΩΡΙΣ	Άγγελάκης	38	3581	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 22 Μαΐου
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λοτζά»	35	2680	άνεχ. Χαϊφα 5 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΘΗΣΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 27 Μαΐου διά Σαφάγκα
ΘΙΣΜΗΝΗ	έτ. «Λάκαλ»	51	3435	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Μερσίνα
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Βέλος»	58	8078	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Μερσίνα
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνούστρο»	53	3004	έφθ. 'Αμέρεραν 10 'Ιουν.
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοαίσονες»	70	11489	διπλής 'Εσκουμίνς 5 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	εις Πέραμ (επισκευαί)
ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. «Τζενεράλ Κάρριερς»	57	9746	έφθ. Τοινδαγκτάο 25 Μαΐου
ΙΩΑΚΗ	έτ. «Ούλύσσεσ»	68	9066	άνεχ. Ντράμεν 5 'Ιουν. διά Τρόντχαιμ
ΙΚΑΡΙΑ	έτ. «Πόκατ»	39	1514	άνεχ. Ντάκαρ 29 Μαΐου διά Λομπίτο
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σπηγουάινς»	70	10886	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν. διά Ινδιάν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλεισόνη»	68	11670	διπλής Παναμά 4 'Ιουν. διά Τάμπα
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας Ιντεροσεάνικας	69	11489	άνεχ. Πειραιά 19 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδος
ΙΑΙΟΝ	έτ. «Ιλιον»	55	6640	έφθ. Μαντράς 4 Μαΐου
ΙΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	αργεί εις Πειραιά από 15 Φεβρ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	εις μεταφοράς Ινδονησίας
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	8995	εις μεταφοράς Ινδονησίας
ΙΝΤΕΓΡΚΡΙΤΗ	έτ. «Πάνος»	48	2088	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)		έτ. «Λευέντα»	56	17940	έφθ. Θριό ριθέρς 7 Ιουν.
ΙΟΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)		έτ. «Τάου»	55	12576	άνεχ. Τής 3 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)		έτ. «Ταμάρ»	56	12569	ύπο παραλαβήν
ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ		έτ. «Λότους»	53	1548	άνεχ. Βρέμυν 3 Ιουν. διά Βηρυττόν
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Τρανσόπόρτες Άρμ.»	65	39011	έφθ. Χώρα αλ Αμάγια 5 Ιουν.
ΙΤΑΛΙΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	6727	άνεχ. Ντώρμπαν 6 Ιουν. διά Καλκούταν
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Χανδασθήν»	48	3246	προσηραξεν ἔξωθι Σεπτ 10 Ιαν. 1970
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)		έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου διά Κονιντέρο Μπαιν
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Δουμαρδία»	59	3162	άνεχ. Χιούστον 3 Ιουν. διά Τής
ΙΩΑΝΝΗΣ		Κ. Γ. Βεντούρης	47	2280	άνεχ. Αύγουσταν 23 Μαΐου διά Ματαντί
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Ζυγός»	48	1845	εἰς Σιγκαπούρην πόδες ἀπό 1 Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	άνεχ. Γιάμπι Σάουντ 31 Μαΐου διά Σακάι
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Ερόικα»	55	8799	άνεχ. Μη. «Άύρες 7 Ιουν. δι' Οδσούσ
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.		έλλην. συμφέροντα	69	9073	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΙΩΝ		έτ. «Παισιφίκα»	71	11290	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΙΩΝ		έτ. «Ιών»	57	7109	έφθ. Καγιά Μπαιν 7 Ιουν.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)		Νικ. Βαρδινογιάννης	58	13316	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Ιουν. δι' Αρούψαν
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «Μαρτεστίνο»	46	9767	άνεχ. Ντώρμπαν 7 Ιουν. διά Λιθερουόλ
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	άνεχ. Πόρτο σφ Σπαιν 4 Ιουν. διά Μεζικό
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ		έτ. «Κάβο»	50	7535	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ		έτ. «Άστρο Τριτέντε»	49	7612	άνεχ. Ντακάρ 7 Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ		έτ. «Μαρτεβότο»	60	10934	άνεχ. Ριό Ιανείρο 8 Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΑΒΟ ΔΟΓΓΟΣ		έτ. «Κάβο»	44	7638	έφθ. Σαιγκον 28 Μαΐου
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	57	10110	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 4 Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ		έτ. «Ηρακλῆς»	55	2762	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΑΘΩΡΙΝ Α.		έτ. «Ελλαδάς»	70	16306	άνεχ. Παναμᾶ 8 Ιουν.
ΚΑΛΑΧΑΡΙ		έτ. «Βαλιάντε Πανός»	59	8562	ὑπὸ παραλαβήν
ΚΑΛΙΡΡΟΗ		έτ. «Άριστειόν»	59	8860	έφθ. Ντώρμπαν 26 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	άνεχ. Σίδνευ 9 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ		·Α) φοι Γερέλου	71	9074	έφθ. Φραγκίκον 4 Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.		·Ν. Μιχαλί & Ύιοι	55	6133	έφθ. Γιαδάτα 5 Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Αστρο Ναβίστρα»	44	7249	έφθ. Λομπίτο 2 Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αίλας Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Μόζι 7 Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Παρανάκουα 6 Ιουν.
ΚΑΛΥΨΟ		έτ. «Σέθεν Αίλας»	53	10577	άνεχ. Πούλο κον 28 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΛΥΨΟ Ν.		έτ. «Καλυών»	54	5774	άνεχ. Φραγκίκον 8 Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 26 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαριόκα»	53	6553	άνεχ. Γένοβαν 31 Μαΐου
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)		έτ. «Λούνα II»	49	11771	άνεχ. Καντιζ 1 Ιουν. διά Μασάσαου
ΚΑΝ ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «Ηστ Μεντιτέρανεν»	55	1582	έφθ. Βιητούτον 8 Ιουν.
ΚΑΝ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)		έτ. «Κάπ Σουύνιον»	64	1763	άνεχ. Μαρσάλα 5 Ιουν. διά Βρέστον
ΚΑΝ ΤΑΙΝΑΡΟΝ		έτ. «Ηστ Μεντιτέραν»	57	1549	άνεχ. Πόρτο Τόρρες 26 Μαΐου δι' Αλγέριον
ΚΑΝ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1562	άνεχ. Αιωτερόντα 28 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	67	16098	άνεχ. Πειραιά 3 Ιουν. διά Συμύρων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Αστρολάρο»	53	5185	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Αλαφουζός»	68	9031	άνεχ. Βακαγιάμα 21 Μαΐου διά Γκλάντοτοουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Κλόδηπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24901	άνεχ. Α'μερέραν 9 Ιουν. διά Σάντος
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Πράμος»	51	6076	άνεχ. Μίζουσαι 20 Μαΐου διά Χοινκάνκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Μυθικός Πλούτος»	50	5120	άνεχ. Λορέπτζο Μάρκες 1 Ιουν. διά Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Σανναμάτας»	71	30192	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		έλλην. συμφέροντα	46	2103	εἰς Πειραιά ἀπό 21 Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ		έτ. «Κερκέτις»	50	4876	έφθ. Γκάλεθετων 2 Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68	24668	έφθ. Βερακρούδ 7 Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I		έτ. «Ολυμπος»	68	15355	έφθ. Τσίμπα 5 Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	άνεχ. Χιροκάτα 2 Ιουν. διά Νιούκαστλ (Άυστρ.)
ΚΑΠΤΑΝ ΜΑΪΟΙΣ (δ.)		έτ. «Πελνάρον»	62	18411	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 8 Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ		έτ. «Σενή Ήγκλ»	69	9044	άνεχ. Μιούσπορτ 31 Μαΐου διά Χάμιλτων
ΚΑΠΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)		έτ. «Άστροπροτέκτωρ»	58	16357	άνεχ. Βαλιτζιδούν 1 Ιουν. δι' Ασσούμπτων
ΚΑΠΤΑΝ ΖΑΦΡΟΣ		έτ. «Γιουνάιτεντ Τσάρτεργκικ»	66	16164	άνεχ. Μπάλκαντα 27 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Εφιμάρινερς»	60	8497	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 4 Ιουν. διά Θέουτα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		Παλαρικροσόας	46	4576	άνεχ. Σιμπονίκα 5 Ιουν. διά Καζαμπλάνκα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΟΡ (δ.)		έτ. «Σάντα Σεοίλαια»	60	8717	έφθ. Βαλιτζιδούν 7 Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Μαρίνα Σίππηγκ»	55	12495	άνεχ. Κόμπη 30 Απρ. διά Χοινκάνκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Εύγενεια»	59	8493	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΑ		έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Τάκη 9 Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Ιντερ. Σ. Τρέιντερς»	62	9229	άνεχ. Μίλφορτ Χαφέν 8 Ιουν. διά Λάρνας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ		έτ. «Σέλλιξ»	53	11164	άνεχ. Αντενέ 28 Μαΐου διά Τσάλαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)		Π. Παππής - Ν. Κουκούνας	44	5184	άνεχ. Χάλιφος 6 Ιουν. διά Βορτώνην
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΩ		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	έφθ. Νιούκαστλ (Άυστρ.) 10 Ιουν.
ΚΑΡΟΛΟΣ		έτ. «Λέπαιο»	64	3717	άνεχ. Σάνχουραν (Π.Ρ.) 12 Μαΐου διά Πόνες
ΚΑΡΟΣ		έτ. «Κάρολος»	54	2336	άνεχ. Σάνχουραν 2 Ιουν. διά Θεούνικην
ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Μπατόν Ρούζ 2 Ιουν.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ		έτ. «Ακτίς»	68	25084	άνεχ. Αδελαιδα 9 Ιουν. διά Μπάρα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ		έτ. «Σπτρέιντερς»	70	10886	εἰς μεσονείακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΑ		έλλην. συμφέροντα	51	2959	έφθ. Βρέμπιν 6 Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Μαρεμπρέας»	53	5603	άνεχ. Πόρτο Αθηνών 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΤΑΛΙΑ		έτ. «Αγιούδοντε»	51	9936	έφθ. Κωνικά 2 Ιουν. διά Κωνικάγκ
ΚΑΣΤΡΑΚΙ		έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ		έτ. «Ιντερν. Γουορλ. Όο.»	71	9690	έφθ. Τάκη 9 Ιουν.
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ II		έτ. «Καστρεντζά»	49	2317	άνεχ. Μίλφορτ Χαφέν 8 Ιουν. διά Λάρνας
ΚΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Κατιανάβ»	48	1501	άνεχ. Αντενέ 10 Ιουν. διά Βορτώνην
ΚΑΤΕ Ν. Λ.		έτ. «Κάνοντους»	60	10494	άνεχ. Πρίν Ρούπερτ 19 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΚΑΤΙΓΚΚ (δ.)		έτ. «Δρόξι»	65	18723	έφθ. Αιμόδιοργον 30 Μαΐου
ΚΑΤΙΓΚΚ Χ. (δ.)		έτ. Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Αμούσιαν Μπαν 1 Ιουν. διά Πάλμη Μπήτς
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Ενσάν»	54	11647	άνεχ. Βερμούδας 27 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΚΕΑ		Μ. Παγουλάτος & Σία	56	1082	άνεχ. Μπάρι 26 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ		έτ. «Αφρούδαρ»	55	2683	άνεχ. Αιμόδιοργον 31 Μαΐου διά Μοντεδίθεο
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Λαγκοντόραντο»	71	10000	έφθ. Πόρτλαντ (Βικ.) 16 Μαΐου
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ		έτ. «Σαρόντιοι»	57	9092	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΚΕΡΚΗΣ		έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 Απρ. διά Σαγκάνην
ΚΕΡΚΥΡΑ		έτ. «Λουκέρο»	44	5057	άνεχ. Αμέρεραν 9 Ιουν. διά Κουθάϊτ
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ		έτ. «Πόκο»	47	2131	έφθ. Ακαμπα 4 Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ		έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεχ. Μπ. Αύρες 9 Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)		έτ. «Ρεντόντο»	62	9951	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Ιουν. διά Τελόκ Ραμούνιαν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Μακεδόνιαν»	56	8362	έφθ. Γλασκώνην 10 Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ		έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 Ιουν. διά Γολάτσι
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		έτ. «Μίνοαν»	63	11156	έφθ. Νέαν Όρλεαν 28 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Πύλος»	63	15378	έφθ. Κόμπε 6 Ιουν. διά Τελόκ Ραμούνιαν
ΚΙΜΩΛΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	39	4866	έφθ. Γένοβαν 8 Ιουν.
ΚΙΜΩΝ (δ.)		έτ. «Πρωτη»	61	16068	διπλήθε Παναμᾶ 8 Ιουν.
ΚΙΝΙ (δ.)		έτ. «Κίνι»	61	25409	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν.
ΚΙΡΙΝ		έτ. «Καλμάρ»	56	9403	άνεχ. Αιμέροσαν 29 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΛΕΑΚΗ		έτ. «Αντιγύρων»	55	8562	άνεχ. Μπ. Αύρες 30 Μαΐου διά Δουβλίνον
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ		έτ. «Κεέναβ»	42	2269	άνεχ. Βιητούτον 21 Μαΐου διά Γολάτσι
ΚΝΩΣΣΟΣ		Κ. Εύθυμιδας	49	2146	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17 Ιαν.
ΚΟΔΑΝ		έτ. «Νάβες Νεπτούνια»	53	5606	άνεχ. Αρίκα 8 Ιουν. δι' Αιμόδιοργον
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Καλιόρα»	58	10011	έφθ. Βίλα Κονιστιούσον 8 Ιουν. διά Μίνα αλ Φαχάλ
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρθενούστο»	56	20855	άνεχ. Τζιμπούτη 6 Ιουν. διά Μίνα αλ Φαχάλ
ΚΟΝΚΟΡΝΤ		έτ. «Σάντετ Ι»	48	1977	άνεχ. Ματαντί 25 Μαΐου διά Μπ. Αύρες
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ		έτ. «Κόρδιταν»	58	9292	άνεχ. Ντακάρ 3 Ιουν. διά Ρουέν
ΚΟΡΙΝΟΙΚ		έτ. «Πίνδος»	59	4267	άνεχ. Ντακάρ 19 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΚΟ					

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα III»	64	28349	άνεχ. Αύγουσταν 7 'Ιουν. διά Σουετίνια
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ. «Κούρκ»	53	6955	άνεχ. Άουντόντ 6 'Ιουν.
ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ούδρανός»	59	16989	ύπο παραλαβήν
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «ΕΧ Σάκος»	48	8610	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μίραμάρη»	59	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαΐου διά Κίναν
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Σαδέ»	46	3648	έφθ. 'Αμδούργον 8 'Ιουν.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρι»	39	3287	άνεχ. Πόρτ Χάρκουρτ 7 'Ιουν.
ΚΥΜΑ	Ρουσσός & Σιά	38	2838	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	έφθ. Λατάκια 7 'Ιουν.
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9086	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 27 Μαΐου διά 'Αμπαντάν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	έφθ. Ρόττερνταν 3 'Ιουν.
ΚΥΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Κυρίλιον»	55	4486	άνεχ. Θέουσα 31 Μαΐου διά Λατάκια
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Καρδαμούλιαν»	51	2644	άνεχ. Αύγουσταν 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρντιαλ»	68	9084	άνεχ. Κεμπέκ 5 'Ιουν. διά "Ειδονμασούθ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ερμούπολις»	52	1384	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ. «Νόδα»	37	1272	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μίχαλος	54	8063	άνεχ. Κολόμπο 29 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 8 'Ιουν. διά Φίλαδέλφειαν
ΚΩΣΤΑΦΑΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	έφθ. Μπεντι 18 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σείτια»	54	4862	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 Μαΐου διά Εύρωπην
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	άνεχ. Σάντος 3 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεανην
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	άνεχ. Λονδίνον 4 'Ιουν. διά Καναδᾶ
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Ωσεάνικ»	56	8108	έφθ. Λατάκια 1 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	έτ. «Νταριτέναλ»	53	5690	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Λόμπος»	43	3874	διπλήθε Κων) πολιν 24 Μαΐου ..
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπτεκαλ»	49	2273	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 'Ιουν.
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χριστούμη»	50	2494	άργει είς Πειραιά από 23 Φεβρ.
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακούμη»	54	3315	άνεχ. Σαντάντερ 29 Μαΐου διά Θέουτα
ΛΑΚΟΝΙΑ	έτ. «Αττικα»	60	14269	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν.
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ. «Ντουενός Αρμαντόρα»	57	6132	άνεχ. Βανκούμερ 20 Μαΐου διά Κίναν
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΕΗΣΗ	έτ. «Αλφα»	60	9486	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελλφορτούνα»	70	16306	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Πουσάν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιμάντε»	62	10514	έφθ. Καζαμπλάνκα 25 Μαΐου
ΛΕΝΑ	έτ. «Κωνσταντίνη»	54	2488	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκαρράστεν»	36	4997	είς Πειραιά από 20 Απρ.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ραπανόνελ»	47	2685	άνεχ. Λάς Πάλμας 15 Μαΐου διά "Απανα) Λάγκος
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούπος	50	6724	άνεχ. Τρίπολη (Λιβανόν) 8 'Ιουν. διά Θεσσαλίαν
ΛΕΩΝΙΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φίρορης»	65	15738	διπλήθε Παναμάρ 1 'Ιουν.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	έφθ. Πούλο Μπούκομ 31 Μαΐου
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσαναφίκη»	52	4995	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΔΗ Μ.	έτ. «Άγια Ντεστίνι»	57	7110	έφθ. Πόρτ Πιρί 7 'Ιουν.
ΛΙΔΛΥ	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	έτ. «Σιμόπολη»	52	4435	ύπο παραλαβήν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	έφθ. Τούλνα 12 Μαΐου
ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ζετμάρ»	56	10210	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουν. διά Χιούστον
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10196	άνεχ. Ναγκόγια 18 Μαΐου διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίνεντο»	60	14302	έφθ. Σιμίζου 4 'Ιουν.
ΛΙΣΣΑΒΟΥ	έτ. «Κόλα»	51	2428	άνεχ. Ντουάλε 2 'Ιουν. διά Πουάντ Νουάρ
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. 'Αμδούργον 9 'Ιουν.
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	'Αχ. Χαλκούπος	54	10024	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΛΥΔΙΑ	έτ. «Λάριμνα»	57	4486	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουν.
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Άκτις»	69	25168	άνεχ. Μιζουσίμα 29 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μάγκνα»	70	2867	έφθ. Κλήθελαντ 2 'Ιουν.
ΜΑΓΚΝΟΙΑ	έτ. «Πρώτο»	51	7127	άνεχ. Δουνικέρκην 22 Μαΐου διά Κούθαν
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολάδηλ»	58	18297	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 25 Μαΐου διά 'Αρούμπα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαϊάνδρος»	63	15929	έφθ. Ντιμρόπαν 7 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	άνεχ. Αμδούργον 17 Μαΐου διά Σέθεν "Αίλαντς
ΜΑΙΡΗ	έλλην. συμφέροντα	47	2811	ίδε "ΠΑΝΔΩΡΑ"
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	άνεχ. Βανκούμερ 19 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλπη»	55	1517	έφθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν.

FENTIS SUPPLY CORP.

FORMERLY

STANDARD & HALL MARINE SUPPLY Co.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - SPARE PARTS AND MARINE SPECIALTIES

REPLACEMENT PARTS FOR ALLIS - CHALMERS, G. E., WESTINGHOUSE, DE LAVAL

A L S O

WORTHINGTON AND COFFIN PUMPS

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS-MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS -

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS IN STOCK - B & L BLOCK

FOREIGN AND DOMESTIC POLYPROPYLENE SYNTHETIC ROPES, IN STOCK

LIFEBOATS AND LIFEBOAT EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P. O. BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476
834-3648, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)		67	38286	άνεκ. Ματουγιάμα 25 'Απρ. διά Περαιώκων Κόλπον
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	«Ελλενικ Μπάλκ Τράνοπ.»	38	5148	άνεκ. Θεούνικην 7 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	«Μακοβέντσιούρ»	43	4419	άνεκ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Σάντος
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	«Μακοπροσπέριτ»	40	5307	άνεκ. Χορμόσαρ 23 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	«Μάκο Τρείντερ»	47	2271	άνεκ. Μοντεβίδεο 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.)	«Τρανομάγκο»	51	10712	εις Σάντερλαντ από 16 Φεβρ.
ΜΑΚΟ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	«Μακοφιντέλιτυ»	44	5306	εφθ. Πειραιά 23 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	«Μάκο Φόρτσιουν»	47	2848	άργει εις Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχ. Χαλκούπος	55	11430	άνεκ. Μαυρίκιον 6 'Ιουν. διά Γουαμπόα
ΜΑΝΕΖ	«Μοτοράδες»	55	8526	άνεκ. Σλουνισκίλ 8 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	«Βαρινία»	51	11022	διπλήθ. Γιβραλτάρ 4 'Ιουν.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενοπλοια	45	3766	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	51	16440	εφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	«Πιλιθαγόρας»	66	18231	διπλήθ. Κων) πολιν 7 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	«Μαρκόριεντε»	53	11376	εφθ. Ρότερνταν 9 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	«Μαργκετίνα»	49	4311	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 11 Μαΐου διά 'Αννάμπα
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	«Τζένεραλ Κάρριερ»	66	18569	άνεκ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΘΑ (δ.)	«ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	διπλήθ. Κων) πολιν 6 'Ιουν. διά Τουάφ
ΜΑΡΙ	«Μαρι»	58	4219	εφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	«Ιόνιαν»	62	9455	εφθ. Ραθέναν 4 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ	«Λαέρτος»	70	9101	εφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ III	Γιολδόπος - Μαρούλης	53	824	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Α. Α.	«Τρ. Τζενέραλες»	56	10016	άνεκ. Ριγιέκαν 24 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Β.	«Ιντερμαρ Σέρβις»	55	3597	άνεκ. Κέιμ Τάουν 2 'Ιουν. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	«ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	εφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Κ.	«Φρόδων»	70	9070	διπλήθ. Μαναρά 6 'Απρ. διά Μανιλάν
ΜΑΡΙΑ Λ.	«Μανάτταν»	52	7676	εφθ. Γάνδην 4 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	«Κοντάνιαν»	57	10311	άνεκ. Βανκούμπερ 9 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΜΑΡΙΑ Ν.	«Μελιγαλά»	52	4219	ύπο παραλαθήν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	«Πλατανίνι»	41	5291	διπλήθ. Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Βουλγαρίαν
ΜΑΡΙΑ Τ.	«Πασιρίκα Φινανσιάρια»	62	11033	εφθ. Έυδεν 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	«Ελεύσον»	36	1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	«Πανιδιάτα»	57	10314	εφθ. Δουνκέρκην 17 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	«Ριμάραν»	62	14047	άνεκ. Πόρτ φ Σπαιν 2 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	«Ελζις II»	54	8025	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Βιρτζίνην
ΜΑΡΙΓΩ	'Ιω. Λάτοπος	50	16485	άνεκ. Τεργέστην 6 'Ιουν. διά Ταστούς
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	Α. & Μ. Μπουσόφες	47	1595	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΩ	«Γέμελος Μαρ. Έντερον.»	68	10016	άνεκ. Βανκούμπερ 10 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΩ R.	έτ. «Γκόλφο Αζούλη»	69	10816	εφθ. Κόμπε 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αϊλάντερς»	55	5118	άνεκ. Λός Αντζελες 6 'Ιουν. διά Λα Γκουάιρα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλλην. συμφέροντα	24	2359	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	M. Μαρκαντωνάκης & Υιοί	62	1511	εφθ. Αμέρεραν 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ M. (δ.)	«ΝΕΚ»	53	15789	άνεκ. Ζουετίνα 2 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΛΙΟΝ	«Μαρίλιον»	56	4486	εφθ. Βρέμην 8 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ	«Σάντα Μαρίνα»	56	6907	άνεκ. Μποντάρ Μαχάρδα 23 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	«Μαρμπούνενό»	63	15364	άνεκ. Ορμαντάλ 30 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΡΚΟΣ Μ. ♀	«Βρούλιδια»	62	10485	άνεκ. Ρότερνταν 8 'Ιουν. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΜΑΡΛΕΝ	«Τίτραμάρ Ίνκ.»	51	1851	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΜΑΡΛΕΝΑ	«Γκλέντνταρ»	53	5875	ύπο παραλαθήν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	«Μάρλι»	59	20827	άνεκ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκούμας	44	2817	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	«Μαρκρεάνεντε»	60	19663	άνεκ. Κουρέ 31 Μαΐου διά Κέδρος "Αϊλαντ
ΜΑΡΟΥΔΙΩ B.	«Βουλκάν»	50	1694	εις Πειραιά από 25 'Ιαν. (έπιοκεναι)
ΜΑΡΨΗΣΣΑ	«Ούνινθρεσσόλ»	55	9125	εφθ. Ρεθέναν 3 'Ιουν.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	52	11198	διπλήθ. Παναρά 31 Μαΐου
ΜΑΡΥΒΑ	«Βάρκο»	54	3146	διπλήθ. Παναρά 9 'Ιουν.
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	«Παρασαδός»	70	15806	εφθ. Βανκούμπερ 4 'Ιουν.
ΜΑΡΩΝΙΑ	«Πλεύτη Σίππιγκ»	49	5038	όργει εις Ρίθερ Μπλάκγουντερ από 10 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	«Μοτόρες»	59	9162	εφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	«Μαϊστρος»	69	22391	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Κοντρεκέρ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	«Μόνδια»	57	8906	εφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 6 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	έτ. «Λίμπρα»	71	18700	άνεκ. Τεμπλαντόρα 2 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΙΑΣΟΣ	έτ. «Αύτόλικος»	57	8823	εφθ. Ούμ Κέραρ 6 'Ιουν.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	32169	άνεκ. Λύγουσταν 11 Μαΐου διά Μάρρα έλ Μπρέγκα
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Ωδόνάν»	57	9168	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 19 Μαΐου διά Κέιπ Ταουν
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Σερ Χόκ»	71	9300	άνεκ. Μόντρεαλ 31 Μαΐου διά Τολέδο
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	«Ελλανίκ Μαρίτ. Τρασπ.»	65	14264	διπλήθ. Παναρά 30 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΕΘΩΝΗ	«Μεθώνη»	48	2227	διπλήθ. Κων) πολιν 20 Μαΐου
ΜΕΛΙΛΑΛΑ	«Σπ Ρόθερ»	52	1699	ύπο παραλαθήν
ΜΕΛΙΝΑ	«Μελίτρα»	61	14661	άνεκ. Σαιν Κρουά 3 'Ιουν. διά Ταμπικό
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	«Μελισίττα»	56	13233	ύπο παραλαθήν
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρίντομ Ιντερκοντ.»	68	10017	άνεκ. Μπιλινάρ 9 'Ιουν. διά Ρότερνταυ
ΜΕΝΤΑΤΑΛΤΙΚ	«Μεντατλάντικ Τράμπ»	47	1700	διπλήθ. Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Πειραιά
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	«Αστούριας»	58	21479	άνεκ. Τοιταγκόν 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΕΡΑΙΝ	«Σάν Πέντρο»	45	7235	άνεκ. Χογκ - Κόκυ 26 Μαΐου διά Μπέιρα
ΜΕΡΟΠΗΝ	«Μαρπασόες»	50	1927	εφθ. Ραθέναν 27 Μαΐου
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	«Αιτζιάν Φράτη»	60	14269	εφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	«Αιγίγος»	69	18263	άνεκ. Χονκ - Κόκυ 8 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχάρδα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	«Βάρκιζα»	70	18263	εφθ. Γιοκάιτι 6 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	«Φοίμεντο»	54	11250	πις Αϊτί ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)	«Εοσέλλα»	71	17700	άνεκ. Βερμούδας 5 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	«Εστρέλλα Ναοίεντε»	71	18260	άνεκ. Νιγκάτα 20 'Απρ. δι 'Αιδι
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	«Εκερίγε»	70	18266	εφθ. Αγ. Φραγκίσκον 9 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	Mix. Καραγεώργους	71	17700	άνεκ. Πιούση 18 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΗΝ (δ.)	έτ. «Αστρο Εξίτο»	65	51412	εφθ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΜΗΛΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5804	άνεκ. Αστόντον 3 'Ιουν.
ΜΗΝΟΝΙΣ	έτ. «Κυκλάδες»	54	7831	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμίς»	49	9004	άνεκ. Πειραιά 31 Μαΐου δι 'Αστόντον
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα II»	52	18306	διπλήθ. Κων) πολιν 6 'Ιουν.
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ερέτρια»	54	11450	άνεκ. Αμύδρουρον 21 Μαΐου δι 'Άθαναν
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Αγήνωρ»	68	9069	εφθ. Λορέντζο Μάρκες 31 Μαΐου
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. δι 'Άγγλιαν
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Βερίνα»	56	1937	άνεκ. Σάντος 27 Μαΐου διό Κόμπε
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	άνεκ. Άλεζάνδρειαν 4 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΜΙΝΕΡΒΑ II	έτ. «Βολικόν»	44	2463	εφθ. Μπιρντών 5 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	Μ. Βέττας	56	1194	εφθ. Απίσ 17 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Ε. Λαγκούν»	70	1591	άνεκ. Χονδουλόν 8 'Ιουν. διά Λεϊκ Ταύρλας
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	έτ. «Ε. Λάμπα»	70	1541	άνεκ. Κοιτομπάλ 31 Μαΐου διά Τούρμπο
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1591	άνεκ. Νέαν Όρλεαν 29 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάντη»	70	1592	άνεκ. Τούρπο 8 'Ιουν. διά Πενσακόλα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάπη»	70	1592	άνεκ. Γένοβαν 5 'Ιουν. διά Καράρα
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάξ»	70	1592	εφθ. Πόρτ φ Σπαιν 7 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λάτρια»	70	1591	εφθ. Ντεμαράρα 3 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	άνεκ. Βιρτζίνην 22 Μαΐου διά Κορίντο
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	έτ. «Ε. Ληγκ»	70	1592	άνεκ. Νέαν Όρλεαν 22 Μαΐου διά Πουέρτο Μπάριος
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Ληντ»	71	1599	άνεκ. Λά Γκουάιρα 31 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	έτ. «Ε. Λήφ»	71	1591	έφθ. Λά Γκουάιρα 31 Μαΐου
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	έτ. «Ε. Λίλακ»	70	1591	έφθ. Κίνκοτουν (Τζαμ.) 7 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	έτ. «Ε. Λίλιου»	70	1590	άνεκ. Πόρτ Ρόγιαλ (Ν.Κ.) 19 Μαΐου δι 'Ανκόνα
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λίμπρα»	70	1592	εις 'Ακίτουν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	έτ. «Ε. Λινκ»	70	1590	άνεκ. Ακίτουν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΟΓΚ	έτ. «Ε. Λογκ»	71	1580	άνεκ. Καλλάδ 22 Μαΐου διά Τακόμα
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	έτ. «Ε. Λόρου»	71	1590	άνεκ. Λεϊκ Ταύρλας 20 Μαΐου διά Μπράουνοβιλ
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	έτ. «Ε. Λότ»	71	1590	άνεκ. Λεϊκ Ταύρλας 20 Μαΐου διά Μπράουνοβιλ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1592	άνεκ. Λεϊκ Ταύρλας 20 Μαΐου διά Μπράουνοβιλ

ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1591	έφθ. Βαλτιμόρων 7 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	έτ. «Ε. Λούν»	71	1591	άνεχ. Πόρτ φ Σπαιν 4 'Ιουν. διά Ματάντζας (Βεν.)
ΜΙΝΙ ΛΩ	έτ. «Ε. Λώ»	71	1580	άνεχ. Ναγκούρια 5 'Ιουν. διά Χανολόουλού
ΜΙΝΙ ΛΟΝΤ	έτ. «Ε. Λώντη»	70	1592	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	έτ. «Ε. Λέγκη»	70	1584	άνεχ. Λός Αντζελες 24 Μαΐου δι' Ακαζούτλα
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μίνούτσι»	48	8242	δηλώσε Κώνων πολιν 13 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πινελόπη»	56	8905	δηλώσε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Τολαθέρα»	56	8046	άνεχ. Λίβερπουλ 21 Μαΐου διά Βαμδάν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Σανράιζ»	71	124009	έφθ. Γιουροπόρτ 9 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μίνιμιχ»	68	23067	άνεχ. Τομπάτα 2 'Ιουν. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	άνεχ. Ιμιμιχαρ 4 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Τρίνιτυ»	61	2490	άνεχ. Πόρτ φ Σπαιν 13 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΜΙΛΑΝΤΟΒΑ	έτ. «Εύλογία»	61	12662	έψθ. Χάμπτον ρόδες 9 'Ιουν.
ΜΟΜΠΙΛΙΑΤΑ (δ.)	έτ. «Άμμαζων»	71	9100	άνεχ. Αμβέρσαν 18 Μαΐου διά Σαγκάνων
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Πανοσεάνικ Νοθ.»	69	47958	άνεχ. Ροττερντάμ 9 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΟΝΟΠΑΛΑ	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	άνεχ. Κασιούνγκ 24 Μαΐου
ΜΟΝΣΟΥΝ	έτ. «Συμπρέθαλ»	56	10205	άνεχ. Σιγκαπούρην 23 Μαΐου διά Μπαγκόγκ
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Εράνια»	53	2959	έφθ. Τουόντο 8 'Ιουν.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Μόντεκάρλος»	58	3529	έφθ. Βαλένθια 5 'Ιουν.
	έτ. «Σεκαρύρινταντ»	55	10013	άνεχ. Μπαγκόγκ 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Μπέλλα»	53	2990	Ιδε: «ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ», ώς μετωνομάσθι
ΜΠΙΑΝΚΑ	οτ. «Ζαΐδη»	52	5153	έφθ. Χούλι 6 'Ιουν.
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Παν. Όσεαν»	36	5275	έφθ. Μπορντώ 28 Μαΐου
ΜΠΙΛΑΜΠΑΙΟ	έτ. «Ηρακλῆς»	53	2261	ύπο παραλαθήν
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρλίνεας Σουρένας»	62	3926	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΜΠΙΟΡΝΜΑΟΥ	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	άνεχ. Κέιπ Τάουν 2 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΠΙΟΥΡΜΑ ΤΖΕ-ΙΝΤ (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	51	10203	έφθ. Βούλδαν 6 'Ιουν.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάνη»	45	3450	δηλώσε Κώνων πολιν 27 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ	Γ. Εύσταθιον - Π. Παππάς	51	6022	δηλώσε Σιγκαπούρην ρόδες 24 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ	έτ. «Στύλος»	50	2424	έφθ. Χάιφαν 8 'Ιουν.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2708	άνεχ. Πειραιά 1 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	οργει εις Πειραιά όποι 19 Φεβρ. 1970
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	όργει εις Πειραιά όποι 5 Νοεμ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	έφθ. Αυθέρσαν 3 'Ιουν.
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1142	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	άνεχ. Αμβέρσαν 28 Μαΐου διά Βερακρούζ
ΜΥΡΗΑΣ	έτ. «Άλμα»	53	6811	άνεχ. Σεμαράγκ 26 Μαΐου διά Σουραμπάγια
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωρίανα»	56	7841	άνεχ. Ντακάρ 30 Μαΐου διά Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Είδονμάσου 10 'Ιουν.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροινς Φρέιτερς»	59	11299	έφθ. Δυρράχιον 31 Μαΐου
ΝΑΓΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	δηλώσε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. δι' Ιερανήλ
ΝΑΝΣΥ ΜΑΪΚΕΛΣ	έτ. «Ραιν»	57	4225	άνεχ. Νηπτρόιτ 8 'Ιουν.
ΝΑΝΩ	έτ. «Μαιανδρος»	50	1391	άνεχ. Μασσαλίαν 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΝΑΞΟΣ ΆΓΓΑΝΤ	έτ. «Μαρκάμινος»	68	3850	άνεχ. Ήπις 21 Μαΐου διά Μπατόν Ρούζ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Κατρίσης - Δραγώνας	57	2012	δηλώσε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙ'Υ	έτ. «Τριψύλια»	50	1501	έφθ. Αυθέρσαν 9 'Ιουν.
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μπακανάμαρι»	60	3324	άνεχ. Λέγκορν 22 Μαΐου διά Καμσάρ
ΝΑΥΣΙΚΑ	«Μ. Βέττας»	51	2372	έφθ. Αστόντ 8 'Ιουν.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάνεν»	47	4981	όργει εις Πειραιά όποι 2 'Απρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Λουνίνο»	54	3535	όργει εις Πειραιά όποι 17 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	άνεχ. Πόρτ φ Σπαιν 7 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Πιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	έφθ. Κόπιγκ 23 Μαΐου
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Ούλτραμαρ Αρμαντόρα	51	17225	άνεχ. Γλασκώνην 24 Μαΐου διά Σέβεν Αίλαντς
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρ»	48	3286	εις Πειραιά όποι 2 'Απρ. (επισκευασι)
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολίχρι»	56	7911	έφθ. Μπέλφαστ 3 'Ιουν.
ΝΕΦΟΣ II	έτ. «Ζουρούμπη»	71	9000	άνεχ. Δουνκέρκην 3 'Ιουν. διά Κλήθελαντ
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	60	25471	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 27 Μαΐου διά Κασίμα
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Κόμπε 31 Μαΐου διά Σαγκάνων
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 10 'Ιουν. διά Καντώνα
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεχ. Λαντοκρόνα 22 Μαΐου δι' Αμδούργον
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	έφθ. Κέμι 2 'Ιουν.
ΝΙΚΗ	έτ. «Οιάσλα»	71	9070	έφθ. Μπουένος Αύρες 8 'Ιουν.
ΝΙΚΗΤΑΣ	έτ. «Ατλαντικός»	58	9087	άνεχ. Βαλαρου 27 Μαΐου δι' Ανγκόλα
ΝΙΚΗΤΑΣ II	έτ. «Μορέας»	47	1526	όργει εις Πειραιά όποι 28 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πάντιο»	51	2699	εις Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	Στ. Νταφάς κ.λπ.	44	3911	έφθ. Πουάντ Νουάρ 24 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έτ. «Ιονμάρ»	69	9038	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 5 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	έτ. «Η. V. Κομπανία Νοθ.»	70	2867	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουν. δι' Απανα Λάγκος
	έτ. «Εκάλη»	55	1520	εις μεσογειακάς μεταφοράς

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2
 TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015
 TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΝΙΚΟΛΑΣ		53	1362	έφθ. Μπέλφαστ 9 Ιουν.
ΝΙΚΟΣ		51	6987	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Απρ. διά Κόντινεντ
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		49	15980	είς Ράς Σαντάντ από 27 Μαΐου 1969
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν)		55	15004	είς Νέαν Υόρκην
ΝΙΝΑ ΠΑΝ		60	2914	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΝΟΡΔΛΟΡ		62	28651	διπλής Παναμά 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΜΑΡΚ		48	2462	άνεχ. Γδυνία 14 Μαΐου διά Ρίγα
ΝΟΡΔΧΑΓ'ΙΝΤ		51	2758	διπλής Μπρούνωμπουτελ 4 Ιουν. διά Ρίγα
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ		48	2401	άνεχ. Λύμπεκ 27 Μαΐου διά Ρίγα
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		60	10235	έφθ. Μαλαγά 9 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ		57	10904	άνεχ. Μπαχρέιν 8 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		58	10662	έφθ. Ριγιέκαν 31 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		66	25820	έφθ. Γενεβάν 7 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΩΝΕΣ		59	12390	άνεχ. Μπαχρέιν 13 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		59	8646	έφθ. Γένεβαν 6 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		58	8639	άνεχ. Χιούστον 27 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΝΟΡΘ ΧΑΙ'ΝΕΣ		61	15092	άνεχ. Κορώ Μπαΐν 9 Ιουν. διά Γερμανίαν
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ		62	15110	έφθ. Βενετίαν 8 Ιουν.
ΝΟΡΜΑ		58	9998	έφθ. Λιθέρπουλ 28 Μαΐου
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙΥ		39	1742	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΤΗΣ		59	12256	έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαΐου
ΝΤΑΛΕΜΟΣ		48	2266	έφθ. Πόρτο Αλεγκρέ 5 Ιουν.
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ				
ΝΤΑΡΑΙΓΚ				
ΝΤΑΡΑ				
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΝΤΕΛΦΙΚΗ ΗΓΚΛ				
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ'				
ΝΤΗΦΑΓΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΝΤΙΓΓΚΝΙΤΥ				
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ				
ΝΤΙΝΟΣ Μ.				
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ				
ΝΤΟΛΥ				
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ				
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ				
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ				
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ				
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ				
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΕΣΗΝ				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ				
ΟΘΩΝ				
ΟΛΓΑ				
ΟΛΛΑΝΔΙΑ				
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)				
ΟΛΥΜΠΙΑΣ				
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)				
ΟΝΕΣΤΙ				
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ				
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ				
ΟΡΕΠΤΟΝ ΣΤΑΡ				
ΟΡΙΕΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ				
ΟΡΙΕΝΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ				
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΙ'ΝΕΡ				
ΟΡΦΕΥΣ				
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ				
ΟΣΕΑΝΙΚ				
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΟ				
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ				
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ				
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΓΥΓΙΑ				
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.				
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ				
ΟΥΤΕ				
ΠΑΙΑΝ				
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)				
ΠΑΚΑΛΑ				
ΠΑΛΜΥΡΑ				
ΠΑΝ				
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)				
ΠΑΝΑΓΙΑ				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ				
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ				
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.				
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.				
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ				
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ				
ΠΑΝΔΩΡΑ				
ΠΑΝΟΣ				
ΠΑΝΤΕΛΗΣ				
ΠΑΝΤΕΛΗΣ				
ΠΑΝΩΡΑΙΑ				
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)				
ΠΑΣΙΣΕΑ (μικτόν)				
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΑΙΟ				
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΔ				
ΠΑΤΙΟΝΙΚ				
ΠΑΤΡΑΙ				
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)				
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)				
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.				
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)				
ΠΕΙΡΑΙΑΣ				
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ				
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.				
ΠΕΛΤΑΣ				
ΠΕΝΝΥ				
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)				
ΠΕΡΓΑΜΟΣ				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)				
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)				
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ				
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)				
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)				
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)				
Δ. Βασιλάτος & Σία	53	1362	έφθ. Μπέλφαστ 9 Ιουν.	
έτ. «Μαρκομάρε»	51	6987	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Απρ. διά Κόντινεντ	
έτ. «Βάρυμπρος»	49	15980	είς Ράς Σαντάντ από 27 Μαΐου 1969	
έτ. «Τρείν Λάινς»	55	15004	είς Νέαν Υόρκην	
έτ. «Νίνα Πάν»	60	2914	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Μαΐου διά Κείπ Τάουν	
έτ. «Οακ Σιππιγκ»	62	28651	διπλής Παναμά 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν	
έτ. «Εθμίκα»	48	2462	άνεχ. Γδυνία 14 Μαΐου διά Ρίγα	
έτ. «Γκλοριάδη»	51	2758	διπλής Μπρούνωμπουτελ 4 Ιουν. διά Ρίγα	
έτ. «Ανκάντα»	48	2401	άνεχ. Λύμπεκ 27 Μαΐου διά Ρίγα	
έτ. «Παγκαλάντες»	60	10235	έφθ. Μπαχρέιν 9 Ιουν.	
έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνεχ. Μπαχρέιν 8 Ιουν.	
έτ. «Πλανκονκουϊστα»	58	10662	έφθ. Ριγιέκαν 31 Μαΐου	
έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	66	25820	έφθ. Γενεύαν 7 Ιουν.	
έτ. «Πριάμ»	59	12390	άνεχ. Μπαχρέιν 13 Μαΐου δι' Αγγλίαν	
έτ. «Πουέρτο Ρίολ»	59	8646	έφθ. Γένεβαν 6 Ιουν.	
έτ. «Πλάτο»	58	8639	άνεχ. Χιούστον 27 Μαΐου διά Λίθερπουλ	
έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνεχ. Κορώ Μπαΐν 9 Ιουν. διά Γερμανίαν	
έτ. «Πριντοπε»	62	15110	έφθ. Βενετίαν 8 Ιουν.	
έτ. «Τότα»	58	9998	έφθ. Λιθέρπουλ 28 Μαΐου	
έλλην. συμφέροντα	39	1742	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
έτ. «Καραισκάκης»	59	12256	έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαΐου	
έτ. «Άλκο»	48	2266	έφθ. Πόρτο Αλεγκρέ 5 Ιουν.	
έτ. «Κόντυ»	55	1965	άνεχ. Αστοντόν 8 Ιουν.	
έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλής Μπρούνωμπουτελ 30 Μαΐου διά Πειραιᾶ	
έτ. «Άιτζιαν»	57	9448	διπλής Παναμά 9 Ιουν. διά Νέαν Ζηλανδίαν	
έτ. «Ιονίου Ναυτ. Μετ.»	54	5661	άνεχ. Μιωμόντ 27 Μαΐου διά Ματάντζας (Βεν.)	
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	έφθ. Χιούστον 4 Ιουν.	
έτ. «Τρανσατλάντικ»	53	17434	άνεχ. Βερμούδας 7 Ιουν.	
έτ. «Ζανέτη»	55	2552	άνεχ. Αμπούργον 10 Ιουν. διά Βρέμην	
έτ. «Εύδοια»	37	2354	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου	
έτ. «Γκραφτόν»	69	109579	άνεχ. Χάρηκ «Αίλαντ 27 Μαΐου διά Ράς Τανούρα	
έτ. «Μερτέρδρι»	47	1593	άνεχ. Ρότερντραμ 4 Ιουν. δι' Αμέρερον	
έτ. «Μαρκαμίνος»	54	17888	έφθ. Μασσαλίνα 18 Μαΐου (έπισκευαι)	
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859	διπλής Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Ζουείτινα	
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	54	6856	έφθ. Πειραιά 5 Ιουν.	
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	54	6859	ύπο παραλαβή	
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859	άνεχ. Φάλμουθ 2 Ιουν. διά Πειραιᾶ	
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859	έφθ. Χούκ - Κόγκ 8 Ιουν.	
έτ. «Μπορέίτζ»	66	3919	έφθ. Ντουλούθ 13 Μαΐου	
έτ. «Ούλισσες Σίπιννγκ»	54	2731	έφθ. Μίλγουώκι 24 Μαΐου	
έτ. «Αντικλεία»	50	3206	άνεχ. Βαλτιμόρων 26 Μαΐου διά Μόντρεαλ	
έτ. «Οδυσσέο»	55	1799	άνεχ. Ντηπτρόιτ 5 Ιουν.	
έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	άνεχ. Μπ. Αύρες 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ	
έτ. «Δραγάνων»	49	1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
έτ. «Λ' Άμι Σιππιγκ»	49	1999	άνεχ. Μπορτών 26 Μαΐου δι' Αρχάγγελον	
έτ. «Ρέγες»	60	9317	άνεχ. Μασσάουα 8 Ιουν. δι' Ασσάμπ	
έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Βερντόν 1 Ιουν. διά Ράς Λανούφ	
έτ. «Φιλιμπότε»	47	6702	έφθ. Αυγίτζαν 1 Ιουν.	
έτ. «Μιραπάλ»	58	5720	διπλής Παναμά 2 Ιουν. διά Βανκούμπερ	
έτ. «Μαρμόραζ»	61	16561	διπλής Κωνγκού πολιν 1 Ιουν.	
έτ. «Πόρτο Αλεγκρέ»	56	16250	άνεχ. Νέαν Υόρκην 30 Μαΐου δι' Αρούμπαν	
έτ. «Άγγελάκης»	51	5170	άνεχ. Λάρα Πλάμας 4 Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνων	
έτ. «Σουρῆς - Σφορᾶς & Σία»	52	1295	άνεχ. Τενερίφων 7 Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν	
έτ. «Γουιαντάρο»	44	7252	διπλής Παναμά 5 Ιουν. διά Κορίντο	
έτ. «Αστρο Β.»	44	2872	εις Μπουγιούκντερ από 12 Απρ.	
έτ. «Ακμέ»	57	10508	άνεχ. Φρίμαυτλ 6 Ιουν. διά Μπέρια	
έτ. «Τζενερόλ-Μαρ. Έντρες»	47	2576	διπλής Μπρούνωμπουτελ 18 Μαΐου διά Ροστόκ	
Τσουρινάκης	39	2456	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
N. Άλαφάσσ	50	996	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Ιουν. δι' Ινδιαν	
έτ. «Ρίμηνες»	50	7468	διπλής Κωνγκού πολιν 25 Μαΐου διά Κυνατάντζαν	
έλλην. ουμφέροντα	47	2811	εις Πειραιά (έπισκευαι)	
έτ. «Λόγκα»	45	4229	έφθ. Μπλάουρυστ (Ρ.Γ.) 7 Ιουν.	
έτ. «Πόρα Βιάζες»	54	7853	άνεχ. Ντακάρ 13 Απρ. διά Χοινκάγκ	
έλλην. ουμφέροντα	57	1882	ύπο παραλαβή	
έτ. «Πλανωραία»	39	4623	άνεχ. Πόρτο Αλεγκρέ 7 Ιουν. διά Σικελίαν	
έτ. «Λούνα IV»	53	15882	διπλής Κωνγκού πολιν 2 Ιουν. διά Κυνατάντζαν	
έτ. «Μέτιξ»	71	80225	άνεχ. Σέλλα Χάφεν 8 Ιουν. διά Πειραιών Κόλπον	
έτ. «Αρμάντα II»	56	6156	εφώ. Λα Παλίς 5 Ιουν. διά Μαζούρο Ατολ	
έτ. «Κονσολιντάντος»	57	5176	άνεχ. Χονδρόλουσού 1 Ιουν. διά Μαζούρο Ατολ	
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	56	8984	άνεχ. Ντακάρ 2 Ιουν. διά Μομπάσα	
ΠΑΤΡΑΙ	47	31768	διπλής Κωνγκού πολιν 6 Ιουν. διά Ρόττερνταμ	
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	65	31768	άνεχ. Χάρη άλ Αμάρια 24 Μαΐου διά Ρίο Ιανεύριο	
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	50	14900	άνεχ. Κείπ Τάουν 29 Μαΐου διά Σιδνεύ	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15867	διπλής Παναμά 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	62	1510	εις Ράς Σαντάντ από 5 Αύγ. 1969	
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	56	2399	έφθ. Μασσαλίαν 7 Ιουν.	
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.	59	2746	προσθιασέν τεί θεοίν 30.02 Β. - 06.12 Α. 26 Μαρτ.	
ΠΕΛΤΑΣ	46	8590	εις Σύρους 31 Μαΐου	
ΠΕΝΝΥ ..				

ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έτ. «Πάϊονπρ»	51	14538	όνεχ. Πειραιά 8 'Ιουν. διά Ταρτούς
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	έτ. «Σερβένιτι»	45	10375	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	58	20592	όνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 31 Μαΐου δι' 'Αρουμπον
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Ρότότερνταμ 30 Μαΐου
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Πιλέας»	69	10010	όνεχ. Λορέντζο Μάρκες 22 Μαΐου δι' 'Ιντοόν
ΠΗΛΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2282	είς Πειραιά από 8 'Απρ. (έπισκευαι)
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	έφθ. Μόντρεαλ 30 Μαΐου
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	όνεχ. Σφάλ. 23 Μαΐου διά Μη. "Αύρες
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	διπλήθ. Παναμά 6 'Ιουν. δι' 'Αμερέραν
ΠΟΘΗΤΗ	έτ. «Ναός Μουντάλες»	57	9486	είς Πειραιά από 24 'Απρ. (έπισκευαι)
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαργκάσια»	54	12752	έφθ. Κωνοτάντζαν 30 Μαΐου
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Ταθόρε»	54	10878	είς Πειραιά από 27 Μαρτ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9966	όνεχ. Ντώρμπαν 20 Μαΐου διά Καναδά
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρταλέντο»	56	10374	έφθ. Σκικντα 16 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νάδος Στρόβολι»	62	11229	έφθ. Γουαμπά Μπαϊν 31 Μαΐου
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	έφθ. 'Αμβούργον 30 Μαΐου
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14424	όνεχ. Μπαλμπά 15 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολύφημος»	47	8485	διπλήθ. Παναμά 6 'Ιουν. διά Σάντο Ντομίγκο
ΠΟΝΙΚΑΛ	έτ. «Αφρομάρ»	64	3919	όνεχ. Μπρέμερχάφεν 7 'Ιουν. διά Τζέκαονθιλ
ΠΟΠΗ	έτ. «Οοεανγκουάινη»	38	2562	έφθ. Μη. "Αύρες 7 'Ιουν.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	M. Βέτας	53	1365	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Γουόρλαντ - Γουάιντ»	53	4085	όνεχ. Τάραντα 20 'Απρ. διά Σάν 'Αντίοχο
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάλ»	65	20529	όνεχ. Πόρτ Κέμπλα 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πρίαμος»	51	4783	όνεχ. Παρανάγκουα 21 Μαΐου διά Λισσαβώνα
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	όνεχ. Ντουάλα 3 'Ιουν. διά Πουάντ Νουάρ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέδες Σεβίλλα»	64	40098	έφθ. Σικαπούρην ρόδις 4 'Ιουν. διά Ντουμάϊ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	'Ιω. Λάτος	64	33403	έφθ. 'Αρούμπαν 6 'Ιουν.
ΠΡΔΡΟΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	13095	όνεχ. Πούσλο Μπούκοι 19 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «Προεστώς»	59	8401	όνεχ. Πούσλο Μπούκοι 19 Μαΐου διά Ντάρεν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονους»	58	10995	έφθ. Αγούσουταν 31 Μαΐου
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	όνεχ. Φινιάρτο 10 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθεύς»	68	35491	όνεχ. Βιτόρια 27 Μαΐου διά Δουνκέρκην
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Γκίνια»	70	10009	όνεχ. 'Αγ. Θραγκιόκον 19 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έλλην. συμφέροντα	50	7461	όνεχ. Θέσσαλα 24 Μαΐου διά Σάντος
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	όνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 2 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2392	όνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. δι' 'Ιτέαν
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	όνεχ. Άλεξανδρειαν 27 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	όνεχ. Ουντεβάλδα 7 'Ιουν. διά Νόρκοπικ
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	65	37927	όνεχ. Αύγουσταν 3 'Ιουν.
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λάτος	52	10224	διπλήθ. Γιθαράλταρ 7 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκραουν»	51	6724	διπλήθ. Παναμά 26 Μαΐου
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Βιρυττόν 5 'Ιουν.
PEA	έτ. «Λονντέιλ»	71	9100	είς Σκαραμαγκάν ύπό συμπλήρωσιν
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπεράτιγκ 'Εντζίνιερς	54	1203	όνεχ. Ρουέν 7 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. «Ναπίέρ»	54	12952	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναδιγκοντόρε»	58	13093	έφθ. Σουάμπα 9 'Ιουν.
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Εθύμινον»	66	1127	έφθ. Σιλόθ 8 'Ιουν.
ΡΕΝΑ	έτ. «Σύρο»	55	8902	όνεχ. 'Αμαγκασάκι 31 Μαΐου δι' 'Ινδονησίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Ενεσίς»	70	9069	όνεχ. Ντωρμπαν 1 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μάρδαν»	55	7790	διπλήθ. Γιθαράλταρ 3 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μίλανέζα»	55	6700	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Μαΐου
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	55	8828	είς Πειραιά από 9 'Απρ. (έπισκευαι)
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Σιπ.»	44	1923	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ. «Στάιτας»	71	9070	έφθ. Μόζι 8 'Ιουν.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	54	2676	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
POTTERNTAM	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	45	3863	όνεχ. Καντζ 6 'Ιουν. διά Βρέμην

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΕΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν /ρυμοῦ-κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ ὅδατα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτὴ Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
472.119, 424.043, 471.593

Κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας:
8046.107, 8028.592, 974.081,
& 453.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπήκονσφιλδ»	48	5487	άνεχ. Καράτσι 31 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	«Έλληνική Α.Ε.	54	4562	έφθ. Πειραιά 4 Ιουν.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ	έτ. «Φόλλυτον»	56	9206	άνεχ. Τουμπάτα 28 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλαδες»	60	19300	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 8 Ιουν.
ΣΑΒΙΔΑΚΟ	έτ. «Σκανδινανίαν Μπάλτ.»	38	1770	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	άνεχ. Λάς Πάλασι 8 Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2573	έφθ. Βούλην 30 Μαΐου
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έλλην. συμφέροντα	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπό 6 Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ασσιμί»	55	11356	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 7 Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσδόνυος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	έφθ. Νεμέραρδα 28 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΘΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαιντ Ειρήνη»	60	11117	διῆλθε Παναμά 2 Μαΐου διά Ταΐθαν
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ. «Μαϊνδρος»	62	9648	άνεχ. Βανκούρερ 15 Μαΐου δι' 'Ιράκ
ΣΑΛΑΜΑΤ	Καπετάνιος - Παγουλάτος	47	1575	διῆλθε Κυν) πολιν 23 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Α'τωπο. Σαλαμινος Ε.Π.Ε.	49	1525	ὑπό παραλαθήν
ΣΑΛΑΜΙΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεχ. Μόλι 4 Ιουν. διά Βανκούρερ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σπανάλιν»	52	2929	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου
ΣΑΝ ΑΝΤΩΝΙΟ	έτ. «Μαρινέλλα»	37	2409	άνεχ. Φόύνες 13 Μαΐου διά Βεγγάζην
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	άνεχ. Πειραιά 8 Ιουν. διά Χαλκίδα
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Μαΐου διά Σανκάν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Άρκα»	71	9070	άνεχ. Κείν Τάουν 24 Μαΐου δι' 'Απαπα) λάγκος
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Φάληρον»	53	2694	άνεχ. Ειλατ 2 Ιουν. δι' 'Απω 'Ανατολήν
ΣΑΝΑΡΙΝΑ	έτ. «Γλύσκα»	43	1595	έφθ. Αμπιτζάν 2 Ιουν.
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Μαραπρέδιο»	62	3926	άνεχ. Σέρον 3 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Σανούνιν»	54	2485	άνεχ. Κορίντο 31 Μαΐου διά Μπαλμπόρα
ΣΑΝΕΑΤΙΝ	έτ. «Σίπι. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	έφθ. 'Οζάκαν 2 Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σάντα 'Αλισιά»	63	13841	άνεχ. Σαγκανοσέκι 3 Μαΐου διά Πομάλα
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Μαρίνα»	43	4295	διῆλθε Κυν) πολιν 16 Μαΐου διά Μ. Θάλασσαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίπι. Ντεβελόπμεντ»	58	10397	έφθ. Σαρόνα 28 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έλλην. συμφέροντα	71	9100	εἰς Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ουσανίκ Σουρένα»	48	5957	εἰς 'Αμβούργον 30 Απρ. (ἐπισκευαι)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Άνθουσα»	52	4687	εἰς 'Εσμπτζέν' 15 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Άνθουσα»	54	2945	έφθ. Τακοράνι 5 Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Σαν Χουάν (Π.Ρ.)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρίνα»	54	2006	άνεχ. Κριστιανσαντ 22 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	Α. Ν. 'Αθανασιάδης	44	2284	άνεχ. Γούνια 14 Μαΐου δι' 'Ονεύκα
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπι. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	άνεχ. Σάντος 30 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σύμρι»	56	10271	άνεχ. Ντώρμπαν 22 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΣΑΡΜΠΙΟ	έτ. «Σάρμπιο»	57	2396	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρόπτη»	65	1129	άνεχ. Χάλιφας 5 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΣ	Έφοι Σιγάλα	40	5360	έφθ. Πειραιά 4 Μαΐου
ΣΑΧΕΛ II (δ.)	έτ. «Ηοτ Μεντιτερέάνεν»	62	2335	διῆλθε Βαλκαράζι 7 Ιουν. διά Βάρναν
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρίτ. 'Εντερεράϊζ»	46	3921	εἰς 'Αμδέροαν 10 Ιουν.
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάπα»	53	6838	άνεχ. Βαλκαράζι 6 Ιουν. διά Ταλκαχουάνο
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	άνεχ. Γιβραλτάρ 8 Ιουν. διά Κων
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Ρηφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Γκοτεπουργκ 7 Ιουν. δι' 'Αρχουρας
ΣΕΡΤΑΝ	έτ. «Ελληνοολλανδικήν»	53	1898	άνεχ. Τακοράνι 20 Μαΐου διά Σαγκάν
ΣΗ ΛΑΙΓΟΝ	έτ. «Επλάϊν»	53	6504	εἰς Καράτσι ἀπό 6 Μαΐου
ΣΗ ΜΠΡΑΤΙΤ	έτ. «Μαρέτε»	50	2774	άνεχ. Ήοτκον 22 Μαΐου διά Λόδη "Αντζελες
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Εσονίλιτα»	52	3256	άνεχ. Πόρτλοντ (Βικ.) 3 Ιουν. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ	έτ. «Αδελφόπτης»	52	11206	άνεχ. Τακόραντε 5 Ιουν. διά Δανιαν
ΣΗ ΤΑΙΝΤ	έτ. «Νίνος Πλούτος»	71	10000	άνεχ. Ήοτκον 20 Μαΐου διά Σαγκάν
ΣΗ ΧΟΡΣ	έτ. «Σηχόρς»	53	6518	εἰς Καράτσι 6 Ιουν.
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Φρίντονιο»	68	10016	άνεχ. Ήοτκον 7 Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΣΙΛΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Σίλαβερ Γουαίηβ»	57	8476	άνεχ. Τυνίδα 31 Μαΐου διά Χιούστον
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σίλαβερ Κρέστ»	51	2652	άνεχ. Αμδέροαν 9 Μαΐου διά Κολόμπο
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Γκρόκοπο»	50	7210	προσφέρειν εἰς θεσιν 21.20 Β - 90.13 Δ 7 Ιουν.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σίλαβερ Στάρ»	52	4998	έφθ. Κουνχαφεν 16 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	έφθ. Ήενδονας 4 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΣΙΜΣΕΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	άνεχ. Ήενδονας 5 Ιουν.
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Σινούεριτη»	49	4825	άνεχ. Πράτιρας 20 Μαΐου
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσόδι & Νάδιγκ»	58	18287	άνεχ. Μπανιας 26 Μαΐου διά Βρινδίσιον
ΣΙΣΣΥ	έτ. «Ιλιοπάνη»	54	1832	άνεχ. Βαλδίσια 7 Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Ρηφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεχ. Ληπ 3 Ιουν. διά Τρόντχαιμ
ΣΚΑΠΠΟΥΝΤ ΙΝΤ	έτ. «Παλάνκα»	70	9077	άνεχ. Αγύνωναν 26 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΣΚΑΠΧΙΛΛ	έτ. «Αλεξάνδρα»	61	12012	έφθ. Αμδέροαν 5 Ιουν.
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Γιακούστε»	54	1856	εἰς Πειραιά ἀπό 14 Απρ. (ἐπισκευαι)
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	άνεχ. Κριοτομπαλ 6 Ιουν. διά Γκάλφορπ
ΣΚΑΕΡΙΟΝ	έτ. «Κορδαμιλιαν»	69	9057	έφθ. Μουρόραν 3 Ιουν.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κοράδλι»	48	3745	άνεχ. Μοντερίδειο 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριακή»	54	4836	άνεχ. Θέσσαλο 28 Μαΐου δι' 'Αμπιτζάν
ΣΜΑΡΩ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός έλλην. συμφέροντα	57	1210	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΔΩΝ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Νάζον
ΣΟΥΖΥ	έτ. «Έλκο»	58	10690	άνεχ. Νεντούραν 6 Ιουν. διά Σεύχελες
ΣΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μαριτίμα Μαρίν»	51	4664	έφθ. Φουσκι 5 Ιουν.
ΣΟΥΜΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Νικλεντία»	43	2729	ὑπό παραλαθήν
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Αμάκλιο»	62	14622	άνεχ. Τεργέστην 18 Μαΐου διά Σπέτζια
ΣΟΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Εντήδορο»	47	5010	έφθ. Μόντρεαλ 31 Μαΐου
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΑΓΡΑΝΤΣ	έτ. «Απίγανος»	50	6354	αργει εἰς Πειραιά ἀπό 30 Απρ.
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	έτ. «Σπαλαματόρι»	56	5720	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΙΤΑΙΝ	έτ. «Μαρβίγια»	50	9189	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Μαΐου δι' 'Αμδούργον
ΣΠΑΡΤΑ	έτ. «Μαρβίνεας»	51	6006	έφθ. Ντέρας 4 Ιουν.
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έλλ. Δεξαμενοπλοία	50	9959	άνεχ. Σάν Νικολάς (Αργ.) 8 Ιουν.
ΣΠΑΡΤΗΛΑΔΑ	έτ. «Νόθες Τρανσατλάντ.»	54	6994	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Απρ. διά Σεμπαθάγκ
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφουρ»	43	3328	έφθ. Σερμπρο 7 Ιουν.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	άνεχ. Μένα Αχαρντι 30 Μαΐου διά Λά Πλάτα
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Πάντρε»	52	5754	εἰς Πειραιά ἀπό 18 Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Απολλωνία»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλίδη»	68	26481	άνεχ. Κασίμα 8 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρφιάντζα»	70	18260	άνεχ. Υάναν 'Υδρκην 3 Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	70	18262	έφθ. Νέαν Υάναν 9 Ιουν.
ΣΤΑΛΩ	έτ. «Βδασ»	53	7353	άνεχ. Ντακάρ 24 Μαΐου δι' 'Αμπαντάν
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ. «Φορκέιπ»	64	6213	άνεχ. Σαιτ Τόμας 7 Ιουν. διά Λά Γκουάιρα
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντνάι»	56	8878	άνεχ. Κεμπέκ 8 Ιουν. διά Δανιαν
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβουέλο»	70	18262	άνεχ. Μένα Αχαρντι 22 Μαΐου διά Ταΐθαν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδνία»	56	8789	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Ιουν.
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	έτ. «Σάντα Δ.»	70	17840	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ	έλλην. συμφέροντα	55	1112	άνεχ. Κοατζακόλακος 3 Ιουν. διά Ταμπικο
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Δοστροβίδη»	44	7223	άνεχ. Σαλδάδος 28 Μαΐου διά Τενερίφην
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππηγκ»	64	47226	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μότας	45	4014	ύπο παραλαθήν
ΣΤΕΛΛΑ	έτ. «Ράντιολ»	57	8971	άνεχ. Μορμουκάρος 7 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ. «Πανοσεάνικο»	59	10801	έφθ. Κεμπέκ 8 Ιουν.
ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Στιλλυκάρριερ»	66	2703	έφθ. Αντεν 6 Ιουν.
ΣΤΙΛΛΥ ΠΑΝΝΕΡ	έτ. «Στιλλυλυράννερ»	66	2456	έφθ. Σαλδάδος 28 Μαΐου διά Τενερίφην
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Μέκο»	55	10553	εἰς Αμδούργον ἀπό 23 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΣΤΟΛΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	έτ. «Πύρρος»	58	13409	έφθ. Βαλπαρούζο 5 Ιουν.
ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΑ	έτ. «Μαρκαμίνος»	53	5635	έφθ. Τοιμπα 17 Μαΐου
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΜΑΧΙΑ (δ.)	Α. & Π. Καλλίτσος	57	2520	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. δι' 'Οζάκαν
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	έτ. «Συμψωνία»	60	24549	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	έτ. «Συμψωνία»	44	1732	εἰς 'Απαπα) λάγκος 9 Ιουν.
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζι»	53	1092	άνεχ. Τεργέστην 2 Ιουν. διά Μπανιας
TAMA (δ.)	έτ. «Μπετελτζές»	55	19674	άνεχ. Τεργέστην 2 Ιουν. διά Σιγκαπούρην

TAMARA							
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Νέδιος Πανοσεάνικα»	60	4800	διπλές Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν			
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έλλην. συμφέροντα	71	9070	εις Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν			
ΤΑΡΑ	έτ. «Βαλιντά»	45	7767	άνεχ. Νίσαν Όρλεάνην 26 Μαΐου διά Δουβλίνον			
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	έτ. «Πανοσεάνικο»	61	3994	σενεχ. Αμβέρσαν 5 'Ιουν. διά Πειραιά			
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ. «Ταροάντς»	71	10011	άνεχ. Μπρέσερχάφεν 4 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην			
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Ταργανούαϊμ»	65	10979	άνεχ. Μόζι 4 'Ιουν. διά Βανκούμερ			
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3495	άνεχ. Σαμψούντα 5 Μαιουδιά Κων) πολιν			
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	56	20332	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν			
ΤΑΧΥΣ (δ.)	έτ. «Αρκτούρους»	55	19638	άνεχ. Τεργέστον 27 Μαΐου διά Μάρσα όλη Μπρέγκα			
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	55	20060	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον			
ΤΕΚΤΩΝ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	49	5632	άνεχ. Λας Πάλμας 11 Μαΐου διά Μακαπά			
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	55	1580/	εις Ρότερνταν 10 'Ιουν.			
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τενάσιτυ»	56	9236	άνεχ. Αν. Βικέντιον 1 'Ιουν. διά Δουβλίνον			
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	έλλην. συμφέροντα	51	11124	άνεχ. Γένοβαν 2 'Ιουν. διά Δουβλίνον			
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Άστρο Έπικο»	53	2990	άνεχ. Κόρνερ Μπρούκ 8 'Ιουν. διά Αλικάντε			
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	55	7798	άνεχ. Βανκούμερ 30 'Απρ. διά Κίναν			
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σημπερόντη»	60	20058	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου			
ΤΕΧΝΗ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	69	10009	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Μαΐου διά Τορόντο			
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Στ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	54	11250	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 'Ιουν.			
ΤΖΑΤΙΖΑΡΙ	έτ. «Συνέσις»	53	1591	έφθ. Ούμ Κέρα 29 Μαΐου			
ΤΖΕΛΕΠΗΝΗ	έτ. «Φούλοπι»	61	7558	άνεχ. Τζάκαρτα 6 'Ιουν. διά Σουραμπάγια			
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	56	7712	εις Πειραιά από 30 'Απρ.			
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	65	42109	έφθ. Γένοβαν 8 'Ιουν.			
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	59	9855	έφθ. Μόζι 30 Μαΐου			
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	62	16563	έφθ. Βανκούμερ 6 'Ιουν.			
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	63	27885	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουν.			
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ		56	21185	άνεχ. Ούμ Σαιδ 13 Μαΐου διά Δουνκέρκην			
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Άνκλα»	71	21500	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν			
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Ν. Γ. Λιβανός»	70	9070	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου διά Αλγερίου			
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Πάνη»	57	1600	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 'Ιουν.			
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Βλασσόδεανη»	53	12962	έφθ. Της 9 'Ιουν.			
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Κάδανο»	57	2569	άνεχ. Γκρέιντζισούθ 24 Μαΐου διά Σαδάνναν			
ΤΙΤΑΝ	έτ. «Θαλῆς»	43	4314	έφθ. Κολόμπε 26 Μαΐου			
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	Παπαχρήστου	47	1832	εις μεσογειακάς μεταφοράς			
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Φρίστον»	71	10006	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν			
ΤΟΛΜΗ	έλλην. συμφέροντα	59	12149	εις Πειραιά (έπισκευα)			
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	άργει εις Πειραιά από 9 Φεβρ.			
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	Μαρία Μελά κ.ά.	54	1336	εις Τέμα από 11 Σεπτ.			
ΤΟΛΟΦΩΝ	έτ. «Σκορπίος»	60	23913	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 30 Μαΐου διά Μεροΐνα			
ΤΟΞΟΤΗΣ	έτ. «Ερατεινή»	57	7683	άνεχ. Κομπέ 2 'Ιουν. διά Τζάκονονδιλ			
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Πανάμικη»	71	9070	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 'Ιουν.			
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Γουέστερν Ναθ.»	69	41687	έφθ. Πόλιν Σεντράλ 6 'Ιουν.			
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Σησουίφτη»	53	3411	άργει εις Πειραιά από 19 'Απρ.			
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	άνεχ. Βομβάν 4 'Ιουν.			
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου διά Χιούστον			
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	58	16695	άπο παραλαβήν			
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)	έτ. «Ντόνη»	57	21496	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου διά Αρρούμπαν			
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ντενέμπο»	59	22561	άνεχ. Ζουετίνα 5 'Ιουν. διά Αύγούσταν			
ΤΣΕΣΣΤΕΡ	έτ. «Πρόδιτνενς»	48	11172	άνεχ. Μπαχρέιν 30 Μαΐου διά Χόγκ - Κόγκ			
ΤΣΗΝΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εμπασάντα»	44	8380	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Τρίνινταν			
ΤΥΧΗ (δ.)	έτ. «Οξιντένταλ»	64	52868	άνεχ. Γένοβαν 8 'Ιουν.			
ΤΥΧΗ	έτ. «Χέιβεν»	54	16210	άνεχ. Ντώρμπιαν 31 Μαΐου διά Ινδίαν			
	έτ. «Αστρούιντ»	52	7744	έφθ. Πόρτ Ελιζαρπεθ 5 'Ιουν.			
ΥΔΑΡΙΟΣ III		38	5239	άνεχ. Λας Πάλμας 8 'Ιουν. διά Απανα) Λάγκος			
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	Ραφαήλ-Μελαχροινός & Υιοι	59	23678	άνεχ. Αμέρσοραν 9 'Ιουν. διά Μπαχρέιν			
ΦΑΕΩΘΝ	έτ. «Βιώτια»	71	11489	έφθ. Πόρτ Ελιζαρπεθ 5 'Ιουν.			

TSAVLIRIS SALVAGE - TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



SALVAGE STATIONS IN THE MEDITERRANEAN ATLANTIC OCEAN
ISLANDS ALSO ELSEWHERE SEASONALLY

REPRESENTATIVES IN THE UNITED KINGDOM:

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE AND TOWAGE) LTD. 14/20 ST. MARY AXE, LONDON, E.C.3.A. 8.D.A.

Telephone: 01-283 1212 — Telex: 888905

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

After Office Hours: Tel.: Billericay (Essex) 3921 & 01-850-0348

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus
Telephones: 424309, 422225, 470969
Telex: 2338 & 2340
Cables: "Tsvlico" Piraeus
Telephones - after office hours:
670520, 4515235, 670730, 4618156

UNITED KINGDOM

TSAVLIRIS (SHIPPING) LTD.
194/200 Bishopsgate, London,
E.C.2M 4 NX
Tel.: 01-283, 4980 & 7734
Telex: 884291 & 888237
Cables: "Shipmanag", London, E.C.2
After Office Hours — Telephone:
01-486-5651
01-882 1022, 01-590 7482
01-552-4763

ΦΑΙΑΣ	έτ. «Μεσσηνία»	70	11489	έφθ. Ταραγκόνα 5 'Ιουν.
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρούσιος»	66	15565	άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διά Κίναν
ΦΑΙΗ	έτ. «Κεαναβή»	46	1576	διπλήθε Κωνυ) πολίν 1 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	Γ. Γιακουμ. - Κ. Αθανασ..	47	3247	διπλήθε Κωνυ) πολίν 21 Μαΐου
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά.	44	2524	Ίδες ΕΚΤΩΡΥ, ως μετωνομάσθιν
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2	έτ. «Φάστι»	50	3139	διπλήθε Μπρούνωμπούτελ 4 'Ιουν. διά Πειραιά
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	Γιακουμόπουλος-'Αθανα) δης	45	2742	άνεκ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Τύνιδα
ΦΑΥΤΕΡ	έτ. «Ελντοράνια»	57	8631	άνεκ. Ηση Λόντον 7 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΦΕΙΣΙΣΤΥ	έλλην. ουμφέροντα	50	5317	άνεκ. Θεούτα 31 Μαΐου διά Μοντεδίσεο
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΓΚΕΣ	έτ. «Πάτρας»	69	12748	άνεκ. Κλήδελαντ 28 Μαΐου διά Τολέδο
ΦΗΡΑΕΣ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	άνεκ. Βιλελμοσάφεν 21 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	άνεκ. Πλότος 6 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΦΙΛΟΘΕΗ	έτ. «Φάιρι»	47	8207	άνεκ. Ντωρμπούν 24 Μαΐου
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «Φιλόπτος»	55	7578	έφθ. Σορέλ 7 'Ιουν.
ΦΛΩΡΙΤΑ	έτ. «Φλωριντάρομ»	49	3625	άνεκ. Πόρτο Άλεγκρε 2 'Ιουν. διά Ρεύνιον
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιώνη»	57	9949	άνεκ. Λιβερπούλ 7 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΦΟΥΛΑΜΕΝ	έτ. «Φούλαμεν»	66	2982	ύπο παραλαβήν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντικίτα»	47	2475	άνεκ. Λατάκια 24 Μαΐου δι' Όραν
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Γινδίκτα»	70	10003	άνεκ. Μη. Αύρες 4 'Ιουν. διά Λά Γκουάρα
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «Άρρων»	49	9694	έφθ. Τέιμπλ Μποϊν 1 'Ιουν.
ΦΡΙΞΟΣ Α.	Μ. Α. Χαμπούρης & Σιά.	47	1391	εἰς Πειραιά ἀπό 6 Σεπτ. (έπιοκευαι)
ΦΡΟΣΩ	έτ. «Ολυμπος»	70	18633	άνεκ. Κιασαράζου 3 'Ιουν. διά Βιζακοπατνάμ
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	70	9069	άνεκ. Νεάπολιν 7 'ουν. διά Μακέιο
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότας κλπ.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙ' ΙΝΤΑ	(Κοοπερέιτικη 'Εντζινιέρες)	53	1184	διπλήθε Ούσαντ 8 'Ιουν. διά Ρουέν
ΧΑΜΣΕΙΝ (δ.)	έτ. «Χαροίνη»	57	18815	άνεκ. Πόρτο Τόρες 21 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κλειώ»	50	10315	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	άνεκ. Αμβούργον 8 'Ιουν. δι' Αμδέροαν
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννής»	54	21006	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Μενα 'Αχμαντί
ΧΑΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Χαρίλιον»	55	4486	άνεκ. Ρουέν 30 Μαΐου διά Κόνακρου
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χάρισελ»	55	4721	άνεκ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Νοθερωσίσκην
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Κρηπγκάλ»	55	1791	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου
ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Τράμι Τάνκερς»	69	10016	άνεκ. Κέιπ Τάουν 24 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Φρηντούμ»	68	10016	έφθ. Πόρτ Άρευρ 28 Μαΐου
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρηντούμ»	68	10121	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 16 Μαΐου διά Σάντος
ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	έτ. «Φρηντούμ»	69	10016	άνεκ. Τάμπα 21 Μαΐου διά Ρίο Γκράντε
ΧΙΑΝ ΚΑΝΤΑΙΝ	έτ. «Φρηντούμ»	67	10086	άνεκ. Πλότος 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρηντούμ»	69	10016	άνεκ. Βανκούμερ 29 Μαΐου διά Κορέαν
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ	έτ. «Φρηντούμ»	68	10121	έφθ. Ροτσάριο 8 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Άιλαντερ»	69	10016	άνεκ. Ραγκούν 27 Μαΐου διά Κολόμπο
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Άσσοειτεντ Κόντ.»	69	10016	άνεκ. Σαθάναν 18 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	έτ. «Φρηντούμ»	69	10016	άνεκ. Τζάπουτι 7 Μαΐου διά Ράς Σουκέιρ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Πλάντην Σίπιπικη»	53	8453	έφθ. Ταλκαχούντο 21 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	έφθ. Κάρπα 23 Μαΐου
ΧΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεκ. άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 1 Μαρτ.
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Άμπερος»	50	8632	έφθ. Κορκ 8 'Ιουν.
ΧΟΠ	έτ. «Τιτικά»	49	1681	έφθ. Κορκ 8 'Ιουν.
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρῆγκαλ»	45	2886	άνεκ. Σαθάναν 18 Μαΐου διά Σάντος
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτερέάνεαν»	45	2331	έφθ. Τάμπα 21 Μαΐου διά Σάντος
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	έτ. «Ντόθεν»	56	3904	έφθ. Αρούμπαν 18 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	έτ. «Άκακια»	56	8411	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Μαΐου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ. «Άφοι Θωμᾶ»	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Νεκτάριος»	39	1880	εἰς Χάιφαν ἀπό 6 Σεπτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πασιφίκ Κορπ.»	69	28006	άνεκ. Πόρτ Κέμπλα 19 Μαΐου διά Πειραιά
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	έτ. «Σανμπτημ»	71	124000	διπλήθε Παναμάρ 4 'Ιουν.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	έτ. «Χάλιου Πιποφούληνες»	58	8348	έφθ. Βρέστην ύπο συμπλήρωσιν
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II	έτ. «Ε.Α.Ν.Ε. «Βερνίκος»	51	3856	έφθ. Πλότος 29 Μαΐου
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβι»	45	2095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	άνεκ. Κολόμπο 22 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Εθνικός Πλοῦτος»	70	9426	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διά Ντάρ εἰς Σαλάμ
ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανόμαχος»	55	9242	άνεκ. Μόζι 21 Μαΐου διά Χεύγκναμ
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Κλαυδία»	66	10601	άνεκ. Λιβερπούλ 4 'Ιουν. διά Ρίον 'Ιανείρον

Ta γήπεδα στην Ελλάδα

ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Άγγελα»	52	3714	άνεκ. Πόρτ ο Πρίνς 8 'Ιουν. διά Νέαν Ύρλεάνην
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	56	12231	άνεκ. Ντακάρ 24 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	59	15660	άνεκ. Βαλτιμόρων 21 Μαΐου διά Τρινιτάντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗΝ	(N.A.T.)	62	9690	άνεκ. Κομώ Μπρίν 31 Μαΐου δι' Ίρακ
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	49	3718	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	43	2847	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 'Ιαν.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	56	20153	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 'Ιουν. διά Ματσουγιάμα
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	47	4806	άνεκ. Αμπού Νταμπί 29 Μαΐου διά Βομβάνη
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	51	2512	άνεκ. Κορκούμπιον 8 'Ιουν. διά Χουέλδα
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	55	5064	άνεκ. Κέιπ Ταουν 31 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	53	11010	άνεκ. Αρούμπα 27 Μαΐου διά Κόρπους Κριστί
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	56	20140	άνεκ. Σουάμπα 23 Μαΐου διά Ταίμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	49	2358	έφθ. Αυπιτζάν 1 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	45	7208	άνεκ. Αθάναν 28 Μαΐου διά Μαριέλ
ΑΓΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	55	1216	έφθ. Ρεύκιδιο 30 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	43	7254	άνεκ. Αβάναν 14 'Απρ. διά Ματάντζας (Κούδα)
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	55	3391	εἰς Κιελον ἀπό 17 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	56	15881	άνεκ. Πουάντη 26 Μαΐου διά Νιγηρίαν
ΑΔΕΛ (κυπρ.)	έτ. «Κοστανέρα»	49	4930	άνεκ. Γόνυια 26 Μαΐου διά Κιελον
ΑΔΕΛΔΟΙ	(N.A.T.)	50	11693	άνεκ. Ταιμόρα 27 Μαΐου διά Αύστραλιαν
ΑΕΛΛΑΩ (δ.)	(N.A.T.)	57	20797	άνεκ. Μπαχρέιν 6 'Ιουν. διά Ντουμπάι
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	48	9506	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. δι' Αθάναν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	49	4113	έφθ. Αμέρειραν 10 'Ιουν.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	έτ. «Πλάνη»	67	48747	άνεκ. Τζεμέπλα Ντανά 8 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Νορδήστερον»	70	8825	άνεκ. Τοίμπα 15 Μαΐου διά Περούκον Κόλπον
ΑΘΗΝΑ (μ.)	έτ. «Οθερόνι Μίνερολς»	64	30682	άνεκ. Τοίμπα 27 Μαΐου διά Ντουμπάι
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	έτ. «Σαύου Ήση Μεντίτ.»	68	16042	διπλήθε Παναμάρ 30 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεκ. Τζεμέπλα Ντανά 8 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΘΗΝΑΙ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Αταντίκ»	54	19462	άνεκ. Σειδέρ 6 'Ιουν. διά Σαΐν Κρουά
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Μιστόδαλ»	62	9943	έφθ. Μπάρι 31 Μαΐου
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	έτ. «Ξενοφών»	59	9010	άνεκ. Ρόθερτσιας 4 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΔΙΑΣ (δ.)	έτ. «Λιάς»	53	12023	άνεκ. Νέαν Υόρκην 2 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9024	άνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου δι' Ούνο
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	έτ. «Ξέιμ»	69	9241	διπλήθε Παναμάρ 5 'Ιουν.
ΑΙΩΑΛΗ (δ.)	έτ. «Νίμωρ»	56	12355	έφθ. Γλασκώθην 19 'Ιουν.
ΑΙΩΑΛΙΑ	έτ. «Αιθολία»	52	7604	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ	(N.A.T.)	67	28774	άνεκ. Τοίμπα 4 'Ιουν. διά Πόρτ Λάττα
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ	έτ. «Νόρθ Σπί»	71	15500	εἰς Μαζούρου ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	58	10018	άνεκ. Χιρούμα 26 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	58	10018	έφθ. Σπαλάτον 5 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	58	926	εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ. (έπιοκευαι)
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	58	10020	άνεκ. Χάμπτον 7 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΑΙΓΓΙΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Αίντα»	55	21584	άνεκ. Μπόννυ 5 'Ιουν. διά Σαΐν Κρουά
ΑΙΓΓΙΑΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	47	3343	έφθ. Αυπιτζάν 3 'Ιουν.

ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάμ» .	65	39450	έφθ. Ραβένον 8 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σηγουαΐνη» .	71	58600	άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σήη» .	69	51627	άνεκ. Τζεμπέλ Ντανά 8 'Ιουν. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόποζ» .	67	32644	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 9 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρτν» .	67	32644	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ	(N.A.T.)	έτ. «Θρέβερς Τρανσόν» .	56	8835	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 6 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Κάρριερ» .	66	22362	έφθ. Λονδίνον 10 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ» .	66	22362	άνεκ. Γκούμιμαρας 'Αιλαντ 1 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγκουαΐνης Κάρριερς	65	18452	άνεκ. Ιλαίδι 28 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρ Ήστ» .	43	8435	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΚΜΙΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος» .	58	9199	έφθ. Στοκχόλμην 29 Μαΐου (έπισκεψι)
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων» .	68	25433	έφθ. Τσιμπάτα 6 'Ιουν.
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων» .	68	25433	διπλής Παναμά 6 'Ιουν.
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων» .	68	25433	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 6 'Ιουν.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις» .	67	25168	άνεκ. Τσιμπάτα 22 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις» .	68	25155	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις» .	68	25168	άνεκ. Κόμπη 31 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνη» .	68	25433	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΟΥΓΙΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταρι» .	57	8889	άνεκ. Νεάπολης 8 'Ιουν. διά Βαλπαραϊζ
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλάντο» .	49	2935	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Απρ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέτεօρο» .	70	8825	άνεκ. Γκλέλογκ 24 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτη» .	56	10370	άνεκ. Σάντο Ντομίγκο 8 'Ιουν. διά Πουέρτο Πλάτα
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άφρικαν» .	58	11351	άνεκ. Ρίο 'Ιανεΐρα 29 Μαΐου διά Λόδος 'Αντζελες
ΑΚΤΙΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	53	1887	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 Μαΐου δι' Ινδίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ» .	58	10499	άνεκ. Μασσαλίαν 30 'Απρ. διά Σύρου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπριόνι» .	56	20925	έφθ. Σπέτζια 7 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .	68	44646	άνεκ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα» .	55	12380	έφθ. Επέτζια 7 'Ιουν.
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλισσον» .	56	2343	άνεκ. Καέν 7 'Ιουν.
ΑΛΕΣΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεραλ Φράγκερζ» .	67	14845	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά Βιζακαπανών
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιάκμων» .	68	16475	άνεκ. Μορμουγκάν 24 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ (π.)					
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλφο» .	53	1320	έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Μαΐου
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρια» .	53	7564	έφθ. Αθάναν 3 'Ιουν.
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάστολ» .	55	11971	άνεκ. Χόν άλ Αμάγια 2 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν» .	66	27985	έφθ. Χιροκάτα 4 'Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυονίς» .	70	12050	έφθ. Μπάρορα 5 'Ιουν.
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαισίου Μαρ. Κάρριερζ» .	67	46401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενενάκας» .	57	12630	άνεκ. Χόρ άλ Αμάγια 31 Μαΐου διά Σαθόνα
ΑΛΑΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.» .	41	9097	άνεκ. Κόρπους Κριστί 31 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΛΑΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόφοροντ» .	55	14458	άνεκ. Αθάναν 2 'Ιουν. διά Νουερίτας
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίτζερδ» .	58	13023	άνεκ. Βαλτιμόρων 25 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΛΑΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ» .	54	13145	διπλής Παναμά 8 'Ιουν.
ΑΛΑΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόντερ» .	58	18589	έφθ. Μόντρεαλ 1 'Ιουν.
ΑΛΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβενηνπόρτ» .	69	15808	άνεκ. Μαντράρες 31 Μαΐου διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΑΛΑΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα» .	42	7292	έφθ. Κάμπο Ρόχο 5 'Ιουν.
ΑΛΑΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπαι» .	43	9159	άνεκ. Λονδίνον 3 'Ιουν. δι' Αθάναν
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	46	2904	άνεκ. Αθάναν 17 Μαΐου διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα» .	41	7368	διπλής Κιελόν 5 'Ιουν. διά Καέν
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαλθεια» .	51	11169	άνεκ. Χάρηπον 25 Μαΐου διά Σάντος
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις» .	56	8959	άνεκ. Βάλθιος Μπαιν 31 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .	61	14073	διπλής Παναμά 21 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΟΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμιφιτρίπη» .	39	5171	έφθ. Τάιν 10 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλη Χερμόδα» .	66	23571	άνεκ. Κούρε 29 Μαΐου διά Ντουγκούν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Έντ» .	69	15869	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 'Ιουν.
ΑΝΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρρανια» .	53	4314	έφθ. Κόρη 10 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλόστα» .	65	15597	άνεκ. Ραβέναν 26 Μαΐου διά Ροζάριο
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .	67	21423	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .	55	19125	άνεκ. Οζάκαν 23 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .	68	21426	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .	68	21418	έφθ. Χάμπτον ρόδης 8 'Ιουν.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεύρη» .	63	33375	άνεκ. Αγ. Φραγκίδον 29 Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	7168	έφθ. Γδύνια 5 'Ιουν.
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λούρδου» .	43	7314	άνεκ. Δουκόχερκην 26 Μαΐου
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επιτοράντο» .	57	25441	άνεκ. Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Σαιν Τζών (Ν.Β.)
ΑΝΝΑ ΘΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Γουώτερ» .	54	1973	άνεκ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ» .	46	8047	όργει εἰς Βόλον ἀπό 21 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	2236	άνεκ. Ριγκένων 28 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .	65	19758	έφθ. Πόρτ Καρτίε 30 Μαΐου
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	2149	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστού Ν. Κ.» .	59	20935	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 Μαΐου δι' Ούμ Σαιδ
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο» .	66	15597	άνεκ. Δουκόχερκην 26 Μαΐου
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ» .	44	3178	άνεκ. Μάρ ντελ Πλάτο 11 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .	63	14048	έφθ. Κόρπους Κριστί 3 'Ιουν.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» .	57	22130	έφθ. Χάμπτον ρόδης 26 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης» .	48	6259	άνεκ. Πόρτ Χάρκουρτ 6 'Ιουν. διά Ταμάρα Πόρτ
ΑΝΤΟΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο» .	57	10888	έφθ. Βαλτιμόρων 6 'Ιουν.
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα» .	46	8380	άνεκ. Αλεξανδρείαν 8 'Ιουν. διά Θέουτα
ΑΠΗΑΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τρανο» .	63	10594	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ» .	54	1274	διπλής Μπρούνουμπουτελ 7 'Ιουν. διά Δουβλίνον
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων» .	68	27989	έφθ. Τουλών 4 'Ιουν. (έπισκεψι)
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρόδις» .	58	10108	άνεκ. Λάς Πάλας 9 Μαΐου διά Σαγκάπον
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπινα» .	63	29141	άνεκ. Σιδνέα 3 'Ιουν. διά Γαλλίαν
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .	54	3726	έφθ. Ρουέν 4 'Ιουν.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόθια» .	56	10180	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

TAXΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΕΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΡΑ — NEW ORLEANS — HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΣΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διά κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΡΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

M.V. "MICHIGAN" * M.V. "LABRADOR" ** M.V. "ONTARIO" *** M.V. "MISSOURI" **

Προσεχείς άναχωρήσεις

έκ Κόλπου :

3—11/6

23/6—1/7

15—22/7

2—11/8

'Αναμένονται εἰς Πειραιά :

3/7

28—29/7

15/8

5/9

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΑΡΓΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	41	5215	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	3431	άνεχ. Γλασκώνιν 2 'Ιουν. διά φιλαδέλφειαν
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπία»	51	3481	άνεχ. Αλεξανδρειαν 16 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΡΓΚΟ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τέσσερις»	61	10163	άνεχ. Κολοσύμη πίβερ 27 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκοση»	50	3500	έφθ. Κοαζτζικόλακος 5 'Ιουν.
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπίαν»	51	3425	άνεχ. Βηρυττόν 9 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	50	3454	άνεχ. Ντεμπάρα 4 'Ιουν. διά Μεσίκον
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθένος»	35	4965	άνεχ. Ντακάρι 15 Μαΐου διά Μομπάσα
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλα»	64	28313	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 'Ιουν. δι' Αμουάιν Μπαίν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτον»	68	24894	άνεχ. Σέδεν 'Αιλάντη 3 'Ιουν. διά Πόρτ Τάλυποτ
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρενταλ»	43	7265	άνεχ. Αθάναν 28 Μαΐου διά Μαντζανίλο (Κούβα)
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίσε»	57	8406	άνεχ. Μπιλμπάσ 28 Μαΐου δι' Αθάναν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Λεμπίτο 8 'Ιουν. διά Ματαντί
ΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπροδαλέντο»	47	6906	έφθ. 'Αλικάντε 1 'Ιουν.
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάυμάρη»	54	13432	άνεχ. Γκαέτα 30 Μαΐου δι' Ασκελόν.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αμαριλλο»	62	25211	άνεχ. Μπόννυ 29 Μαΐου διά Σαίν Κρουά
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεχ. Μπαχρέν 13 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίση»	63	28029	άνεχ. Νταμπέρ 21 Μαΐου διά Ρίβερ Βέζερ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	έφθ. Αστόντον 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	2909	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέδι»	36	10280	άνεχ. Καλκούτα 22 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζι»	45	4693	άνεχ. Ριό 'Ιανέριο 18 Μαΐου διά Τρινιντάντ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	38	5245	άνεχ. Ρουέν 4 'Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλόρερ»	68	39617	εις Μποντάρ 10 Μαΐου
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρεστ»	67	45376	άνεχ. Χάρον 14 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργω»	58	7772	έφθ. Τζιμπούτη 7 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα»	44	7261	άνεχ. Κίνκοταν (Τζάμ.) 31 Μαΐου διά Κριστομπαλ
ΑΡΝΤΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	56	22670	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Μαΐου διά Χιμέτι
ΑΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκαρπ»	43	7233	άνεχ. Αθάναν 22 Μαΐου διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρουανα»	54	1960	άνεχ. Ντώρπων 8 'Ιουν. δι' Ήντ Λόντον
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρεναλ»	48	3675	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 28 Μαΐου διά Τοικυτάο
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεχ. Λέγκορ 27 Μαΐου δι' Αλγερίου
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	'Οθεροίν Μπάλκ Κάρριερ	64	18000	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Ιουν.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλεύς»	49	5841	άνεχ. Αθάναν 22 Μαΐου διά Μαριέλ
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχικιδονς»	52	8076	άνεχ. Α'δελαιδα 30 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΣΗΜΙΝΑ		έλλην. συμφέροντα	66	35001	άνεχ. Μιζουσιάμα 29 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 30 Μαΐου διά Μπόννυ
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη	45	14133	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 30 Μαΐου δι' Ισπανίαν
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΑΣΤΗΡΗ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρη»	50	7470	έφθ. Δουνκέρκην 22 Μαΐου
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Λάς Πόλας 3 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ξέπαρη»	58	12623	άνεχ. Γκάλφαρχεν 7 'Ιουν. διά Γκέφλε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 14 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερσ»	60	21138	άνεχ. Μαντράς 28 Μαΐου διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 5 'Ιουν. διά Χώρ αλ 'Αμαγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρφαινάνσιν»	64	31716	άνεχ. Γιοκοϊό 27 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκάλη»	63	15977	άνεχ. Ρότερνταμ 7 Μαΐου διά Κουβάτη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	άνεχ. Βότερουπ 27 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 30 Μαΐου δι' Αυπιτζάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίντυ»	55	12985	άνεχ. Χώρ αλ 'Αμανία 30 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λορντ»	53	11322	έφθ. Σιμότου 28 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Ντώρπων 4 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσίονες»	68	40962	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Μαΐου διά Βίλελμοχάφεν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16033	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 7 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	66	15697	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 5 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ Μόναρκ»	68	48936	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 15 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΙΤΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	έφθ. Κιουραδός 26 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	έφθ. Πραστίπη ρόδες 8 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΙΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ»	63	15985	άνεχ. Χώρ αλ 'Αμανία 22 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεχ. Φοοκάντον 29 Μαΐου διά Τεργέστην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέτο»	64	39066	άνεχ. Λιδερπουλ 7 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ Πρίνσες»	66	40884	έφθ. Κάζαμπλακν 29 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη»	57	10149	άνεχ. Χάρη Κόγκ 4 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΙΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σανμίπημ»	58	10150	έφθ. Πόρος Ελλαζμπεθ 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ Σάνραϊτζ»	58	10087	άνεχ. Σιδηνεύ 9 'Ιουν. διά Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ»	56	15977	άνεχ. Ντώρπων 1 'Ιουν. διά Ταιθάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ' Αταλάντικ	64	15977	άνεχ. Βιτόρια 28 Μαΐου δι' Ευδέν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	59	10505	άνεχ. Γιοκοχάμων 18 Μαΐου διά Βαλτιμόρου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φίούρυ»	60	10505	διπλήθε Παναχά 2 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φίδηντος Σίπιπνυγκ»	62	10522	έφθ. Νέαν 'Υδρκην 9 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΟΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμουμαν»	69	16291	άνεχ. Σιδηνεύ 9 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	άνεχ. Τομπάτα 4 'Ιουν. διά Φρήμαντλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χίρρο»	69	16475	άνεχ. Οάκαρος 6 'Ιουν. δι' Ιντσόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΙΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράιζον»	69	16475	έφθ. Λαρδίφιος Μάρκες 1 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΩΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χόκ»	69	16291	άνεχ. Κάρδιφ 7 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαπτρος»	67	45321	άνεχ. Τενερίφων 28 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέρο»	56	10312	διογεί εις Πειραιά ώπερ 7 Φεβρ.
ΑΥΓΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ, παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	διπλήθε Παναχά 8 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΤΑΔΕΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας»	56	8136	έφθ. Αυδούργον 7 'Ιουν.
ΑΦΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 12 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουίλα»	50	5455	έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)		έλλην. συμφέροντα	51	2501	άνεχ. Σιγκαπούρων 9 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	18743	εις Μασσαλίον ώπερ 17 Απρ. (Επισκευαί)
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαπαρών»	55	979	άνεχ. Χάιφε 5 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Νουέστρο»	55	10839	έφθ. Ήτχαμ 8 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντον»	51	10677	άνεχ. Καράτοι 8 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8032	άνεχ. Αλεξανδρειαν 2 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	20958	άνεχ. Κεσσελάγκ 21 Μαρτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΒΕΓΑΣ ΙΙ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούκον»	52	6576	άνεχ. Γενόβαδ 5 'Ιουν. δι' Αμπέρος
ΒΕΓΝΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουίττου»	43	9777	άνεχ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Μένα 'Αχμαντί
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Σετουμπάλ 31 Μαΐου δι' Απανα) Λάγκος
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	άνεχ. Λόξ. Αντζελες 3 'Ιουν. διά Βαλπαράιζο
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουσπιλίκ Μαρίτ.»	55	6231	έφθ. Τεργέστον 30 Μαρτ.
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ Ήτ»	49	1592	έφθ. Μπούνοις 4 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κοννουσιάπι»	57	8805	άνεχ. Α'μπορίγον 27 Μαΐου διά Κόλπον ΗΠΑ
BINKY I (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδαντο»	64	15238	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδες 29 Μαΐου
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εποπείρις»	41	11616	άνεχ. Ήσολα 9 'Ιουν. δι' Οσόλο
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	62	25133	εις θέσιν 15.54 B - 57.13 A 8 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίαν Τσανάδο»	58	27372	άνεχ. Ήσοκαροι 2 'Ιουν. διά Σάρος
ΒΙΡΓΙΝΙΑ M. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντικάρο»	58	11625	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 8 'Ιουν. δι' Ισπανίαν
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτικα»	44	10499	άνεχ. Νέαοι Πολί 24 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	5608	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 29 Μαΐου διά Κωνοτόντζαν
ΒΟΛΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεων»	52	2672	άνεχ. Οσόλο 3 'Ιουν. διά Κων.
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόμπολ Ν.»	58	8472	έφθ. Αυδερσαν 5 'Ιουν.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόβας»	45	2885	εις Γαλάται ο

ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	άνεχ. Κέιπ Τάουν 1 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένιαν	57	9723	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιτιτι	55	8344	άνεχ. Λουαντα 2 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ	63	30650	άνεχ. Αυδούρυν 9 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο	67	15414	άνεχ. Κακούρα 3 'Ιουν. διά Ντάρβιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο	52	7503	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κιμών	53	7378	έφθ. Νιουκαστόλ (N.B.) 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον	48	1911	άνεχ. Άλεξανδρειαν 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκονία	66	30647	άνεχ. Ντευμπάι 21 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσιο	58	9483	άνεχ. Αδάναν 23 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλ	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 6 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιζαμπεθ	54	9646	έφθ. Κουνταμασού 4 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.»	53	7490	έφθ. Γένοβαν 1 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρατγουντηντ	31	2841	άνεχ. Τριπολίν (Λιβάνου) 25 Μαΐου δι' 'Αννάμπα
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζερύπιπο	54	5826	άνεχ. Ήπαντερ 2 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΪ	(κ.)	έλλην. συμφέροντα	55	1275	έφθ. Βάρρι 6 'Ιουν.
ΓΚΑΙΤΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαλια	55	5543	άνεχ. Αντεν 2 'Ιουν. διά Ρόττεονταμ
ΓΚΑΛΑΞΕΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	2763	άνεχ. Σαλαβόδρ 5 'Ιουν. δι' 'Ιμιμιχαμ
ΓΚΑΛΑΞΕΥ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	6036	άνεχ. Μανίλα 8 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην ρόδες
ΓΚΕΜ (δ.)		έλλην. συμφέροντα	57	4637	διπλής Παναμά 3 'Ιουν.
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	52	10381	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουν.
ΓΚΙΩΝΑ	(δ.)	έτ. «Αδριάτικ	56	2635	άνεχ. Ντουάρλα 1 'Ιουν. διά Πουάντ Νουάρ
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εδώ	63	30650	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργοκο	60	8150	άνεχ. Βοστώνην 28 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούιλα	67	48747	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Τρίνινταντ εἰς Πειραιά ἀπό 31 Μαρτ.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη	59	23084	άνεχ. Αρούμπα 3 'Ιουν. διά Καναδά
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρείκ	50	16231	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόλαντεν Τσάλις	68	10397	άνεχ. Σασέμπλα 28 Μαΐου διά Μασινλόκ
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	6778	άνεχ. Βενετίαν 18 Μαΐου διά Γκέλα
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ	52	6963	διπλής Παναμά 29 'Απρ.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων	45	3934	άνεχ. Μπάραν 4 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουιά	49	1395	άνεχ. Τζάκονβιλ 4 'Ιουν. διά Δουβλίνον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόδα	57	8881	έφθ. Μαντράς 7 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες	57	9411	διπλής Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά Κόλπον ΗΠΑ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λατζέντ	69	22998	διπλής Ακρωτήριον 6 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπίριτ	70	23000	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρούμπα	66	23570	έφθ. Βανκούμπερ 8 'Ιουν.
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντόν	66	10961	άνεχ. Μπιζέρτα 21 Μαΐου
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ	64	15282	άνεχ. Μη. Αύρες 29 Μαΐου δι' 'Αματερνταμ
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος	68	16475	έφθ. Ζάκαν 1 'Ιουν.
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτιμαρ	55	3004	άνεχ. Θρή ρίβερς 8 'Ιουν.
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουνίντ	70	10600	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 'Ιουν. διά Λουάντα
ΓΟΥΙΑΣΑΙΡ ΗΓΚΑ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλαρ	70	11025	άνεχ. Ντρώμπαν 29 Μαΐου διά Γιαδάτα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ.63)	(N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσοντ	43	14313	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου διά Πουέρτο Όρντας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΝΗΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλέπευ	57	26032	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΝΤΕΝ	57	14353	άνεχ. Τζιμπούτι 27 'Απρ. διά Ράς Γκαρίμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ	55	27278	άνεχ. Τεργέστην 7 'Ιουν. διά Τοίπολιν (Λιβάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΓΝΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχομ	55	27278	άνεχ. Ραβέναν 8 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιρφάδε	55	25317	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον	54	27278	άνεχ. Λειζερες 8 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίς	54	27277	άνεχ. Αμέρσον 14 'Απρ. δι' 'Αρζέρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΓΓ	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλή	53	21284	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΑΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομαίλη	62	11971	έφθ. Νιούπορτ 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΡΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάνες	57	25489	άνεχ. Ντάς Αίλαντ 29 Μαΐου διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκοτ	57	25490	άνεχ. Χαλίφας 8 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κέλοσ	57	25357	άνεχ. Σειν Τόβη (N.B.) 4 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιμονένης	57	26032	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Μαΐου διά Μπάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΣΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέάνκο	57	26032	άνεχ. Λός Αντελέσε 1 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλή	58	25222	έφθ. Μπαχρέιν 7 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤΙΝΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμποντ	69	41477	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωθόρη	50	18802	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254Residences : 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 ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rue da Electricidade — 62 Av. Alves CabralCORRESPONDENTS OF
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.
5, QUAI DU MONT - BLANC
GENEVA - SWITZERLAND

ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέϊν»	58	11200	άνεχ. Μπιλφαστ 7 Ιουν. διά Βοστώνη
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα Σ.»	58	25888	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Ιουν. διά Τριπολίν (Λιβάνου)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λανσερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Άμερέρων 8 Ιουν. διά Μπεχρέιν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	64	47344	άνεχ. Χάργικ Αίλαντ 24 Μαΐου διά Χόδικ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	διπλήθε Ντόμερ 30 Μαΐου διά Φορκάντος
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουαρίους»	70	88850	άνεχ. Σέλλα Χάρφεν 30 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Πόρτ οφ Σπαίν 29 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμνος»	50	3364	άνεχ. Κέιπ Τάουν 23 Απρ. διά Μπαλίκπαπαν
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	54	11866	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 Ιουν.
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μινεραλς»	63	31289	άνεχ. Μένα Άχμαντι 1 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11931	διπλήθε Παναρά 1 Μαΐου διά Κεελάγκ
ΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου διά Μίνα άλ Φαχάλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	έφθ. Άμερέρων 26 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8712	άνεχ. Άμπιτζαν 29 Μαΐου
ΔΗΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλοντού»	59	9493	έφθ. Αρντροάν (N. 'Αφρ.) 3 Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρέντο»	68	9583	έφθ. Τεργεστον 27 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)		έτ. «Τζένεραλ Ναδίγκ.»	53	7829	έφθ. Πόρτ Χώκμπερυ 6 Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπ. 'Οσεανγκουένης»	53	13173	έφθ. Μούρραρ ύπο ουμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ		έτ. «Πρίγκιπος»	71	16300	άνεχ. Άθαναν 27 Μαΐου διά Καρντένας
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυρόρα Μπορεδία»	44	7067	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήνκαλλ»	52	12523	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Λιδερπούλ
ΔΩΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	11675	έφθ. Μαντράς 8 Ιουν.
ΔΩΡΚΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γορύδνα»	53	21577	διπλήθε Παναρά 1 Ιουν. δι' Εύρωπην
ΔΡΟΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	άνεχ. Λιδερπούλ 5 Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	8538	έφθ. Γκότεμπουργκ 31 Μαΐου (έπισκευα)
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Καναδά
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Σαν Νικολας (Περού) 4 Ιουν. διά Τομπάτα
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσα»	68	35191	
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	
ΕΒΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	57	13637	
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	58	8122	
ΕΦΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμπέρος»	67	14800	
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Έβρος»	63	15983	
ΕΓΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικι»	56	10329	
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρόλιν»	56	10289	
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκριγκάνι»	48	3627	
ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.)		έτ. «Εκούιτυ»	52	16173	
ΕΛ INKA (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρ»	53	2007	
ΕΛ MINA (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	
ΕΛΑΝΤΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	50	3647	
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεκτρα»	59	20915	
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντις»	67	27989	
ΕΛΕΝ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	20667	
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπτη»	58	20830	
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)		έτ. «Κίδιον»	39	4909	
ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Χάμιλτον»	70	15500	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2068	
ΕΛΙΚΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	39	5001	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Τζουτάντη»	60	10530	
ΕΛΛΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	
ΕΛΛΤΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	55	6528	
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30332	
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικο»	60	13093	
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οιλ Τράνσοπτη»	59	30189	
ΕΣΩΤΙΚΙ (μικτό)	(N.A.T.)	έτ. «Πόκετ	64	23936	
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορθγουίντη»	70	71211	
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Επίδαυρος»	40	6895	
ΕΠΙΚΟ (δ.)		έτ. «Ερκουλες»	58	30322	
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επίκιο»	60	13093	
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οιλ Τράνσοπτη»	48	3497	
ΕΡΩ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτάντη»	64	23936	
ΕΣΤΕΡΕΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10317	
ΕΣΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σηνφέρερ»	57	4211	
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σιππινγκ»	55	2472	
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύασζε»	39	3971	
ΕΥΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοκ Όιλκ»	66	38339	
ΕΥΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλλ»	62	25157	
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπέθεν»	54	11208	
ΕΥΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορεύες»	64	34827	
ΕΥΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδα»	56	10053	
ΕΥΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλκ»	54	19406	
ΕΥΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέννελ»	70	96775	
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκνα»	64	35774	
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζι»	70	4500	
ΕΥΚΤΗΜΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	20	1599	
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενες»	54	2234	
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9003	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Μπλάκ Σῆ»	64	9727	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Επιλάκ Σῆ»	65	10290	
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊάς»	43	2896	
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	
ΖΑΙ'ΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	51	8032	έφθ. Κωνσταντζαν 30 Μαΐου
ZAN ZAN (κ.δ.)		έλλην. ουμφέροντα	51	10917	ύπο παραλαβήν
ZHNO	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	έφθ. Μάουντ Μαουγκανού 7 Ιουν.
ZINNIA (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	68	9877	ύπο παραλαβήν
ZINNIA (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	51	7114	έφθ. 'Αθανάν 5 Ιουν.
ZITTA	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένο»	59	5226	έφθ. Πασι γιες 2 Ιουν.
ZOH (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενύνη»	70	15665	έφθ. Ναγκόνια 5 Ιουν.
ZOH Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάθιρν»	67	43231	άνεχ. Τέιμπλ Μπάιν 2 Ιουν. διά Σαβόνα
ZΟΥΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	57	4176	έφθ. Σίδηνε (Ν.Σ.) 26 Μαΐου
ΖΟΥΓΡΑΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροάμο»	58	19417	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Φορκάντος
ΖΗΒ		έτ. «Οσεαν Θράυτερς»	68	28774	άνεχ. Χιροκάτα 18 Μαΐου διά Λορέντζο Μάρκες
ΖΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Γάνδην
ΖΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	διπλήθε Κωνιώπια 31 Μαΐου
ΖΗΡΩΝΗΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεάν»	47	7356	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 31 Μαΐου
ΖΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλο Θραγκάντοια»	65	23535	έφθ. Τοιταγκόνια 5 Ιαν.
ΖΕΤΕΡΗ ΗΙΓΚΑ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονεβότοι»	44	14540	έφθ. Σίδηνε (Ν.Σ.) 26 Μαΐου
HTON (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13555	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Ιουν. δι' Αρούμπα
ΖΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	1662	
ΖΑΛΚΟ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	48	1534	είς μεταφοράς Ινδιών
ΖΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενμάρ»	57	4892	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΖΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράζονς»	57	10316	άνεχ. Σάρρος 6 Ιουν. διά Χάργκοκανν
ΖΕΑΝΑΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	53	979	άνεχ. Σάρρος 6 Ιουν. διά Μπρέγκα
ΖΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουεράνα»	44	7286	έφθ. Τοιταγκόνια 5 Ιαν.
ΖΕΟΓΕΝΗΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πορασκευήν»	57	20414	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Ιουν. δι' Αμερέρων
ΖΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουιστά Οσεανικά»	63	31581	έφθ. Μπαρεμπάν 30 Μαΐου
ΖΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Βακαγιάμα 5 Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΖΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκσον»	56	3647	άργει είς Πειραιά άπο 13 Μαρτ.

ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άργει εἰς Πειραιά ἀπὸ 2 'Απρ.
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	ἀνεχ. Σαδόνα 5 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερσερ»	54	10916	ἀνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μηνιαί 12 Μαΐου
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	16851	ἀνεχ. Ιντιόν 24 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	ἀνεχ. Μπαχρέιν 30 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	6597	ἔφθ. Απανα/Λάγκος 17 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	ἔφθ. Τουντού Αίλαντ 10 'Ιουν.
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	ἔφθ. Λισσαδόνα 4 'Ιουν.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΘΗΡΑ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	ἀνεχ. Ριό Γκράντε 6 'Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαΐου διὰ Πόιντ Φόρτιν
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζη»	66	40933	εἰς Σιγκαπούρων ρόδι 14 Φεβρ.
ΘΥΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14032	ἀνεχ. Ινάγκουα 8 'Ιουν. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	ἀνεχ. Μπαχρέιν 2 Μαΐου διὰ Κεσλάγκ
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	5355	ἀνεχ. Μαρσαλίαν 3 'Ιουν. διὰ Κοτόνου
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Μαΐου
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	ἀνεχ. 'Αβάναν 1 'Ιουν. διὰ Ματάντζας (Κούθα)
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Ντέθον»	47	4962	εἰς Σαΐνκον ἀπὸ 21 'Απρ. 1968
ΙΑΚΩΝ ΑΓΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	ἀνεχ. Κολεμπο 4 'Ιουν. διὰ Χάργκ 'Αίλαντ
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4411	ἔφθ. Πιομπίνο 4 'Ιουν.
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4412	ἀνεχ. Ήστχαμ 18 Μαΐου διὰ Νιώρμπαν
ΙΜΑ		έτ. «Αλκυονία»	68	27989	ἀνεχ. Νταμπιέρ 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12645	διῆλθε Παναμά 26 Μαΐου
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	εἰς θύσιν 08.07 N - 03.00 Δ 3 'Ιουν.
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	38	5509	Σάντος ρόδις 9 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδημικ»	65	30516	ἀνεχ. Μπόννυν 6 'Ιουν. διὰ Τενερίφων
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	ἀνεχ. Βανκούσθερ 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϊ»	64	13516	ἀνεχ. Σαντάντερ 4 'Ιουν. διὰ Βερμούδας
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙΓΝΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	διῆλθε Γιρθάλατρ 21 Μαΐου διὰ Συρίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΧΗΤΙΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντρορντντ»	63	13517	ἀνεχ. Τάραντα 22 'Απρ. δι' 'Ενεσενάντα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοεάνικ»	58	22531	ἀνεχ. Χάργκ 'Αίλαντ 27 Μαΐου διὰ Σιογκάμα
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούθερ»	66	45280	ἔφθ. Της 9 'Ιουν.
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	Σάντος ρόδις 7 Ιουν. δι' 'Αθάναν
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	διῆλθε Γιρθάλατρ 5 'Ιουν.
ΙΡΕΝΕ Ι (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 15 Μαΐου
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόγκα Σίπηπικ»	59	8479	ἔφθ. 'Αθάναν 25 Μαΐου
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	33	3946	Κωνίαν πολιν 2 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7044	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσούρο»	69	15869	ἀνεχ. Νηπτρόπ 5 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Μεντιτερράνεαν»	58	10057	ἔφθ. Πόρονγκρουν 7 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	16046	ἔφθ. Σίδνευ 7 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιθάνι»	67	44646	εἰς 'Αλεξανδρούπιαν ἀπὸ 27 Σεπτ. 1967
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	42	7020	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΚΑΒΑΛΑ		έτ. «Σέλεφ Άνλοάντερς»	56	16015	ἀνεχ. Χαλιφαζ 7 'Ιουν. διὰ Βιλμιγκτόν
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	ἔφθ. Πενάγκ 23 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΟΦ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	49	6740	ἔφθ. Σαιγκόν 1 'Ιουν.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	εἰς Βιζακαπανάμ ἀπὸ 27 Μαρτ.
ΚΑΘΡΙΝ		έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	64	10864	ἔφθ. Ναγκόγια 2 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλ»	65	23524	ἔφθ. Νιούκσταλ (Άυστρ.) 2 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδερσελέϊ»	55	11991	ἀνεχ. Ντακάρ 19 Μαΐου δι' 'Αιντόχο
ΚΑΛΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούνι»	51	1923	ἀνεχ. Σαδάνναν 26 Μαΐου διὰ Τάμπα
ΚΑΛΗΔΑΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	67	34498	εἰς Ιμιγκαχ 24 Μαΐου διὰ Περοκόν Κόλπον
ΚΑΛΛΗ		έτ. «Μαρίν»	54	6112	ἔφθ. Μπάρ 29 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	67	44708	ἀνεχ. Σαχάι 27 Μαΐου διὰ Περοκόν Κόλπον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12218	ἀνεχ. Μοντρέαλ 6 'Ιουν. διὰ Τορόντο
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	8111	ἀνεχ. Σαντάντερ 3 'Ιουν. διὰ Λέικ Τοάρλ
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	69	3282	ἔφθ. Κωνσταντάνζαν 31 Μαΐου
ΚΑΜΠΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρές Μόντες»	39	8464	ἀνεχ. Εμρες 8 'Ιουν. διὰ Γλασκώβην
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάφας»	64	16400	ἀνεχ. Καλκούταν 14 'Απρ. διὰ Σιγκαπούρων
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έλλην. συμφέροντα	48	4949	ἀνεχ. Τάουνοβιλ 9 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΝΤΙΜΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καντιμίλος»	56	9011	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 'Ιουν.
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άρφομάρ»	55	5879	ἀνεχ. Σαχάι 27 Μαΐου διὰ Περοκόν Κόλπον
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άρφομάρ»	50	3913	ἔφθ. Μοντρέαλ 6 'Ιουν. διὰ Τορόντο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Βαρδάρα»	63	17059	ἀνεχ. Σαντάντερ 3 Ιουν. διά Λέικ Τοάρλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Βίρονκο»	57	24854	ἔφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	55	15683	ἀνεχ. Μίζουσιμα 29 Μαΐου διὰ Γιάμπι Σάουντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	50	6841	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	68	23666	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 6 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ		έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	3910	ἀνεχ. Πόρτ Ελιζάμπεθ 6 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	48	5370	έργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπορ»	61	24871	ἀνεχ. Ράς Τανόύρα 27 Μαΐου διὰ Καλούντημπορυ
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελμάρ»	59	29626	ἀνεχ. Σακάι 2 'Ιουν. διὰ Περοκόν Κόλπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριους»	51	15784	ἀνεχ. Γένοβαν 30 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ :	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	ἀνεχ. Σίδνευ 18 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνέτερν Σίπηπικ»	31	1871	έκτελει πλοας Παναμᾶ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	48	5370	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	47	3327	ἀνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουν. διὰ Βάρρι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (κ.)		έτ. «Ασκά»	40	3496	ἀνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουν. διὰ Βρεστον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανόφαρερ»	61	13437	ἀνεχ. Μίζουσιμα 27 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνα»	52	7597	ἔφθ. Λόριεντ 5 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	ἔφθ. Ιλδίο 22 Μαΐου
ΚΑΡΙΝΑ		έτ. «Φερσείλ Κάρριερ»	69	9072	ἔφθ. Ναγκόγια 2 'Ιουν.

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: 27046
62217

Cables: "MEDOV"

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

ΚΑΡΝΤΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	άνεκ. 'Άμβούργον 15 Μαΐου διά Περαιώκων Κόλπον
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέση»	54	2756	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν. διά θίλασθελφειαν
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπούλη»	47	1876	έφθ. Δουνκέρκην 2 'Ιουν.
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3401	έφθ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάλη»	58	14606	έφθ. Αϊς όφ Γκραίν 10 'Ιουν.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννικος»	53	7641	άνεκ. 'Άβαναν 29 Μαΐου διά Καναρίους Νήσους
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Μασσαλίαν 6 'Ιουν. διά Ράς Λανούφ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	29	9215	άνεκ. 'Άβαναν 14 'Απρ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεκ. Τζάκονδιλ 14 Μαΐου
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13996	άνεκ. Πούλο Σαμπού 1 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσα»	58	11755	έφθ. Νεάπολιν 26 Μαΐου
ΚΕΙΤΗ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάτστριαλ Φρέύτ.»	57	17180	έφθ. Αϊτί 5 Μαΐου (έπισκεψια)
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλιάνα»	51	6137	άνεκ. Λά Γκουλέτ 6 'Ιουν. διά Μπιζέρτα
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.ο.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	52	20667	ίδε: «ΕΛΕΝ Χ.», ως μετωνυμάσθι
ΚΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίριμερα»	59	24333	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουν.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκναίαν»	66	44867	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανι»	56	21131	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Βίλελμουσάφεν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουν. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδών»	58	20487	άνεκ. 'Οζάκαν 2 'Ιουν. διά Περαιώκων Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	3858	άνεκ. 'Αμδέρσαν 4 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΚΙΜΟΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	45	8269	άνεκ. Ματαντί 27 Μαΐου διά Ταγγέρνη
ΚΙΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	49	8328	άνεκ. Γενοβαν 7 'Ιουν. διά Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	24527	άνεκ. Ντώρμπαν 23 Μαΐου δι' Ούμ Σαΐδ
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιδ Τρανσόπορτ»	56	23232	άνεκ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου διά Χάργκ Αίλαντ
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ»	54	8516	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουν.
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	άνεκ. Χαμπτον ρόδς 5 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΚΛΑΡΙΧΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κλείνιτ»	59	10400	άνεκ. 'Αγ. Βικέντιον 7 'Ιουν. δι' Η.Π.Α.
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Λίνοια»	51	7542	άνεκ. Κείν Τάουν 8 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	38	7590	άνεκ. Πλοτσ 21 Μαΐου
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8079	διπλής Κυνή πολιν 16 Μαΐου
ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	6529	εις Πειραιά ἀπό 25 'Απρ. (έπισκεψια)
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Πετρόλεον»	58	22129	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	20924	ὑπό παραλαβήν
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	71	38847	άνεκ. Μιζουσίμα 18 Μαΐου δι' Η.Π.Α.
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκάρ»	68	23258	άνεκ. Κοκούρα 23 'Απρ. διά Περού
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	70	23400	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 1 'Ιουν. δι' 'Ισπανίαν
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέσιον»	52	11755	έφθ. 'Οκινάουα 26 Μαΐου
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλρους»	56	12754	άνεκ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουεύδα»	63	30705	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 Μαΐου διά Σιράχα
ΚΟΡΣΑΓΙΡ'	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερ Σή Τράνσαρτ»	62	15000	έφθ. Βιζακαπανία 5 'Ιουν.
ΚΟΡΦΟΥ Α'Ι ΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάδος»	69	9045	άνεκ. Πορτ Αλφρεντ 26 Μαΐου διά Γκάλφορπ
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολαμοράντα»	70	12370	άνεκ. Ντακάρ 27 'Απρ. δι' Θηταπα (Λάγκος)
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμος»	49	7378	άνεκ. Ζουείτινα 6 'Ιουν. διά Τής
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	άνεκ. 'Υμουνίτεν 1 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφίλι»	44	14875	άνεκ. Σαδάννων 27 Μαΐου διά Σαιντ 'Αννα Μπαιν
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	άνεκ. Σαδάννων 27 Μαΐου διά Σαιντέλλον
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιστρα»	44	7199	άνεκ. Πειραιά 3 'Ιουν. διά Καστέλλον
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 'Απρ. διά Περαιώκων Κόλπον
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΥΓΓ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Φρέύτερ»	47	1860	διπλής Μπρούνωμπουτελ 7 'Ιουν. διά Νάεστρεντ
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Καιδούρ Κέουσον»	43	8443	άνεκ. Καλκούταν 4 'Απρ. διά Ταϊγκόκ
ΚΡΥΟΣΣΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οιδ Κάρρερς»	57	20778	άνεκ. Σιδώνα 5 'Ιουν. διά Σαιν Τζών (Ν.Β.)
ΚΥΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεαλίο»	57	13895	διπλής Παναμά 3 'Ιουν. διά Ταϊδαν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελάδα»	71	16563	άνεκ. Λός Αντζελες 0 'Ιουν. διά Κιουρασό
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεκ. Γάνδην 8 'Ιουν. διά Στοκχόλμην
ΚΥΝΘΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη»	71	11300	έφθ. Καλκούταν 8 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρτάθ»	43	6996	έφθ. Απαπα (Λάγκος) 4 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόκαν»	52	7415	διπλής Μρ.ρούνωμπουτελ 6 'Ιουν. διά Βιομαρ
ΚΥΝΕΤΑΝΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	έφθ. Ρουέν 4 'Ιουν.
ΚΥΝΕΤΑΝΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	άνεκ. Μπέλφαστ 27 Μαΐου διά Νινηρίαν
ΚΥΝΕΤΑΝΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσος»	52	10593	άνεκ. Καλκούταν 27 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΚΥΝΕΤΑΝΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβράδαν»	51	2430	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 'Ιουν.
ΚΥΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3430	άνεκ. Μόντρεαλ 27 Μαΐου διά Κριστομπαλ
ΚΥΩΣ ΕΦΕΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευέλλια»	47	1531	άνεκ. Αρτρόδαν 21 Μαΐου διά Μάντσεστερ
ΚΥΝΕΤΑΝΗΣ ΘΥΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	7199	έφθ. Αδάναν 30 Μαΐου
ΚΥΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	άνεκ. Ρουέν 5 'Ιουν. διά Βάρμπεργκ
ΚΥΣΤΙΚΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	άνεκ. Ρειφ 22 Μαΐου διά Σαιγκόν
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3545	άργει εις Πειραιά ἀπό 6 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	7044	έφθ. Δουνκέρκην 26 Μαΐου
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκαπαν»	53	11262	διπλής Γιβραλτάρ 16 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροεάνοι»	59	27462	έφθ. Τεργέστον 6 'Ιουν.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάχνα»	65	34185	άνεκ. Τής 6 'Ιουν. διά Ζουείτινα
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεκ. Σαδάννων 4 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεδίλλα»	64	37338	άνεκ. Φρόπορ (Μπαχ) 1 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΑΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	3000	άνεκ. Μπλέζ 7 'Ιουν. διά Τέλα
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρα»	56	23880	άνεκ. Τής 6 Μαΐου διά Περαιώκων Κόλπον
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	6597	διπλής Παναμά 8 'Ιουν.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνωντάντινος»	47	7029	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	άνεκ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιουν. διά Κούδαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλιοσδός»	57	10499	άνεκ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιουν. διά Κούδαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέύτερ»	67	28776	έφθ. Νέαρες ἀπό 29 'Απρ.
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουάν»	53	12577	άνεκ. Κούρερ 9 'Ιουν. διά Γουείπα
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάλκοριλ»	42	2881	άργει εις Πειραιά ἀπό 8 Φεβρ.
ΛΙΑΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλίο Αζόύλ»	57	20730	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 29 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΛΙΑΝΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόροις»	57	9364	άνεκ. Σιγκαπούρην 27 Μαΐου διά Σαλάδ
ΛΟΓΙΑΝΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεκ. Μαρικρόπιον 5 'Ιουν. διά Λορέάντζο Μάρκες
ΛΟΥΣΕΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αϊκον»	71	28100	εις Τσουρουάνι ύπο συμπλήρωσιν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεκ. Ιμμιγχαμ 5 'Ιουν. διά Περαιώκων Κόλπον
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσάνοι»	64	29396	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 'Ιουν.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονταλέίσον»	52	2906	άνεκ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Λυζάν»	52	4646	άνεκ. Τείμπλ Μπαϊν 25 Μαΐου διά Τενερίφην
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάτ»	67	5789	άνεκ. Σορέλ 5 'Ιουν.
ΜΑΙΑΚΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Λιμπερτάντ»	53	25768	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΜΑΙΙΚ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμέντο»	63	8853	άνεκ. 'Αδάναν 4 'Απρ. διά Φέλτον
ΜΑΙΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαίδιο»	60	13592	άνεκ. Τέμα 5 'Ιουν. διά Περαιώκων Κόλπον
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσαένικ Π.Κ.»	58	24065	άνεκ. Μαντράς 8 'Ιουν. διά Περαιώκων Κόλπον
ΜΑΙΤΣΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις»	69	18923	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 27 Μαΐου δι' 'Ισπανίαν
ΜΑΙΝΗΦΕΡ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊνφέρ Τάνκερς»	53	16054	άνεκ. Νεάπολιν 30 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΜΑΙΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιόπι»	47	4344	άνεκ. Σάντος 1 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομιτίσια»	54	1970	άνεκ. Απαπα (Λάγκος) 29 Μαΐου διά Κόκο
ΜΑΗ	(N.A.T.)	έτ. Έλλ. Θαλασσιαι Μεταφοραι.	57	10044	άνεκ. Νέαρης 12 Μαΐου διά Μακόρις
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	46	1962	εις Μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναβίδερο»	54	3596	άνεκ. Κείν Τάουν 5 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκαντινένταλ»	58	22286	άνεκ. Σιγκαπούρην 27 Μαΐου διά Ντουμάι
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	2352	άνεκ. Καράτοι 1 Μα

ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΕΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	28693
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαδέρα»	44	2088
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόζο»	58	9299
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747
ΜΑΡΙΕΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάριελλή»	53	11616
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίτελ Νόρτε»	56	20207
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΒΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	55	2502
ΜΑΡΙΛΥΝ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛβαπόρεσ»	68	14800
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	66	19411
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19805
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνας ουμφέροντα	55	7726
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ»	50	11631
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφιλία»	58	12443
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12705
ΜΑΡΙΣΑΡΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάδιντ Ινταρισι»	51	7742
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισιρά»	49	10337
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιολικός Άστηρ»	53	11310
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345
ΜΑΡΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Πλαραμάνιτη»	65	18319
ΜΑΡΚΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36365
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνδια»	61	12011
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΓ'ΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος»	54	16573
ΜΑΣΤΕΡ ΗΔΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσοπαρο»	46	7327
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίλιν»	64	9390
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπορο»	46	7333
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβιλά Μότοροπ»	57	8855
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνέσσοπ»	67	43231
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139
ΜΕΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υποπαντή»	59	3309
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	67	11691
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσραλ Τάμπη»	56	8671
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομπόλλα»	56	10350
ΜΕΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158
ΜΕΡΣΙΝΙΔΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνας ουμφέροντα	56	6654
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7214
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνας ουμφέροντα	47	2740
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουΐλα καλάντε»	65	57307
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπόντον»	58	25275
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. 'ΕΛΛ. Έτ Naut. & Biou.	60	18889
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσίδος»	56	4714
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτω»	56	8618
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαϊντντυ»	69	1572
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊον»	70	1570
ΜΙΝΙ ΛΑΪΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ»	70	1559
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκι»	69	1560
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκι»	69	1560
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεΐν»	70	1569
ΜΙΝΙ ΛΕΪΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λεΐς»	69	1572
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν νοθ.»	58	10490
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μινιναν»	57	8180
ΜΙΝΟΑΝ ΤΣΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουμι»	54	11279
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ»	56	8650
ΜΙΡΕ'ΙΓ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρείγ»	57	6363
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μισμαρ»	66	22241
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρα»	69	9241
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτσι	55	15807
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομπιμέντο»	65	28313
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσ»	54	2842
ΜΟΝΤΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαζόνι»	57	7768
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	51	3386
ΜΠΑΖΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλι»	48	3574
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρρε - Γκουάκα»	65	18459
ΜΠΕΛΛΑ ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνας ουμφέροντα	56	1333

“THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD”

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.
GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ ■ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID
ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905 - 6 - 12
RIO DE JANEIRO
TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS
WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142

TELEGRAMS
PANELLENICA
RIO DE JANEIRO BRASIL

RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO

ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	διηλθε Παναμά 2 'Ιουν.
ΜΠΕΤΡ ΜΑΪΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Συμάστερ»	65	4636	έφθ. Θάντερ Μπαιν 1 'Ιουν.
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπούθερ»	57	20464	άνεκ. φίλαδέλφειαν 26 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΜΠΛΑΚ ΝΑΪΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δῆλος»	45	5101	έφθ. Βουβάν 2 'Ιουν.
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σή»	48	3335	άνεκ. Άμβέρσαν 21 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Εσπερος»	58	988	άνεκ. Πλύμουθ 27 Μαΐου διά Μποκρέιν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διά Ντουμάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγις»	59	22844	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 4 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουίντ»	56	10062	άνεκ. Αύγουσταν 5 'Ιουν. διά Φρήπορτ
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα»	51	2633	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου δι' 'Αρούμπα
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλη»	50	9627	άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 18 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΜΥΩΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέσ»	67	39617	άνεκ. Μένα Αχιμαντί 12 Μαΐου διά Ραδενάν
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολίταν»	62	30846	άνεκ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν.
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	25267	έφθ. Λός 'Αντελέες 16 Μαΐου διά Παγκολάν Σουσού
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέντουρος»	64	17487	έφθ. Γκλίογκ 28 Μαΐου
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεκ. Θέσσαλα 28 'Απρ. δι' "Απαπα) Λάγκος
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπας 24 Μαΐου
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	άνεκ. Εμβεν 7 'Ιουν.
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντη»	59	24009	άνεκ. Ντουλούθ 24 Μαΐου
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	διηλθε Μπρούναμπουτελ 3 'Ιουν. διά α.β. Κορέαν
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8550	άνεκ. Ρεοίφ 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βισερέλη»	61	10744	άνεκ. Καράτοι 5 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάφτη»	52	20887	άνεκ. Φίλαδέλφειαν 1 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας»	58	12624	άνεκ. Τορ Μπιν 29 Μαΐου διά Μπανίας
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	άνεκ. Ντιάρα 8 'Ιουν. διά 'Ανατ. Γερμανίαν
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7679	άνεκ. Τζώρτζουαν (Ν.Κ.) 4 Μαΐου διά Σαιν Κρουά
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορ Ν. Κ.»	57	12784	άνεκ. Σάροχ 6 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11330	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεράνικ Τ.»	58	29262	διηλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρί Τάνκερς»	58	29141	έφθ. Καράκας Μπαιν 8 'Ιουν.
ΝΕΠΚΟ ΝΤΟΝΤΑΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «άλαξιν»	56	20492	άνεκ. Σιδην (Ν.Σ.) 9 'Ιουν. διά Τζαμάϊκα
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	άνεκ. Ντακάρ 5 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Νάπτρι»	52	4386	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδας 29 Μαΐου
ΝΕΡΕΙ'ΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερείντ»	44	10544	έφθ. Τάιν 10 'Ιουν.
ΝΕΡΕΙ'ΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέίντε»	64	16073	άνεκ. Κομι Μπαιν 25 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	54	4169	άνεκ. Ντουάλα 30 Μαΐου δι' "Απαπα) Λάγκος
ΝΕΣΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οπτερ»	55	11335	άνεκ. Ρόττερνταμ 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεκ. Φρίμαντλ 4 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΕΦΟΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοπαίφικ»	67	54502	άνεκ. Βιτόρια 4 'Ιουν. διά Μουραράν
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεκ. Κελλάγκ 3 'Ιουν.
ΝΗΜΕΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραμπέλλαι»	55	9505	άνεκ. Βιρτούτων 22 Μαΐου διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΝΙΚΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Παραμάρι μπο 31 Μαΐου
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	68	9034	άνεκ. Γκλάδεστον 31 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	άνεκ. Σάιν Αλαντ 30 Μαΐου δι' "Απαπα) Λάγκος
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα»	68	86521	άνεκ. Νιούραλα 30 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροι Κορπ.»	58	7324	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια I.»	51	3364	έφθ. Κολόμπο 27 Μαΐου
ΝΙΝΔΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νινφέο»	52	12828	διηλθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκειτ»	41	6743	άργει εις Πειραιά ἀπό 10 Νοεμ.
ΝΙΟΥΧΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάριρη»	51	7643	άργει εις Πειραιά ἀπό 23 ΔΕΚ.
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκροντ. Όσεννικ»	70	17000	άνεκ. Λοντοκρόνα 4 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδα»	47	7377	άνεκ. Τζάκαρταν 29 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια»	41	7251	διηλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόζεσαν Θράύτερ»	44	14800	άνεκ. Μακέιο 29 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	άνεκ. Νέο Χάρεν 9 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους»	59	18180	άνεκ. Νιούραλ (Αύστρ.) 9 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	έφθ. Τζεπτέλ Νταν 7 'Ιουν.
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίσιμ»	64	38649	άνεκ. Χαμπτον ρό δς 6 'Ιουν. διά Βροζίλιαν
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άνεκ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά»	52	12029	άνεκ. Τζιμπούτι 28 Μαΐου διά Ράς Γκαριμπ
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστγουίντ»	69	16060	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 6 'Ιουν.
ΝΟΡΦΟΥΓ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Επιμηλίαν»	56	2709	άνεκ. Πουνταρένας 27 'Απρ. διά Μανζανίλο (Δ.Δ.)
ΝΤΑΛΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	άνεκ. Ράς Τανούρα 3 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπιλάκα»	57	22006	άνεκ. Λός 'Αντελέες 7 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκονοι»	57	20458	άνεκ. Ντώρπωντ 1 'Ιουν. διά Βουλγαρίαν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΦΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική»	57	23960	άνεκ. Σάντος 5 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίν»	58	10596	διηλθε Μπρούναμπουτελ 1 'Ιουν. δι' 'Αγ. Λαυρέντιον
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	άνεκ. Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διά Πειραιά
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπιλάκα»	57	20458	άνεκ. Φίλαδέλφειαν 31 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκονοι»	57	20352	άνεκ. Βοστώνην 30 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιζίζερτ»	60	19988	άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου διά Ντουκούν
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιζόρε»	63	15826	άνεκ. Ντάς 'Αλαντ 7 'Ιουν. διά φίλαδέλφειαν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Ναδιγκέιδα»	45	5202	άνεκ. Αθανάν 1 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΝΤΟΦΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδας 7 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάμπιοσθένης»	53	12200	άνεκ. Ντουάλ 21 Μαΐου διά Πλατζου
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημποσθένης»	50	9956	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδας 2 'Ιουν. διά Γουαμόδα
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημποσθένης»	43	10865	άνεκ. Μοριουγκάδο 23 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεκ. Μπρέμερχαφεν 1 'Ιουν. δι' Αύγουστον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	έφθ. Σιγκαπούρων 7 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμής»	64	11478	άνεκ. Αθανάν 15 'Απρ. διό ποκεναί
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚ*	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9881	έφθ. Σιγκαπούρων 7 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραντόρες»	55	11209	άνεκ. Χάρης Αίλαντ 2 'Ιουν. διά Πόρτο Τόρες
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάπη»	56	8716	άνεκ. Αίλαντ 22 Μαΐου διά Βεντσοπίλς
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάπη»	60	28655	άνεκ. Βάρμπεργκ 1 'Ιουν. διά Ντόντζες
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	56	10486	έφθ. Κιοσαρούζ 4 'Ιουν.
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ»	66	45280	άνεκ. Ράς Τανούρα 9 Μαΐου διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	56	8424	άνεκ. Αθάναν 16 'Απρ. διά Μαριέλ
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	47	2836	έις μεσονειακάς μεταφοράς
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρι»	54	2227	άνεκ. Αίλαντ 14 Μαΐου διά Χάμπτον
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιτνινγκ»	48	2724	έφθ. Βάρμπεργκ 8 Μαΐου διά Ντόντζες
ΟΛΙΒΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερενάφοι»	50	1439	διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. δι' 'Αμδούργον
ΟΛΥΜΠΕΙΑΝΟΥΡΓΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κύμα»	62	8500	έφθ. Σ. Κάρο 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΘΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντονούάγκο»	69	97468	άνεκ. Σ. Αίλαντ 31 Μαΐου διά Κάρυτον
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΙΣ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτέρ»	54	17999	άνεκ. Φίλαρμαντ 28 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντενεράρδα»	70	98726	άνεκ. Χάρηκ Αίλαντ 6 'Ιουν. δι' Αύγγλιαν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντεράπα»	70	97500	άνεκ. Κέρυτρων 3 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκλεσάντη»	70	97450	άνεκ. Ράς Τανούρα 17 Μαΐου διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιγκοτόουν»	70	98500	άνεκ. Σ. Αίλαντ 24 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλιπεκ»			

ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	έφθ. Θεούτα 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τοσότερη»	53	14221	άνεχ. Κριότομπαλ 29 Μαΐου διὰ Πουάντ α Πιέρ έθφ. Γκότεμπουργκ 14 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	άνεχ. Αἴλ οφ Γκραίν 12 Μαΐου διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΪΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 3 'Ιουν. διὰ Βαγκρέι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζφιλντ»	49	24682	άνεχ. Ούμ Σαιδ 28 Μαΐου διὰ Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	έφθ. Αυδούργον 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσόνη»	54	13934	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν. διὰ Σάντο Ντομίγκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλ»	55	13709	άνεχ. Τομπάτα 6 'Ιουν. διὰ Σάντο Ντομίγκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΪΓ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαΐου διὰ Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πίτσοντα»	66	15625	έφθ. Ειδομάσθιον 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφοντ»	65	15577	άνεχ. Καράται 29 Μαΐου διὰ Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντ»	68	15800	άνεχ. Κολ ούμπια ρίδερ 1 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμεροετ»	65	15577	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν. διὰ Σάντο Ντομίγκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόλμουσθ»	65	15671	άνεχ. Τομπάτα 6 'Ιουν. διὰ Μιζουσίμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέιλ»	69	15688	άνεχ. Αμέδειον 9 'Ιουν. διὰ Βιλιγκτών
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέλεύη»	57	15697	άνεχ. Νέαν Ήρλεάνην 27 Μαΐου διὰ Κλήβελαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ		έτ. «Ολίντα»	69	15808	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόσουλαντ»	69	15668	άνεχ. Χάμπιτρον ρόδες 3 'Ιουν. διὰ Βραζιλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μερυλαντ»	55	13934	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 17 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΝΤΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ»	60	32008	άνεχ. Σ κόλντικ 22 Μαΐου διὰ Χάροκ 'Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 24 Μαΐου διὰ Φορκάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	άνεχ. Μποννύ 28 Μαΐου διὰ Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 'Ιουν. διὰ Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ'Υ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτι Τράνσοπορτ»	54	13934	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 7 'Ιουν. διὰ Φρεντερίσια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάντα»	54	13665	άνεχ. Μπατούκουέρο 6 'Ιουν. διὰ Φορταλέστα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντο»	54	20595	άνεχ. Μονρόθια 6 'Ιουν. διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Κινκότων (Τζαμ.) 6 'Ιουν. διὰ Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμπότε»	54	14047	άνεχ. Τορόντο 8 'Ιουν. διὰ Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	24689	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρ 24 Μαΐου διὰ Σακάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 7 'Ιουν. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σίππιγκ»	60	37744	διήλθε Βιγραλόντ 8 'Ιουν. διὰ Ζευμπρούγκε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Αραποίη»	63	30574	άνεχ. Σάιντ Έλευση 30 Μαΐου διὰ Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	άνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μπαϊν 7 'Ιουν. διὰ Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ		έτ. «Μέλμπουρου»	65	15179	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διὰ Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Τορόντο 8 'Ιουν. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΪ'Μ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	έφθ. Κινκότων (Τζαμ.) 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΛΕΙ'Μ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφόρτη»	50	17791	άνεχ. Χάροπρατόν 30 Μαΐου διὰ Φορκάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μηνέδερλου»	64	47493	άνεχ. Σαΐντ Τόμας 8 'Ιουν. διὰ Μαρακάιμπο
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερώκ.)		έτ. «Χόμι Λάινς»	31	18563	άνεχ. Σαΐντ Τόμας 8 'Ιουν. διὰ Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)		έλλην. συμφέροντα	55	17002	άνεχ. Σαΐντ Τόμας 8 'Ιουν. διὰ Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΟΠΟΡΤΕΙΟΝΤΙΤΙΤΙΤΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	άνεχ. Ντόντες 3 'Ιουν. διὰ Μαρακάιμπο
ΟΡΕΑΝΤ		έτ. «Ιντερρόδεαν Μπάλκ»	56	12159	άνεχ. Πειραιά 3 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ»	54	12069	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 'Ιουν. διὰ Αρούμπαν
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Κάμπεον»	54	12846	ίδε «ΚΛΑΙΡΧΙΑΛ», ώς μετωνομάσθιν
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντη»	56	20921	έφθ. Ρότερνταντ 1 'Ιουν.
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Οροσόδλ»	58	12668	διήλθε Βιγραλάτρ 9 'Ιουν.
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	Ρούσσος	42	2881	άνεχ. Βιρτζινόν 22 Μαΐου διὰ Θεο(ν)ικήν
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	άνεχ. Σαΐντ Μιχαήλ 9 'Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)		έτ. «Ορούτσι»	53	10164	έφθ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 1 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Οσεαν Γκλόρου»	53	7447	άνεχ. Χάροπρατόν 30 Μαΐου διὰ Φορκάντος
ΟΣΕΑΝ ΔΑΙ'ΟΝ (δ.)		έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	79001	άνεχ. Λιασσώνα 1 'Ιουν. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννονθέρ»	49	15456	άνεχ. Ντακάρ 31 Μαΐου διὰ Αμπαντάν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9165	άνεχ. Κοκούρα 18 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μάρκες
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμπανίν»	56	10016	άνεχ. Μη. Αύρες 29 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόννονθέρ»	57	15406	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 7 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ηόντρουμ»	63	12289	άνεχ. Πόρτλαντ (Βικ.) 26 Μαΐου διὰ Καλλάσ
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερώκ.)		έτ. «Χόμι Λάινς»	65	27645	άνεχ. Φρόνταντ 26 Μαΐου διὰ Εσερέρας
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	άνεχ. Λιασσώνα 1 'Ιουν. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρντη»	56	23232	άνεχ. Ντακάρ 31 Μαΐου διὰ Αμπαντάν
ΟΥΔΑΣΣΕΣ Α'ΙΛΑΝΤ (π.)		έτ. «Λιθέρα»	51	4033	διήλθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Αλεξάνδρειαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	2500	άνεχ. Χάροπρατόν 25 Μαΐου διὰ Ντηπρόδιτ
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουέρτε»	55	1839	διήλθε Ελανόρα 30 Μαΐου διὰ Λένινγκραντ
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	έφθ. Ζευμπρούγκε 22 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Σελεστιάλη»	53	4069	έφθ. Χάισα 8 'Ιουν.
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντερ Σίππινγκ»	57	12881	άνεχ. Σίδνευ 7 Μαΐου διὰ Αυδούργον
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κράταν»	51	2214	έφθ. Μαλάγα 6 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	56	10529	έφθ. Μακόρις 11 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουράρροου»	50	8273	έφθ. Βενετίαν 20 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασδάνια»	58	10659	άνεχ. Μίρι 8 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σαουδάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταθρόύσσες»	49	5414	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουν. διὰ Πόρτ Σαουδάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρ»	52	4486	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Ιουν. διὰ Οναχαμά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιδρο»	43	8426	άργει εις Πειραιά πάλι 18 'Ιουν. διὰ Τρίπολιν (Λιθόνς)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Τζώρτζ»	57	10493	άνεχ. Μάλταν 3 'Ιουν. διὰ Λένινγκραντ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόνπαντορπτ»	39	3562	έφθ. Σειδένευ 22 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΟΣ Α. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάγος»	52	2517	άνεχ. Νιουκαστόλ (Άνστρ.) 22 Μαΐου διὰ Μπαχρέιν
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ		έλλην. συμφέροντα	60	7809	άνεχ. Γιοκοκάμαν 18 Μαΐου διὰ Απαπά/Λάνκος
ΠΑΝΑΧΑΙ'ΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύ»	63	30408	έφθ. Πόρτο ιδρατάρ 3 'Ιουν. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	50	6307	άνεχ. Βιζακαπανών 23 'Απρ. διὰ Ταϊταγκόκυ
ΠΑΝΑΦΡΑ		έτ. «Ρουντόρα»	61	11925	άνεχ. Κέιπ 3 'Ιουν. διὰ Βαλένθια
ΠΑΝΟΗ (δ.)		έτ. «έμπατ»	54	15841	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 25 Μαΐου διὰ Τής
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙ'ΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπροί Κ»	58	12417	άνεχ. Νεάπολιν 9 'Ιουν. διὰ Ράς Λανούφ
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυκαστ»	54	9618	άνεχ. Γιοκοκάμαν 2 'Ιουν. διὰ Αύστραλιαν
ΠΑΡΑΘΕΝΟΝ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	61	10393	άνεχ. Κόλαρον 26 Μαΐου
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρπάχια»	51	8184	άνεχ. Κέιπ 3 'Ιουν. διὰ Βαλένθια
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πονκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Νεάπολιν 9 'Ιουν. διὰ Ράς Λανούφ
ΠΑΣΙΩΝ (δ.)		έτ. «Αλόρα»	61	13912	άνεχ. Παναράμα 2 'Ιουν. διὰ Αύστραλιαν
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Σελαέστιολ»	65	38116	άνεχ. Μπόννα 6 'Ιουν. διὰ Χόθικ
ΠΑΤΤΙ (κυπρ.)		έτ. «Αλτερι»	54	7530	άνεχ. Χάμπιτρον ρόδες 31 Μαΐου διὰ Βενετίαν
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πηλά»	50	5623	έφθ. Σίδνευ 28 Μαΐου
ΠΕΛΑΝΗΝΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιονί»	52	5483	άνεχ. Κέιπ Τάουν 20 Μαΐου διὰ Ινδονησίαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Μένα 'Αμποτύλα 24 Μαΐου διὰ Γιοκοκάμαν
ΠΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τολόδι»	36	5164	διήλθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου διὰ Πόρτ Σουδάν
ΠΕΝΝΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δαναόδη»	54	19440	έφθ. Παναράμα 9 Μαΐου διὰ Αρούμπαν
ΠΕΝΝΥ ΜΑΙ'ΚΕΛΣ		έτ. «Ουσσέλλα»	59	8025	έφθ. Ουδούλων 9 'Ιουν.
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οφίμικε»	56	24502	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Μαΐου διὰ Καλούντημπορυκ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περομάτρας»	41	6464	άνεχ. Χατσινός 6 'Ιουν. διὰ Αύστραλιαν
ΠΕΡΙΑ Α'ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	51	1077	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 3 'Ιουν. διὰ Σκίκντα
ΠΕΡΙΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	64	10865	άνεχ. Ναγκόδια 3 'Ιουν. διὰ Αύστραλιαν
ΠΕΡΙΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	58	8466	άνεχ. Χατσινός 6 'Ιουν. διὰ Αύστραλιαν
ΠΕΡΙΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονούδησι»	63	10867	άνεχ. Κολούντημπορυκ 20 Μαΐου διὰ Μανιλάν
ΠΕΤΡΟΥΝΙΑ (κ.)					

ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελμίρα»	50	17763	άνεχ. Χάργκι 28 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΠΛΑΙΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σποτρέψη»	57	48747	άνεχ. Χάργκι 2 Ιουν. διά Περούκον Κόλπον
ΠΛΑΤΡΕΣ (χ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλιατρές»	44	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν. διά Τεργέστην
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 3 Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλείτη»	53	9422	έφθ. Μοντεβίδεο 8 Ιουν.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βραχος»	59	10918	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Νοθορωαϊκούν
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτριέ»	68	35191	άνεχ. Βακαγιάμα 17 Μαΐου διά Σάν Νικολας (Περού)
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάνυτομη»	66	33291	διπλήθε Παναμά 9 Ιουν. διά Ιαπωνιαν
ΠΟΛΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πλας»	56	10483	άνεχ. Αύγουσταν 7 Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρμποκ»	45	3605	προσοράξεν εἰς Μπουργκάτ 7 Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βαλ ντι Κομπάρε»	57	8549	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Ιουν. διά Χοραμάσσρ
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	16258	άνεχ. Ράς Τανόύρα 23 Μαΐου διά Σακάι
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκυνδ»	44	4897	διπλήθε Κωνώπολιν 1 Ιουν. διά Νοθορωαϊκούν
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστιμινότερ»	57	10389	άνεχ. Θάντερ Μποίν 4 Ιουν. διά Ειδονυμάσιον
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπτη»	46	8362	άνεχ. Ντακάρ 2 Ιουν. διά Κουβάτι
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέου»	59	9633	έφθ. Μη. Άύρες 31 Μαΐου
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	6345	άνεχ. Ιμιγκάμα 11 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΠΡΟΜΠΙΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμπιτιν»	52	10188	άνεχ. Μη. Άύρες 7 Ιουν. διά Ρεάλφ
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουες Αφρικα»	58	8369	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 Ιουν. διά Μη. Άύρες
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	7974	έφθ. Αντίλλας 20 Μαΐου
ΠΡΥΓΝΙΟΚΑΜΠΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοκλπτος»	44	7984	άνεχ. Μαντζινίδο (Μεζ.) 17 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	13256	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 7 Ιουν.
ΠΥΛΑΣΤΡΩΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλαστρών»	46	1921	άνεχ. Πειραιά 5 Ιουν. διά Βενετίαν
ΠΥΡΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεωμ»	58	23102	άνεχ. Γενόβαν 31 Μαΐου διά Μπανιάς
ΡΑΙΜΙΟΥΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνιαν»	52	1346	άνεχ. Τέμα 30 Μαΐου διά Ντουάλα
PANNER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουε»	57	23693	έφθ. Μπαντάρ 2 Αυγούσ 29 Μαΐου
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	19047	διπλήθε Παναμά 16 Μαΐου διά Ιαπωνιαν
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	48	1515	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΗΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλόντα»	65	16334	άνεχ. Γκλαντούσουν 21 Μαΐου διά Αμαγκασάκι
PIONTON (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	8111	ύπο παραλαβήν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεστεριν Σπ»	56	21028	άνεχ. Ικότεμπουργκ 8 Ιουν. διά Καντζί
ΡΟΥΧΗ ΜΑΓ'ΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλο Μ.»	63	7363	άνεχ. Θρή πίερες 6 Ιουν. διά Αγγλιαν
ΡΥΤΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλομπε»	57	10316	σργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 Μαΐου
ΡΟΜΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικά Μαρίνα»	59	21275	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 31 Μαΐου διά Αρούμπα
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	1837	ονεχ. Τέμα 30 Μαΐου διά Μπαγιόν
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνα»	54	2716	άνεχ. Μπατόν Ρουζ 2 Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΑΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Λήθ 4 Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Νικόλασι	57	20686	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Φαλκονάρα
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	2285	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου διά Μπόκα Τοίκα
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Κωνσταντίνη	59	17994	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Ιουν. διά Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Νικόλασι	58	9438	άνεχ. Καράτοι 7 Ιουν. διά Βομβάνη
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Μαρία»	56	12279	άνεχ. Νεάπολιν 4 Ιουν. διά Σέτε
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλι»	53	8715	άνεχ. Της 19 Μαΐου διά Σουραμπάγια
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Γρηγορούσα»	53	12453	έφθ. Τομπάτα 31 Μαΐου
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ»	59	22190	άνεχ. Λός Αντίζελες 5 Ιουν. διά Αμουαίν Μπαίν
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Τζώρτζη»	54	9755	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 8 Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλθια»	56	8522	άνεχ. Ραβέναν 20 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρυογκένικ»	52	13542	άνεχ. Είς Κλαντυπλάνην υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανα Γιάννης»	71	12100	έφθ. Φουκουγιάμα 6 Ιουν.
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίσια»	57	8952	άνεχ. Βιτόρια 4 Ιουν. διά Μοντεδίδεο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ριος»	51	10353	άνεχ. Σάφι 9 Ιουν. διά Ντακάρ
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάζια»	50	1439	άνεχ. Μασάουα 4 Ιουν. διά Πέρικον Κόλπον
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνουάνις Κάρριερς»	55	11922	άνεχ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 26 Μαΐου διά Πούντα Πόλμας
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρο»	59	29486	έφθ. Νάντην 5 Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Κίγκοτων (Τζάμ.) 30 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίντα»	53	2550	άνεχ. Σάντος 8 Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 26 Μαΐου διά Φορκάντος
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Χάμιλτον (Ον.) 4 Ιουν. διά Τολέδο
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	άνεχ. Κολόμπο 7 Μαΐου διά Κίναν
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κολάρα»	49	4993	άνεχ. Αδάνων 8 Ιουν. διά Σιενφουέγκος
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζέσσορ»	63	11471	άνεχ. Λουάντα 3 Ιουν. διά Απανα/Λάγκος
ΣΑΝΕΞΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Αφρικαν»	70	10600	άνεχ. Ταραγκόνα 4 Ιουν. διά Ρεάλφ
ΣΑΙΟΥΘΟΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν-Φράιτερ»	44	14020	άνεχ. Δουνκέρκην 31 Μαΐου διά επροκίν Κόλπον
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 61)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	άνεχ. Γκάλικον 23 Μαΐου διά Αίγυπτον
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεχ. Κοκάλιον 7 Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	59	9165	άνεχ. Μπ. Άγρες 18 Μαΐου διά Ιαπωνιαν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάρμα»	71	11800	άνεχ. Κασαμπλάκων 4 Ιουν. διά Καέν
ΣΗ ΠΑΓ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	2229	άνεχ. Παρόνγακον 4 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόντοντο»	51	3904	έφθ. Λός Αντίζελες 8 Ιουν.
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπις φρ.»	61	13083	άνεχ. Λουάντα 4 Ιουν.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκαλ»	47	6507	άνεχ. Βαρκελώνη 7 Μαΐου διά Σάφι
ΣΗΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τουνομασίν»	43	7275	έφθ. Πειραιά 29 Μαΐου
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σλαβέρ Κόσουτη»	48	7328	διπλήθε Παναμά 7 Ιουν. διά Σάφι
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλαδερ Χόσουτη»	45	5313	έφθ. Ταλκαχουάνο 3 Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταστ»	65	33287	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 26 Μαΐου διά Ορλεάνην
ΣΙΝΙΣΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινόρειτο»	54	15942	έφθ. Πειραιά 1 Ιουν.
SINTY	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλλη»	69	18287	άνεχ. Νιούκστολ (Αύτστ.) 27 Μαΐου διά Ιαπωνιαν
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	47	1108	έφθ. Πειραιά 18 Μαΐου
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγαπη»	57	944	άνεχ. Ισκεντερόν 4 Ιουν. διά Αμβούργον
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμη»	57	984	έφθ. Γκούε 9 Ιουν.
ΣΙΦΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σόνον Σεοίλιο»	58	13906	διπλήθε Παναμά 2 Ιουν. διά Χιλήν
ΣΙΚΑΥΛΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βαλιόσα»	63	12273	άνεχ. Τεμπλαντόρα 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	10325	άνεχ. Λά Πολί 5 Ιουν. διά Βαλπαραίζο
ΣΚΙΨ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνον»	64	17487	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Ιουν. διά Κάλιφας
ΣΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	3191	άνεχ. Ντακόλι 1 Ιουν. διά Χάλιφας
ΣΟΟΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	58	4403	άνεχ. Ντιπρότ 30 Μαΐου
ΣΟΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστγουίντη»	62	28387	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 16 Μαΐου διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΟΟΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σέδεν Σιπζ»	54	17267	έφθ. Αδάνων 3 Μαΐου
ΣΠΑΓΚΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάστα»	69	8825	άνεχ. Μπάρων 2 Ιουν.
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλη»	56	1743	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν.
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Κοοίν 7 Ιουν. διά Χάργκι
ΣΠΗΝΤΙΤΟΥΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασες»	64	34593	άνεχ. Χόδικ 25 Μαΐου διά Καμπίντα
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεχ. Βάτορια 24 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΣΠΥΡΟΣ Α. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	2208	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάντεντρινη»	56	30709	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 Ιουν. διά Πουέρτο Μιράντα
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	10407	έφθ. Πειραιά 7 Ιαν.
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλκα»	55	9390	άνεχ. Τζέντε 1 Ιουν. διά Ακαμπα
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντινι»	55	3411	έφθ. Πασάγιες 5 Ιουν.
ΣΤΕΦΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δοισοπλάντη»	60	10733	άνεχ. Αμέθερον 26 Μαΐου διά Αύρες
ΣΤΟΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σάρουεντηντη»	71	71211	άνεχ. Βίτορια 21 Μαΐου διά Κιμίτσου
ΣΤΟΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίο»	53	8031	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Ιουν. διά Καναδᾶ
ΣΤΟΙΛ ΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούστριους»	54	12237	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 2 Ιουν.
ΣΤΟΙΛ ΕΝΤΑΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθάκα Στάρ»	51	12540	άνεχ. Βέργιν 1 Ιουν. διά Αρούμπα
ΣΤΟΙΛ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μιγκουεκαλ»	54	11582	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 5 Ιαν. (έπισκευαι)
ΣΤΟΙΛ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13481	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 2 Ιουν. διά Κόντινεντ
ΣΤΟΙΛ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16475	διπλήθε Παναμά 1 Ιουν.
ΣΤΡΥΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμπο»	53	5917	άνεχ. Νέαπολιν 4 Ιουν. διά Κάρδιφ
ΣΥΜ					

ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόποι Σίπηγκ»	55 10697	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 8 'Ιουν.
ΤΑΙΝΑΡΗΣ (Διδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλωπανέα»	44 7349	άνεχ. Πειραιά 12 Μαΐου διά Σύρου
ΤΑΙΝΙΟΝ ΚΛΙΝΙΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρομπρεύ»	60 8742	άνεχ. Χατζίνος 12 Μαΐου διά Νομιμέα
ΤΑΙΡΙΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούπ»	58 13581	άνεχ. Ντώρμπαν 6 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπου
ΤΑΙΡΙΟΝ ΣΑΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	56 8001	άνεχ. Τάγκα 5 'Ιουν.
ΤΑΙΡΙΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούφιτφ»	57 7977	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν.
ΤΑΙΡΙΟΝ ΣΟΥΓΙΓΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	58 8465	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Μαΐου διά Μόρεκεντ Σιτού
ΤΑΙΡΙΟΝ ΣΠΡΙΓΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	68 11026	διπλής Παναμά 27 'Απρ. διά Κουνέαν
ΤΑΙΡΙΟΝ ΣΥΡΕΣ	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	47 5605	έφθ. Βομβάνη 27 Μαΐου
ΤΑΡΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Αναστασίος»	55 16927	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 27 Μαΐου διά Καραϊθίκην
ΤΑΣΙΟΝ V. (δ.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	57 21450	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 28 Μαΐου διά Σαιν Κρουά
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	54 1599	έφθ. Βαρκελώνην 3 'Ιουν.
ΤΕΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	51 11110	έφθ. Κολούμπιο 9 'Ιουν.
ΤΕΣΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Όιλ»	68 48339	άνεχ. Πουντά Πάλμας 1 'Ιουν. διά Πουάντ α Πιέρ
ΤΕΡΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρρυ»	52 12152	άνεχ. Στοκχόλμην 8 'Ιουν. διά Θάλευ
ΤΖΑΝΙΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελευγκούρο»	68 14800	διπλής Παναμά 30 Μαΐου διά Μπατάνων
ΙΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57 21831	έφθ. Σάρος 5 'Ιουν.
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	65 19421	άνεχ. Σινουάλ 2 ΒΜαΐου διά Ιαπωνίαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σποτρέύ»	69 9072	άνεχ. Ντώρμπαν 8 'Ιουν. διά Ρότερνταμ
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πινθεον»	53 10856	έποντα Πάλμας 1 'Ιουν. διά Σάντερλαντ από 20 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΤΙΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ελιμοτόρες»	68 14800	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρυκο»	57 6590	άνεχ. Τρίνινταν 7 'Ιουν. διά Τάμπα
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54 19129	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπου
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	66 39556	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 25 Μαΐου διά Μιζουσίμα
ΤΙΓΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	57 8680	άνεχ. Βανκούμπερ 27 Μαΐου διά Κίναν
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπίς»	55 23802	άνεχ. Κείν Τάουν 13 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΤΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδοντάνι»	39 5270	διπλής Παναμά 9 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΡ Κρέστ»	59 1187	έφθ. Πειραιάς 3 Μαΐου
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53 28798	άνεχ. Μένα Σαούδ 30 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64 15597	άνεχ. Σάν Λορέντζο ("Αργ.") 8 'Ιουν.
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28 1390	εις Παλέρμουν από 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	57 8077	έφθ. Αθάναν 2 'Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (ηκτ.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	59 21617	άνεχ. Αυθέρσαν 8 'Ιουν. διά Γιθραλτάρ
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	61 24461	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 1 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	54 12570	άνεχ. Ισκεντερόυν 4 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	54 4486	άνεχ. Σάν Λορέντζο ("Αργ.") 9 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΤΡΙΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	53 5493	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Μασσάσουα
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφορτριν»	56 10693	έφθ. Βομβάνη 17 Μαΐου
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	57 10493	άνεχ. Βανκούμπερ 20 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο»	67 34501	διπλής Γιθραλτάρ 19 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπου
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	64 28311	άνεχ. Τόρ Μπαιν 27 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπου
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	54 11913	έφθ. Μίλφορτ Χάρφεν 10 'Ιουν.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	60 10392	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Μαΐου διά Κασσινύγκ
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τοδάλεντζερι»	66 45255	διπλής Γιθραλτάρ 6 'Ιουν. διά Αύγουσταν
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	51 2491	εις Πειραιά από 28 'Απρ. (έπισκευαι)
ΤΣΕΡΓΚΟΥΐ' (π.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	57 23664	άνεχ. Λευεσόδην 3 'Ιουν. διά Σόρεχαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55 21088	έφθ. Λός Αντζελες 8 'Ιουν.
Ο. Α. ΝΤΑΙΒΗΣ (δ.)		έτ. «Σποπραίν Όιλ»	71 105000	άνεχ. Ναγκασάκι 14 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπου
ΟΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45 15000	όργει εις Πειραιά από 8 'Απρ.
ΟΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ»	45 13849	διπλής Γιθραλτάρ 9 'Ιουν. διά Βραζίλιαν
ΟΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλατικο»	43 13548	έφθ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν.
ΟΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορα»	60 13998	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 'Ιουν.
ΟΑΛΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλουμο»	59 10251	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΟΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48 2436	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερμάίντη»	57 21910	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 6 'Ιουν. διά Κοσιν
ΟΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μείς»	44 13854	άνεχ. Μπ. Αύρες 29 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΕΛΙΣΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημάτερ»	56 5403	έφθ. Πειραιά 20 Μαΐου
ΟΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγαρος»	53 1385	διπλής Γιθραλτάρ 5 'Ιουν. διά Ντόθερ
ΟΕΡΣΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλομπαλ»	53 6531	εις Πόρτλαντ (ν.Ορ.) από 26 'Απρ.
ΟΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63 50872	άνεχ. Χάργκ Αίλαντ 24 Μαΐου διά Τοίμπα
ΟΙΑΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36 3149	άνεχ. Θέουτα 4 'Ιουν. διά Απαπα)Λάνκος
ΟΙΝΤΕΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασίφικ Μαρ. Κάρριερς	67 46382	άνεχ. Χόρ άλ Αμάγια 18 Μαΐου διά Αύγουσταν
ΟΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)		έτ. «Φιντέλιτου»	53 12107	άνεχ. Μαντράς 4 'Ιουν. διά Τοίμπα
ΟΙΟΝΑ ΤΣΕΙ'Ν (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59 16205	διπλής Παναμά 1 'Ιουν.
ΟΙΩΡΟ ΑΒΕΝΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λούναρ»	70 11245	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρεκα»	49 1502	άνεχ. Πειραιά 6 'Ιουν. διά Τύνιδα
ΟΙΩΡΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	60 4998	άνεχ. Χόμπαρτ 4 'Ιουν. διά Γκότεμπουργκ
ΟΙΩΡΙΝΤΑ ΣΤΑΙΗΤ (π.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	43 6338	ύπο παραλαβήν
ΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορα»	60 13997	άνεχ. Μπωμόντ 3 'Ιουν. διά Βραζίλιαν
ΟΙΡΤΣΙΟΥΤΤ (δ.)		έτ. «Φορτοιούττη»	53 10945	άνεχ. Βάλδις Μπαιν 30 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΟΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτου»	63 10382	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΙΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεαττύς»	52 3714	έφθ. Κίγκωταν (Τζαμ.) 6 'Ιουν.
ΟΙΡΗ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούρερ»	58 12035	έφθ. Αυδέρσαν 4 'Ιουν.
ΟΙΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τοαθλίρης»	44 7132	άργει εις Πειραιά από 16 'Οκτ.
ΟΙΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφορτριν»	57 10493	άνεχ. Λός Αντζελες 9 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΟΙΦΕΙΝΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαρ»	68 44646	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Ιουν. διά Μποχρέιν
ΟΙΧΙΠΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάν»	67 36365	άνεχ. Πόρο Χέντλαντ 6 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΟΙΧΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χάππι»	48 9080	άνεχ. Μόζ 17 Μαΐου διά Χαινκάγκ
ΟΙΧΑΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χαρίκλεια»	59 22630	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 9 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπου
ΟΙΧΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλήγκριμ»	56 10713	διπλής Παναμά 23 Μαΐου διά Ιντσόν
ΟΙΧΙΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χιος»	56 10597	έφθ. Χοραμάρ 27 Μαΐου
ΟΙΧΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44 2783	άργει εις Πειραιά από 14 'Απρ.
ΟΙΧΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)		έτ. «Φιντέλιτου»	66 19419	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 1 'Ιουν.
ΟΙΧΥΣΑΝΘ (δ.π.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	58 10351	άνεχ. Σιμίζου 2 'Ιουν. διά Μπιντάν
ΟΙΧΥΣΑΝΘ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνο Ατλάντικο»	59 29141	έφθ. Γιοκαϊδα 16 Μαΐου
ΟΙΧΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμαρ»	71 15900	έφθ. Θρίμαντ 9 'Ιουν.
ΟΙΧΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51 5563	άνεχ. Τενερίπον 30 Μαΐου διά Ρίο Ιανέιρον
ΟΙΚΕΑΝΙΑ (δ.)		έτ. «Πασίφικ Όιλ»	66 41066	άνεχ. Αίδι 18 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΙΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληπν. συμφέροντα	58 15773	εις Σαντάντερ από 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΚΕΑΝΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60 29086	άνεχ. Κείν Τάουν 8 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπου
		έτ. «Νέπτουν»	67 28021	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Νταμπιέρ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΟΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - TAX. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ - "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ:

Έκδοτης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΣΤΑΚΗΣ

Όρφειας 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως

Ε.Ε.Ν. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Αριστοτέλους 180 - Αθήνα

Διευθυντής Τυπογραφείου

Α.Θ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ

Θεμίδος 80 - Αμαρούσιον

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 257

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JUNE 1971

The Invasion

The invasion of foreign interests in Greek shipping is now being openly admitted by the Norwegians and the Germans. Ships nominally owned by Greeks but in actual fact belonging to foreigners are being registered in Greece and it is extremely difficult for the Greek authorities to weed them out when Greeks lend themselves so willingly to deceptions of this type.

As we have said so many times before, it is inexcusable for Greeks to act for their own personal gain and to the detriment of Greek shipping as a whole by helping our competitors acquire Greek crews.

We have received a letter from a Greek shipowner, Mr. G. Dracopoulos who suggests that perhaps existing legislation concerning the bona fide Greek ownership of a vessel to be registered in Greece should be revised. At the same time, he warns that any such revision should not defeat its purpose by placing obstacles in the way of bona fide Greek owners transferring foreign-flag ships to Greek registry.

Whatever the method chosen, there is no doubt that something must be done to protect Greek shipping from this foreign invasion and it is up to the state to devise a foolproof means of ascertaining whether a ship applying for Greek registry is really Greek-owned or not.

The Greek flag must not become a flag of convenience for foreign shipowners who can no longer operate their ships under their national flags because of high running costs.

A Successful Conversion

Mr. Anthony Chandris has worked wonders with the former "President Roosevelt" which was renamed "Atlantis" and completely converted locally into an up-to-date cruise ship. 110 million drachmas' worth of new equipment and furnishings went into the ship during the year it took 952 Greek workers to rip everything out and rebuild the ship anew from stem to stern.

The work was personally supervised and directed by the ship's owner, Mr. Anthony Chandris, with the assistance of Messrs. Kkoparis and Zaphiropoulos.

Mr. Chandris was so taken up by his enthusiasm for the conversion of this latest addition to his fleet that he often spent Sundays alone on the deserted ship, pondering and devising ways of improving various aspects of the conversion.

The "Atlantis" will be employed in Caribbean cruising.

A Good Sign

We are pleased to note that two Greek shipping companies, N. Goulandris Sons' "Andriaki" and the M. Karageorgis firm will no longer recruit foreign crews for their ships. Indeed, "Andriaki" has posted up a sign outside its offices saying "No foreign crews".

There is no doubt that foreign crews are sometimes an unavoidable necessity but it has been proved that they are not the ultimate solution to the crew shortage. Their work potential is low and their presence on board Greek ships invariably creates problems mainly through lack of communication (language problem) and because of the difference in cultural backgrounds. Many masters' reports are eloquent in this respect.

The shortage of Greek crews has currently been somewhat relieved by the laying up of about one hundred cargo ships and by the signing on of Greeks who are going to sea for the first time. Also, our shipowners are leaning backwards to improve conditions on board and prevent frequent repatriations. The extra month's bonus for a year of continuous service is also helping. A great deal depends also on the fair treatment of crews and a willingness to meet their demands when these are reasonable and made in good faith. It all boils down to: "If you want Greek crews, you've got to keep them happy."

Harmonious conditions on board will also act as an incentive to induce more youngsters to take up the sea as a career and once this happens, half the battle is over.

More Drydocks Needed

There is not a single drydock available in the Mediterranean during the next fortnight. The depression in the freight market has flooded repair yards with ships with overdue surveys and repairs. The "Atlantis", on completion of her conversion at Perama, had to go to Rotterdam for drydocking and bottom inspection. The arrival of the 70,000-ton drydock at Eleusis Shipyards from Haifa will help alleviate the shortage of drydocking facilities in Greece and so will the drydock of similar size, expected in August at the Neorion Yard in Syros.

Nevertheless, it is estimated that at least two and perhaps three more large drydocks are needed to serve Greek shipping locally. Eleusis Shipyards have already ordered another floating dock capable of taking ships in the 100,000-ton range but there are no immediate prospects of any further acquisitions.

As we have mentioned before, shiprepair work is a valuable source of income to the economy of the country and repair bases are needed at appropriate points along our coastline. We have every reason to believe that our shipowners would much prefer carrying out repairs locally rather than at any other port in the Mediterranean and this would mean that Greece would be earning a higher percentage of the tens of millions of dollars spent every year by Greek shipowners for repairs and surveys.

Competition in the Caribbean

Competition is keen in the Caribbean cruise field and the Scandinavians are in the lead with top-notch luxury vessels. They are followed by the Greeks with three new additions this year: Mr. Anthony Chandris' "Atlantis", Greek Line's "Olympia" and Epirotiki Lines' "Zeus". The other Chandris ship on Caribbean cruises is the "Americanis" which is competing closely with Home Lines' "Oceanic".

It may well be that very shortly there will be a glut of ships on the Caribbean cruise market. American owners are seriously con-

sidering the conversion of laid-up passenger ships if government subsidies can be secured for this purpose.

Nevertheless, Greek-owned cruise ships have established themselves firmly in this market and appear to be extremely popular with cruise passengers. It would seem, also, that the experience gained in the Caribbean and in the Aegean is standing in good stead with our crews who have mastered the difficult art of the hotelkeeper.

Traffic to Cuba

The American Maritime Administration's record of ship calls at Cuban ports indicates that not a single Greek-flag vessel has called at a Cuban port during the second half of 1970 and the first quarter of 1971. Nevertheless, the Greek flag ranks fourth in ship calls to Cuba from 1963 onwards with 212 ships. The British flag ranks first with the Cyprus flag second with 504 calls to date. The Lebanese flag has remained inactive in 1970 and 1971 with a total of 275 calls in all since 1963. Altogether, 2,310 ships of various flags have called at Cuban ports since 1963 all of which have been blacklisted by the Maritime Administration and cannot carry American government cargoes.

Greek-owned ships under the flags of Greece, Lebanon and Cyprus have accounted for about 40% of the traffic to Cuba since 1963 but we are glad to note that Greek-flag ships, since early 1970, have not made any more calls at Cuban ports.

Eleusis Shipyards to Expand

Eleusis Shipyards are slating an additional \$ 21,470,000 for expansion of the yard's facilities. These will include a building berth 190 x 55 m. in size, 400-ton and 10-ton bridge cranes, a 65,000-ton graving dock, a 65,000-ton floating dock and a 125,000 to 130,000-ton floating dock with ancillary equipment.

Olympic Yachts

A new showroom and offices for Olympic Yachts S.A. at the Zea Marina (Passaliman) were inaugurated last Wednesday with a party for about 600 people. The host was the chairman of the company, John Vatis, who is a shipowner and a keen yachtsman. Olympic Yachts S.A. was founded in 1968 and has a shipyard at Lavrion where various types of pleasure craft up to 85 ft. in length are turned out.

The range includes small boats, sailing boats, speedboats and cabin cruisers. The firm also makes lifeboats and special craft for coastguard and navy use. The yard is also currently executing orders for 30 craft ordered by customers abroad.

The original investment in Olympic Yachts S.A. by Mr. Vatis was in the order of \$ 600,000 and he has plans for further expansion at Lavrion to the tune of \$ 2,500,000. The yard will then be able to produce 100 ft. craft and will become an important yacht repair centre with all amenities for yachtsmen.

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD



Graving dock for mammoth tankers

LARGEST IN THE MEDITERRANEAN

Photo shows a mammoth tanker in Skaramanga Yard's new graving dock which can take vessels up to 250,000 tons. The dock is 1100 ft. long, 176 ft. wide and 30 ft. deep at the entrance. It holds 170,000 tons

of water which can be pumped out in 3 hrs. 20 min. It is outfitted with the most up-to-date facilities for speedy repair work and is served by two 100-ton and one 50-ton cranes.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF SD 14-TYPE CARGO VESSELS, 35,000-TON BULK CARRIERS, ETC. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 250,000-TON GRAVING DOCK

OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215.123 - 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: 28561 /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