

NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1971

Αρ. Φύλλου 867/626



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Μ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 867/626

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1971

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Δέν γεννάται άμφιβολία ότι ή συστολή της Ιαπωνικής παραγωγής, ή από τόσων μηνών συνεχίζομένη, υπήρξε μία τών βασικών άφορών της κρατούσης κρίσεως εις την ναυτιλίαν τών τράμπτ. Και η συστολή αυτή, κατά προσφάτους άνακοινώσεις άρμοδιου Ιαπωνικού παράγοντος, θέλει συνεχισθεί καὶ τὸ ἐπόμενον διμήνιον μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου. Κατά Μάϊον ὁ δεικτής της βιομηχανικής παραγωγῆς ήτο κατώτερος τοῦ Ἀπριλίου κατὰ 4.5%. Βραδύς, προβλέπεται, ὁ ρυθμός της άναπτυξέως τῶν εἰσαγωγῶν, κατὰ συνεπειαν δὲ καὶ τῶν πρώτων ύλων, τὰς ὅποιας μεταφέρει τὸ τράμπτ φορτηγόν.

Ο προσεχὴς Αὔγουστος ἐλπίζεται νὰ ἀποτελέσῃ τὴν ἀπαρχὴν τῶν χειμερινῶν ναυλώσεων. Ή ἔξαφάλισις τοννάς ἀπὸ τοὺς Ιαπωνιας μὲ δικαιολογημένην ἄγωναν ἀναμένεται. Ιδωμεν καὶ ἐλπίσωμεν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς πρωτοφανοῦς εἰς βάθος ἐκπτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Καὶ ἄλλας ἔκ Τόκιο πληροφορίας δὲν προβλέπεται, τούναντίον, πρὸ τῶν ἀφρῶν τοῦ 1972 ή ἀνάκαμψις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς. Ἐλάχιστα τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτευχέντα διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν ἀποθεμάτων χάλυβαν καὶ ἄλλων βιομηχανικῶν προϊόντων πρὸ τὸν ζήτησιν. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἔξακολουθῶν νὰ εἶναι χαμηλαῖ. Πιστεύεται πάντως ὅτι ἡ ἐπὶ ὑψηλοτέρων ἐπιτέδων παραγωγὴ σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους διὰ νὰ σταθεροποιηθῇ κατὰ Φεβρουάριον ἡ Μάρτιον.

Ἀπὸ μίαν ἔρευναν, εἰς ἥν προήλθεν Αμερικανικὸν περιοδικόν, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀνάτολην τὸν Κόσμον παραγωγὴν χάλυβαν, διαπιστοῦται ἡ ὑποχώρησίς της, μὲ ἄμεσον, βεβαίως, τὸν ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὴν Ναυτιλίαν τῶν τράμπτ ιδιαιτέρως.

Αἱ διαπιστώσεις ἀναφέρουν: Πτώσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν κατὰ 9% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1970. Πτώσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Δ. Γερμανίαν κατὰ τὸ 5ημένον τοῦ 1971 κατὰ 10% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1970. Αἱ παραγελίαι κατώτεραι κατὰ 20%. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ παραγωγὴ κατωτέρα τῆς προσδοκωμένης. Ή αὐτῇ διαπιστώσις καὶ διὸ τὴν Ιαπολίαν.

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὰ ἀποθέματα συσσωρεύονται. Ή παραγωγὴ περιωρίσθη εἰς τὰ τρία τέταρτα αὐτῆς. Αἱ τιμαὶ ἐκτίπτουν. Καὶ τέλος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πε-

ρικόπτεται ἡ παραγωγὴ εἰς μίαν ἀγορὰν χαλαράν, ἐν ὅψει καὶ ἀπεργίας.

Δεδομένου ὅτι ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβας ἔχει ἀνάγκην πρώτων ύλων καὶ ὅγκου σημαντικὸν (σιδηρομετάλλευμα, κώκ, παλαιοσίδηρα) καὶ ὅτι ἡ ἀπασχόλησις τῆς φορτηγού ναυτιλίας ἐν πολλοῖς ἔξαρτάται ἀπὸ τὰς μεταφορὰς αὐτάς, εὐεξήγητος ἀποδαινεῖ νὴ κρατοῦσα ἀνισόρροπος κατάστασις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάς.

Θά χειροτερεύουσαν, μᾶλλον, τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς αἱ λιμενεργατικαὶ ἀπεργίαι εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Ἀπήργησαν ἡδη αἱ τῶν λιμένων τοῦ Β. Ειρηνικοῦ, ἐνώ κατὰ Σεπτέμβριον προβλέπεται νὰ ἀπεργήσουν οἱ λιμενεργάται τοῦ Κόλπου καὶ τῆς Ἀκτῆς τοῦ Β. Ατλαντικοῦ.

Ἐντονωτάτη ἡ κρίσις καὶ εἰς τὴν Πειραικήν ναυλαγορᾶν, τὴν ἀσχολούμενην κυρίως μὲ ναυλώσεις Μεσογείου καὶ τοῦ Εύρωπα-κού χώρου. Διαπίστωσις θλιβερό: Διὰ μίαν διαταγὴν προσφορὰ εἴκοσι καὶ πλέον μικρῶν φορτηγῶν. Εὐνόητον τὸ ἀποτέλεσμα. Μὲ ζημιάν ἀναλαμβάνεται τελικῶς ἡ μεταφορά.

Καὶ ὁ λόγος τῆς ἀγωνίδους αὐτῆς ὑπερπροσφορᾶς σκαφῶν εἰς καὶ μόνος: Πιέζονται ἀπὸ τοὺς δανειστάς — τὰς Τραπέζας — οἱ χρεωμένοι πλαισιοτήται διὰ τὰς ληξιπροθέσμους ὑποχρεώσεις των. Ἀναλαμβάνουν τὴν οἰανδήποτε μεταφορὰν ἥτις θὰ τοὺς προσκομίσῃ τὰ μετρητά, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι ἡ αύριον θὰ εἶναι καλυτέρα, ὥστε νὰ καλυφθῇ καὶ ἡ ζημιά.

Ἴσως νὰ ἐπεδάλετο, πρὸ μιᾶς τόσου κρισίμου καταστάσεως ἡ χαλάρωσις τῆς πιέσεως ἀπὸ τοὺς δανειστάς, ἡ οὐδέν, ἀλλως τε, ἀποδίδουσα. Οὐκ ἂν λάδης ἀπὸ τοῦ μῆ ἔχοντα. "Οταν οἱ καιροὶ βελτιώθουν θὰ ὑπάρξουν τὰ περιθώρια καταβολῆς τῶν καθυστερουμένων.

Χαρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως: Ἐναυλώθη μπάλκ κάρριερ 54.000 τόνων d.w. διὰ χρονικὸν διάστημα ἐννέα μηνῶν ἀπὸ Αὔγουστου - Σεπτεμβρίου μὲ τὸ πρωτοφανῶς χαμηλὸν μίσθωμα τοῦ 1.35 δολ. κατὰ τόνων καὶ μῆνα.

Τὸ σκάφος αὐτὸν ἡτο χρονοναυλωμένον εἰς Ιαπωνίας ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ὁκτωβρίου διὰ τρία ἔτη πρὸς 4.30 δολλάρια τὸν τόνων καὶ μῆνα!

Καὶ διερωτᾶται τις: Θὰ ἀνθέξουν οἱ χρο-

νοναυλωταὶ νὰ συνεχίσουν πληρώνοντες τὰ ὑψηλὰ μισθώματα; Αὐτοὶ ὑπῆρξαν οἱ κύριοι τοῦ μπούμ δημιουργοὶ μὲ τὸ κλείσιμον ταύτην τοσάρτη τόσον ὄγκωδους τοννάς. Τὴν ιδίαν τῶν ἀγερμάτιστον, ὅπως ἀποδεικνύεται, αἰσιοδίσιαν πληρώνουν τώρα. "Εῶς πότε ὅμως; Τὸ παρελθόν, ὅσοι τὸ ἔζησαν, μᾶς ὑποχρεωνει νὰ φοβούμεθα τὴν ἀσυνέπεια τῶν χρονοναυλωτῶν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των.

Τὰ πλέον παράδοξα συμβαίνουν μέσα εἰς αὐτὴν τῆς πρωτοφανοῦς ὁδύτητος κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Μᾶς λέγουν ὅτι ὅλαι αἱ δεξαμεναὶ τῶν διϋλιστηρίων, τῶν Εύρωπα-κού καὶ τῶν Ιαπωνικῶν εἰναι ὑπερπλήρεις. Αἱ ἀνάγκαι μεταφορᾶς εἰναι πρὸς τὸ παρὸν πειριώμεναι, ἔξι οὖ καὶ ἡ ἀποχὴ τῶν ἀταιρίων πετρελαίου ἀπὸ τὴν ναυλαγορά. 'Αναύλωτα σκάφη πολλὰ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἀναζητοῦντα τὸν οἰονδήποτε ναύλον. Αποτέλεσμα τὰ πληρωθέντα 17½ τῆς Γουορλαντεάκη εἰς ιαπωνικὸν τάνκερ μαρμούθ διὰ ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου - Εὐρώπης.

Καὶ διὰ τὴν πλήρη ἀπεικόνισιν τῆς καταστάσεως. Συμφόρησις κινήσεως ἐμφόρων δεξαμενοπλοίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ. Πολυήμερος ἡ ἐκεὶ ἀναμονὴ πρὸς ἐκφόρτωσιν!

ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΝ

Τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας ἀναζητοῦνται. Πυκναὶ ἡδη αἱ σειραὶ τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν, εἰς τὴν Κυνόσουραν καὶ τὸν Πόττερνταμ. Πολυήμερος ἡ ἐκεὶ ἀναμονὴ πρὸς ἐκφόρτωσιν!

Καὶ ὁ λόγος τῆς ἀγωνίδους αὐτῆς ὑπερπροσφορᾶς σκαφῶν εἰς καὶ μόνος: Πιέζονται ἀπὸ τοὺς δανειστάς — τὰς Τραπέζας — οἱ χρεωμένοι πλαισιοτήται διὰ τὰς ληξιπροθέσμους ὑποχρεώσεις των. Ἀναλαμβάνουν τὴν οἰανδήποτε μεταφορὰν ἥτις θὰ τοὺς προσκομίσῃ τὰ μετρητά, μὲ τὴν ἐλπίδα ὅτι ἡ αύριον θὰ εἶναι καλυτέρα, ὥστε νὰ καλυφθῇ καὶ ἡ ζημιά.

Καὶ ὑπόλογίζονται τὰ μέχρι τοῦδε παρωπλισμένα μικρά καὶ μεγάλα, ἔδω καὶ εἰς λιμένας τοῦ Ἑξατερικοῦ, ὅτι ὑπερβαίνουν τὰ διακόσια, ἐνῷ ἀναμένονται ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ μηνὸς νὰ καταπλεύσουν εἰς τὸν Πόττερνταμ. Αρκετὰ ἐπίσης τὰ πρὸ τῶν ναυηγίων σκάφη, ἐφόσον, βεβαίως, ἡ ναυλαγορὰ παραμείνῃ εἰς τὰ κρατούντα ἐπίζημα χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Προετοιμασθώμεν, λοιπόν, νὰ τὰ δεχθῶμεν. "Ἄν τὸ φθινόπωρον οἱ ναύλοι δὲν σημειώσουν αἰσθητήν τινα βελτίωσιν, ὁ ὄρμος τῆς Ἐλευσίνος καὶ οἱ γύρω μας λιμένες (Χαλκίδος κλπ.) ὑπάρχει φόδος νὰ ἐπανίστηται, ἵνα ὀκτιβρίως μὴ ἀντικρύζωμεν τὰς δυσκόλους ἡμέρας ἀκάλυπτοι.

ΔΙΑΤΙ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ :

'Ελληνικά σκάφη δέν ναυλώνουν οι Σοδειτικοί όργανισμοί. Ρηταί αἱ ἔκ Μόσχας διασταγαί. 'Εχομεν σαφεῖς, ἀνεπιδέκτους διαφεύσεως πληροφορίας, ἐκ τῶν πραγμάτων, ἄλλως τε, ἐπιβεβαιωμένας. 'Η κρίσις τοῦ μεσογειακοῦ μας φορτηγοῦ ἵσως ἐκείθεν νὰ ἔχῃ τὴν ἀφορμήν.

Κατὰ παράδοσιν τῶν ὑφισταμένων ἐμπορικῶν συμφωνιῶν τὰ Σοδειτικά σκάφη κατακλύζουν τὰς θαλάσσας μας καὶ παραλαμβάνουν ἐντεύθεν ὅλα τὰ φόρμα ἔξαγόμενα διὰ τὴν Ρωσίαν φορτία. 'Απούσα εἰς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας η ιστομία. 'Ελληνικά σκάφη ἔπαισαν νὰ προσεγγίζουν εἰς τοὺς ρωσικοὺς λιμένας. Δέν μεταφέρουν ἐκείθεν οὐτε τὰ εἰς Ἑλλάδα εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα.

Πρόκειται ὅμως ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν ζωηρόπεραι νὰ ἀναπτυχθούν αἱ μεταξὺ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Ρωσίας ἐμπορικαὶ συναλλαγαί. 'Η «Ἐλληνική», ἡ ἐκτεινούσα τὰ ταξιδία τῶν ἐξ Ἀμερικῆς πλοίων τῆς μέχρι τῶν ρουμανικῶν καὶ βουλγαρικῶν λιμένων θὰ ἔχῃ κάθε συμφέρον νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ δίκτυον τῆς πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν γραμμῆς τῆς καὶ τοὺς πλησιοχώρους ρωσικοὺς λιμένας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι δέν θὰ ἀπεκλείστο καὶ τὰ 'Ελληνικά πλοία γραμμῆς ἀπὸ τὰς μεταξὺ Ἀμερικῆς καὶ Ρωσίας μεταφοράς.

Σχετικαὶ βολιδοσκοπήσεις ἐπειθεδίασθαν τὴν ἀπροθυμίαν τῶν ρωσικῶν ὄργανων σπῶς ἐπιτρέψουν τὴν παραλαβὴν ἀπὸ τὰ 'Ελληνικά πλοία φορτίων τῆς γραμμῆς Ρωσίας - Ἀμερικῆς καὶ τάναστολιν. Δέν γνωρίζουμεν ὃν τὸ σοβαρὸν αὐτὸς ζήτημα ἔχει φάσσει μέχρι τῶν 'Υπουργείων Ναυτιλίας καὶ Ἐξωτερικῶν. Τὸ κατάλληλα διαδήματα εἶναι ἐπιβεβλημένα, ἀφοῦ τὰ καταγγελλόμενα διακριθωδούν ἀπὸ σχετικὴν ἔρευναν μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν μας κύκλων.

Ἀπαράδεκτος ἡ τακτικὴ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, ἐνώ τὸ ρωσικὸν ἀπολαμβάνει εἰς τοὺς λιμένας μας τοῦ κάθε προνομίου, τοῦ ἐκ τῶν διμερῶν συμβάσεων ἀπορρέοντος. Τοὺς λόγους τῆς τοιούτης μονοπλεύρου τακτικῆς ἀγνοούμεν. 'Η Μόσχα εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ μᾶς τοὺς γνωρίσῃ. Εἰς τούτο καὶ θὰ ἀποβλέπῃ τὸ πρὸς αὐτὴν ἐντεύθεν διάδημα.

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Εγκυροι πληροφορίαι μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι δέν ἀπέχομεν πολὺ ἀπὸ τὴν σύντασιν τῆς Τραπέζης Ναυτικῆς Πίστεως. Αἱ δύο μεγάλαι τράπεζαι, ἡ 'Εθνικὴ καὶ ἡ 'Εμπορικὴ, ἀνέλασθον τὴν προσπάθειαν. Πρωτοβουλία τῶν Τραπέζων αὐτῶν κεφάλαια σημαντικά ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔξησφαλίσθησαν ἥδη. Ο κ. 'Αχης ἐκφράζει τὴν ικανοποίησίν του. Αἱ σχετικαὶ διαπραγματεύσεις πρωθύπτωται. 'Απομένει ἡ θέσπισις τῶν νομοθετικῶν προβλέψεων καὶ ἡ σύντασις τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας, μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν ἡμετέρων καὶ τῶν ξένων πιστοδοτικῶν ὄργανωνσεων.

Τὸ Τράπεζα τῆς Ναυτικῆς Πίστεως, τιθεμένη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας, θὰ διευρύνῃ τὴν ἥδη ἀσκουμένην, βάσει τῶν τελευταίων πιστωτικῶν μέτρων τῆς Κυβερνήσεως, σχετικὴν δραστηριότητα.

Καὶ ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην κεφαλαίων καὶ δὴ σημαντικῶν ἡ ναυπηγικὴ μας, κυρίως, βιομηχανία, ἵνα κατ' ἵσην μοίρων πρὸς τὰς παρεχόμενας ἀπὸ τὰ ξένα ναυπηγεία μακροπρόθεσμούς καὶ χαμηλοτόκους πιστώσεις, παραχωρεῖ καὶ αὐτὴ τὰ προϋποτιθέμενα διὰ μίαν ναυπηγηστιν δάνεια.

Κεφάλαια, ἐπίσης, χρειάζεται οἱ ἐφοπλιστής διὰ τὰς ἔκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀγοράς, διὰ τὰς ἐπισκευάς καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Περιωρισμένα τὰ μέχρι τοῦδε παρεχόμενα. Εἰς μίαν Ναυτιλίαν τοῦ ὄγκου τῆς ίδιῆς μας, ἀξίας πολλῶν δισεκατομμυρίων δολαρίων, μολις εἰς δισκοπία πεντηκόντα ἑκατομμυρία δολλ. ὑπολογίζονται αἱ μέχρι τοῦδε παραχωρηθεῖσαι χρηματοδοτήσεις.

Τὸν διάτομο τῶν συμμετοχικῶν πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν παραχωρήσεων θέλει διευρύνει. 'Η προδλεψις καθορίζει ἔνα κεφαλαίον σταθερῶς διαθέσιμον διὰ τὴν ἔγχωριον χρηματαγοράν τῆς Ναυτιλίας, ὑπερτριακούς ἑκατομ., δολαρίων. Καὶ τὸ πάγιον αὐτὸς κεφαλαίον θὰ ἐνισχύσῃ ἔκστοτε διὰ προεξοφλήσεων τῶν ὑποθηκικῶν ἐπὶ πλοίων δανείων εἰς τὴν διεθνή κεφαλαιαγοράν, ἀπὸ τὴν ὄποιαν, χάρις εἰς τὴν πίστιν τῶν Τραπέζων, αἴτινες θὰ συμμετάσχουν εἰς τὴν σύντασιν τῆς Τραπέζης Ναυτικῆς Πίστεως, θὰ καλύπτεται μέρος, εστω, τῶν εἰς κεφαλαία ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Εἰδικώτερον διὰ τὴν ἀναπτυσσομένην ναυ-

πηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν τὰ ἀφονώτερα κεφάλαια διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς παραγωγῆς τῆς είναι καὶ αὐτὴ ἡ προϋπόθεσις τῆς ὑπάρχεως της. Τὸ πρόβλημα τῆς χρηματοδοτησεώς της είναι τὸ ὅν τῶν δύο πρωταρχικῶν. Τὸ δεύτερον ἔγκειται εἰς τὴν ἐπάρκειαν τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ.

'Απομένουν, βεβαίως, νὰ ἀρθοῦν καὶ τὰ δύο διαφρωτικά διὰ τὴν σύντασιν τῆς Τραπέζης ὑψίστανται ἐμπόδια. 'Ενα μόνον γεγονός είναι τὸ πλέον εὐχάριστον: 'Τὸ ὑπεραφθονούν κένων κεφάλαιον ἐμφαίνεται πρόθυμον νὰ συμμετάσχῃ. 'Η ὑπόθεσις τοῦ «Shipping» καὶ δὴ τοῦ τόσον ἐκταθέντος Ἑλληνικοῦ, ἀποτελεῖ τὸν ἐλκυστικὸν παράγοντα.

Καὶ ἡ Ναυτιλία, ὃν ἐπιτύχη τὴν ἐντεύθεν κατὰ ποσοστὸν σημαντικότερον χρηματοδότησιν τῆς, θὰ καταστῇ καὶ περισσότερον παραγωγικὴ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας. 'Αφονωτέρα θὰ είναι ἡ ἔξ αυτῆς συναλλαγματικὴ πρόσθοδος, ἐγγύτερον τῆς Οἰκονομίας μας θὰ κινηταί. Δεκάδες χιλιάδες ἐργατικῶν χειρών θὰ ἀπασχολούνται διὰ τὴν ναυπηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν μας.

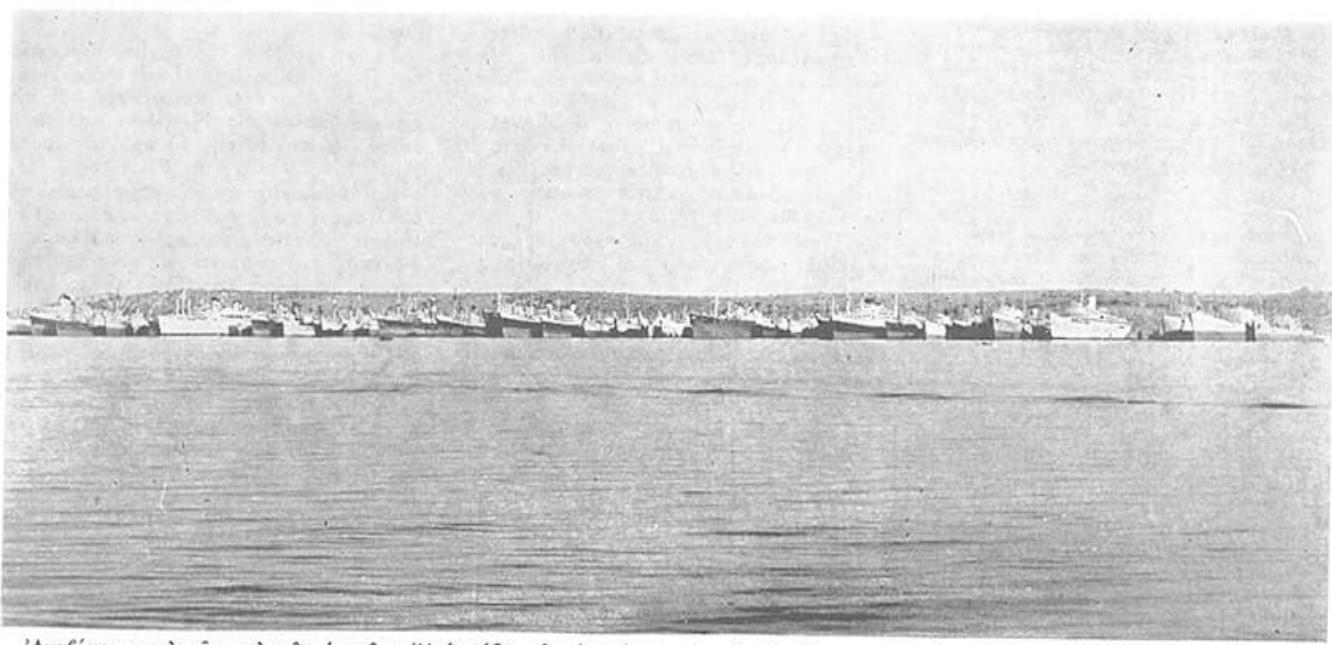
ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΑΣ

'Ολίγον καθυστερημένως μᾶς ἐτέθησαν ὑπὸ δηλώσεις τοῦ 'Εμπορικοῦ Συμβούλου τῆς Βρετανικῆς Πρεσβείας κ. Σ. Ντωμπάρον ἐπὶ τῶν ἐλληνο- ἀγγλικῶν συναλλαγμάτων τῆς τελευταίας διετίας. Τὴν ἐλλειμματικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῆς 'Ελλάδος μετά τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου πειράται οὕτως νὰ δικαιολογήσῃ, ὑπογραμμίζων καὶ τὴν σημασίαν τῶν ἀδήλων πόρων διὰ τῶν ὅποιων καλύπτεται τὸ ἐλλειμμα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου.

Αἱ στήλαι αὐτοὶ δὲν θὰ εἶχον τι νὰ παρατηρήσουν, λόγῳ ἀναρμοδιότητος, εἰς τὰ παρά τοῦ κ. Ντωμπάρον προσβαλλόμενα, ὃν δὲν ἀνέφερετο οὕτως καὶ εἰς τὰ ἔξ 'Αγγλίας ναυτιλιακά ἐμβάσματα. «Ποσοστὸν — ἐπόνισε — 15-20% τούλαχιστον τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, ὅπερ εἰσάγεται εἰς τὴν 'Ελλάδα, μέσω τοῦ διεθνούς ναυτιλιακοῦ κέντρου τοῦ Λονδίνου, ἀποτελεῖ καθαρῶς δρετανικὴν συμβολήν».

Οὐδὲν τὸ ἀνακριβέστερον τοῦ ἀνωτέρω ισχυρισμοῦ. Ληγμονεῖ, ως φαίνεται, ὁ κ. 'Εμπορικός Σύμβουλος, ὅτι τὰ ἐκ Λονδίνου ἐμ-

ΠΥΚΝΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΣΕΙΡΑΙ ΤΩΝ ΑΡΓΟΥΝΤΩΝ



'Αναβίωσις παλαιῶν χαλεπῶν ἡμερῶν; 'Η ἀρμάδα τῶν ἀργούντων εἰς τὴν Κυνόσουραν, θεωρέμην ἀπὸ τῆς ἀκτῆς τοῦ Περάματος.

καὶ οὐ μά λήψεως ἴδιαι τέρας παγίας ἡ ὑπερωριακῆς ἀμοιβῆς, ὡς ἐπὶ λέξει ἀναγράφεται εἰς τὴν παράγραφον ἐκείνην.

Τὰ σχετικά ἔρωτήματα, ἐξ ἄλλου, ἔχουν συνήθως δύο σκέλη: 'Εάν, δηλαδή, ή κατονομαζομένη ἐργασία εἶ μπί πά τη εἰς τὰ καθηκόντα τοῦ ναυτικοῦ καὶ ἔαν πρέπει νὰ ἀμείβεται η ὅχι δι' ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς. Καὶ ή μὲν ἀπάντησις ἐπὶ τοῦ δευτέρου σκέλους δίδεται ἀπό τὴν παρατεθεῖσαν διάταξιν τῆς παραγρ. 2 τοῦ Κεφ. Ζ' τῆς Συλ. Συμβάσεως. 'Αλλ' ή ἀπόρια τοῦ πρώτου σκέλους δὲν δικαιολογεῖται, διότι ὁ Κανονισμὸς 'Ἐργασίας ἐπὶ Φορτηγῶν πλοίων ισχύει πλέον τῆς τριακοντατίας, διάστημα πολὺ μακρὸν διὰ ἡ ἐπιτρέπωνται περιθώρια ἀμφιβολίῶν καὶ ἔωθιματικῶν.

Άρκει ή «κοινή ναυτική πείρα» διά νὰ γνωρίζουν ναυτικοί, άξιωματικοί και πληρώματα, ποια καθήκοντα και έργασίαι, ἐπὶ πλέον τῶν ὅσων ἀναγράφονται εἰς τὸν Κανονισμὸν — κατὰ τρόπον μὴ περιοριστικὸν — εἰδικῶς δι' ἔκαστον ναυτικὸν καθηκόντων, πρέπει νὰ τελειώνονται κατὰ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἔργασίαν τῶν.

Πού, συμεπώς, πρέπει να άπτοδύσωμεν τάς έκαστοντάδας τών όμοιοιμόρφων έρωτημάτων και τήν πρόσθετον ἀπασχόλησιν τῶν ὑπηρεσίων καὶ τῶν δργανώσεων, διότι ἄγνοια στοιχειώδων γνώσεων καὶ βασικῶν διατάξεων δὲν δικαιολογεῖται. 'Ἐάν ὑπάρχῃ, πράγματι, ἡ τοιαύτη ἄγνοια, θὰ χρειασθῇ ἡ ἴδρυσις Σεμιναρίων διὰ τὴν ἄμεσον μετεκπαίδευσιν πλοιάρχων καὶ στελεχών Ναυτιλιακών Γραφείων. Μία ταξινόμησις τῶν ἐρωτημάτων ἀπό ἀπόφεως περιεχομένου, καὶ ἀπό ἀπόφεως κατηγορίας τῶν ὑποβαλλόντων ταῦτα, θὰ δόηγήσῃ τὸν 'Υπουργὸν κ. Ἰω. Χολένταν εἰς τὴν λῆψιν ἐνὸς ἀκόμη σημαντικού μέτρου, τὸ οποίον τὸ μὲν Y.E.N. θὰ ἀπολαλήσῃ τῷ φόρτου τῶν ἀπαντήσεων, εἰς δὲ τὰ πλοῖα θὰ ἀποκαταστήσῃ τὸ κύρος καὶ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου.

АКТОПАО:І:КА

Βασικὸς ὁ Νόμος: Αἱ ἀκτοπλοϊκὶ μεταφοραὶ διαφυλάσσονται ὑπὲρ τοῦ φέροντος τὸ Ἑλληνικὸν σῆμα πλοίου. Αἱ λιμενικὶ ἄρχαι ἐποπτεύουν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀπαγορευτικῆς διὰ τὰ ἔνεα πλοΐοι διατάξεως.

Απασχολούνται δώμας αἱ στήλαι μας ἐπὶ τοῦ ἰσχυόντος καθεστώτος διὰ τὰς μεταφοράς ἐπιβατῶν καὶ φορτίων εἰς τὴν Ἀκτοπλοΐαν ἵνα ἐπιστρέψωμεν την τάσιν ὁρισμένων δέννων τουριστικῶν σκαφῶν, ὅπως δέννωται ἐπιβάτες ἀπὸ ἕνας δύο λαρυγκῶν.

μένος είς ἔτερον, κατὰ παράβασιν, βεβαιώς,
τοῦ Νόμου.

Ορθώς τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἔσπευσε νὰ ἐπιστῆῃ τὴν προσοχὴν τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐνδιαιφερομένων πρακτόρων τῶν τουριστικῶν πλοίων, ἵνα προλαμβάνωνται αἱ καταστρατηγίσεις καὶ ἡ διεισδύσις τῶν ξένων πλοίων εἰς τὴν Ἀ-κτοπλοΐαν.

Δέν νομίζουμε ἄσκοπον ἡ πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς Ὑπουργικὴ διαταγὴ νὰ γνωστοποιηθῇ εὐρύτερον καὶ πρὸς αὐτὰς τὰς ξένας πλαισιοτήτριας ἔταιρίας, ἵνα μὴ κάποτε μᾶς προσβληθῆ καὶ ἡ μὴ ἐπιτρεπομένη ἄγνωστα γόνου.

ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ

Θά εισέλθουν, λοιπόν, εις τὸν ἀκτοπλοϊκὸν στίβον καὶ τὰ παριγλικὰ «Νιατάκια» καὶ «Ἀρκάδι», παρὰ τὸ γεγονός τῆς ὄμφιβολού ἡ μᾶλλον ἀδύνατη του ἐπ' αὐτῶν ἐφαρμογῆς τῶν Κανονών των Σόλας 1960 καὶ παρὰ τὰς ἔξι ἐπιστήμων χειλέων παρασχεθείσας περιπτώσεως του ἀντιθέτου κατηγορηματικάς δια-
βεβαιώσεις.

'Αντιλαμβάνονται, βεβαίως, οι τοῦ Υπουργείου ἀρμόδιοι, ὅτι ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτᾶς Βελτίωσιν εἰς τὴν ἔξι ἀπόφειρας ἀσφαλείας ἔξαγγελθεῖσαν προσπάθειαν τοῦ ἀκτοποίουκον στόλου δὲν πρόκειται νὰ περιμένουν. Θά δη, ἂν μῆτις ἄλλο, ἀσύνετος ὁ ἐφοπλιστής κεκείνος, δύστις θὰ διέβεθε τὰ πολλὰ κεφάλαια διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐνὸς συγχρονισμένου, μὲ πλήρη τὴν ἐπ' αὐτοῦ ἐφαρμογὴν τῷ κώνῳ καὶ ὃν γάρ ἡ σφραγίς εἰς αἷς, δύναται οἰօσθηποτε εύφυης ἐπιχειρηματίας κατορθώνῃ νὰ φέρῃ ἐδῶ ἔνα παρθίλικον σκάφος, χωρὶς τὰς προσβλεψίας τομένας, περὶ ἀσφραγίς εἰς ἴχνα διατάξεις, διὰ νὰ συναγωνισθῇ τὸ ἀκριδὸν σκάφος.

ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ

Συνεπήσαμεν τὴν ἰδιαιτέραν πορακολούθησιν ἀπὸ τὴν Ἐπιθέωρησιν τῶν Ἑμπορικῶν πλοίων τῶν ἐπισκευαζομένων καὶ μετακευαζομένων σκοφῶν τῆς ἑταῖρίας Εὐθυμιάδη. Συνχαὶ αἱ ἐπισυμβαίνουσι αἱ ἀνωμαλίαι, αἱ ἔκθετουσι ἄν μη τι ἄλλο τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ ἐλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου. Καὶ ὅμως αἱ ἀνωμαλίαι συνεχίζονται.

πεχρέωσε 400 τουρίστας νά έπιστρέψουν αεροπορικώς εις Ἀγγλίαν, ἔγκατατείψαντες τὴν κρουαζίεραν, ιδού καὶ ἄλλη πρὸ ἡμέρων ἀνωμαλία εἰς τὸ τουριστικὸν «Δελφοῖ». Τὸ «Ρώμενο» μετέδωσεν ἐκ Λονδίνου:

«Περίπου 100 Βρετανοί, εὐρισκόμενοι εἰς διακοπάς, μετεφέρθησαν αεροπορικῶς χθές τὴν νύκτα ἐταύδια ἐκ Ρόδου, διότι παρεπονέθησαν στὶ ὁ κλιματισμὸς καὶ τὸ ὑδραυλικὸν σύστημα ὠρισμένων διαμερισμάτων τοῦ Ἑλληνικοῦ κρουαζίεροπλοίου «Δελφοῖ» δὲν ἐλειτούργουν».

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ: Ἐξετέλεσε τὸ ὄχημα-
ταγωγὸν «Μίνως» τός ἐπιβληθέσας ἀπό
τὴν «Ἐπιθεώρησιν μετασκευῶν διὰ τὴν ἀπό-
κτησιν διπυθμένων; «Ἄν δὲν ἀπάτωμεθα, τὸ
πρωτόκολλον τῆς ἐπιθεωρήσεώς του ἔχει η-
δη λῆξι.

Δριμύταται ήσαν αἱ παρατηρήσεις τάς ὄποιας ὁ Γενικός Γραμματεὺς τοῦ Τουρισμοῦ κ. Μπαλόπουλος ἀπέγυνε πρὸς τὸν κ. Εὐθυμιάδην, παρουσίᾳ ὅλων τῶν ἄλλων ἐφοπλιστῶν τῆς τουριστικῆς Νοτιοτίλιας καὶ τῶν ἐκπροσώπων ἔξιν μεγάλων ταξιδιωτικῶν Γραφείων, διὰ τάς καταγγελομένας ἀνωμαλίας εἰς τὰ τουριστικά πλοῖα τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστοῦ.

Ο κ. Μπολόπουλος ἔφθασε μέχρι τῆς ἀπειλῆς, ὅτι τὸ θέμα Εὐθυμιάδην θὰ φθάσῃ μέχρι τοῦ Ὑπουργικού Συμβουλίου διὰ νὰ ἀπαγορευθεῖ τὰ ταξιδία τῶν τουριστικῶν σκαφῶν Εὐθυμιάδην. Ζωτικώτατα συμφέροντα τοῦ Τουρισμού παραθλητούνται —έποιησεν ὁ κ. Μπολόπουλος— ἀπό τὰς ἀνωμαλίας αὐτάς, αἵτινες, ἀτυχῶς, συνεχίζονται.

Καὶ ἀκόμη : Παρακολουθεῖ τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τάς περιέργους μεταβολὰς εἰς τὰ τακτικὰ δρομοδόγια τῶν πλοίων Εύθυμιαστὸν ; Ποιία λ.χ. ἀνάγκη ἐπέβαλε τὴν διακοπὴν τῶν δρομολογίων τοῦ «Αιολίς», τῆς γηραιώτερης Χίου - Μυτιλήνης καὶ τὴν ἀριστίων τῶν δρομολογίων τοῦ «Κνωσσός» πρὸς τὰ Δωδεκάνησα ;

Ἐν κυρίῳ ἄρθρῳ καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Μῆτρας οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν τουριστικῶν σκαφῶν σκάπτουν τὸν λάσκον των;» ἡ μεγάλη Ἀγγλική ἐφημερίς «Trade Gazette» (φύλλον 2 'Ιουλίου) καταγγέλλει λεπτομερῶς τὰς ἀνωμαλίας εἰς τὰ τουριστικά ταξίδια τῶν πλοίων Δ. Χανδρῆ και Κ. Εὐθύμιού.

Τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ ἑλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου παραβλάπτεται. Δικαιολογημένων αἱ παραπομπὲς τοῦ κ. Μπαλαστούλην

Η ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΩΝ ΔΕΚΑ

Τάς παλαιάς ἀνησυχίας διεδέχθησαν νέαι, διά τινα ἐκ τῶν μελών τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Κοινότητος, μετά τὴν πρόσφατον ἀπόφασιν περὶ εἰσόδου τῆς Ἀγγλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν τριῶν ἄλλων χωρῶν, ἡ οἵης Νορβηγίας, Δανίας καὶ Ἰρλανδίας. 'Η Εὐρώπη καθίσταται μεγάλη —πανίσχυρος, δύναμις, ἡ πρώτη. 'Η νέα αὕτη Εὐρώπη θὰ διατήτῃ τὰ μέσα ἔξυπηρτήσεως τοῦ συνόλου ὧν θαλασσίων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν της, στέχουσα τὸ τρίτον τοῦ παγκοσμίου στόμου, ἔναντι μεταφορικῆς ἀπὸ θαλάσσης κινήσεως, μὴ ὑπερβαίνοντος τὸ 27% τῆς παγκοσμίου.

Ίδιαιτέρως ή Γαλλία, ήτις ἐπὶ τοσούτῳ αικρὸν χρονικὸν διάστημα παρίστα τὸ προτύργυρον κατὰ τῆς διεύρυνσεως τῆς Κοινότητος, προσποθεῖ ἡδην νὰ διερευνήσῃ σαφῶς ἡνά κατάστασιν. Γνωρίζεις ὅτι, ὃ βρε-
αννικὸς ἔφοπτρισμός ἐπεδίωξε τὴν εἰσόδον
ις τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν μὲ τὴν πεποίθησιν
τι, πάσαν ἀπώλειον ἔκ τῆς συμμετοχῆς
—ώς τὸ παράδειγμα τῶν προϊόντων τῆς
έπειας Ζηλανδίας — βοή οὐτεροκάλυπτε τὸ

CABLES: "NAFTIKA"
TELEX: 6 3500 DM

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493
A/H 881407
836882

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

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

ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΣΥΝΕΖΗΤΗΘΗΣΑΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΟΛΕΒΑ

πλούσιον μεριδίον του εις τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Κοινότητος. Οἱ Νορβηγοὶ, ἐπιθυμοῦντες διακαῶς τὴν εἰσόδον, ἐπείγονται νὰ προσφέρουν τὰς ναυτικάς των ὑπηρεσίας πρὸς τοὺς "Ἐξ, τοὺς ὅποιους, ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόψεως, ἔθεωρουν ὑπαναπτύκτους. Οἱ Γάλλοι, δὲ, ὅμως, ἐφοπλισταὶ ήθελησαν τὴν κοινὴν πολιτικὴν μὲν τὴν βασικὴν σκέψιν, δῆτα ἡ πολιτικὴ αὐτὴ θὰ ἡδύνατο νὰ προσαπίσῃ τὰς θαλασσίας μεταφορᾶς τῆς Κοινότητος ἔνοντι τῆς ἐπιρροῆς τῶν τρίτων.

'Ἄλλ' ἡ Κοινότης τῶν Δέκα, ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης, δὲν εἶναι ἡ Κοινότης τῶν "Ἐξ. Διὰ τὸν ἀπλοὺν λόγον, διὰ μεταξὺ τῶν τρίτων τούτων ἐπρωτοστάτουν οἱ "Ἀγγλοὶ καὶ οἱ Νορβηγοὶ". Ἐκφράζουν, λοιπόν, τὴν ἀποφιν, μήπως τὸ πρόδηλημα τῆς προσαπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς Κοινότητος καταστῆ περισσότερον ἐσωτερικὸν πρόδηλημα παρ' ὅσσον εἶναι ἔξωτερικόν. Διότι βλέπουν ὅτι, τόσον ἡ ἴστη κατανομὴ μεταξὺ τῶν μελῶν ὅσον καὶ ἡ διαφοροποίησις κατὰ λόγον δυνάμεως ἡ ἔξειδικεύσεως, εἶναι ὑπόθεσις λιὸν δυσχερῆς. Τοσούτον δυσχερές, ὕστε νὰ φθονοῦνται μήποτε ἡ νέας "ναυτιλιακὴ" Εὐρώπη, καταστῆ περισσότερον τοῦ δέοντος "ἀγγλικήν". Τὸ φάσμα τῶν Κόνφεραν καὶ τῶν στεγανῶν διατάξεων τῶν, ἀποτελεῖ πάντοτε ἐν προηγούμενον.

Εἰς τὰς διαφόρους αὐτὰς σκεψεις καὶ κρίσεις, δὲν βλέπομεν μηνημονεύμενην ἀκόμη τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν ρόλον τῆς ὡς διεθνοῦς μεταφορέως. Τμῆμα τῆς Εὐρώπης ἡ Ἐλλάς, διαθέτουσα ἔνα ἐκ τῶν μεγαλύτερων στόλων τοῦ κόσμου καὶ ἔχουσα τὰς γνωστὰς μετὰ τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς συνδέσεις, δὲν θὰ ἐπειθύμει, φυσικά, νὰ ἔδη τὰς ναυτικάς της ὑπηρεσίας δεσμευομένας ἐκ περιορισμῶν ἡ διακρίσεων τῆς Κοινότητος. Η ἰσότης τῶν σημαιῶν ἀποτελεῖ σύμβολον τοῦ ἐλευθέρου κόσμου καὶ ιδικὸν τῆς. Καὶ ὡς τοιύτον ἡ Εύρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης, πιστεύομεν, νὰ τὸ σεβασθῇ. "Ἀλλως, ἐπὶ μωτάσιων θὰ ἐπισύνῃ τοὺς κινδύνους καὶ τὰ προδηλήματα τῶν ναυτιλιακῶν διακρίσεων τῆς Βορείου καὶ τῆς Λασινικῆς Ἀμερικῆς, ὅπως καὶ τῶν νέων χωρῶν τῆς Ἀνατολῆς.

EIS THN APΩ ANATOLHN

Τὸ ἔτερον μέγια ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τοῦ Χόγκ Κόγκ, ὁ "Ομίλος C. Y. Tung, συντηρητικότερον τῆς Ἐταιρίας τοῦ κ. Πάο Αναπτυσσόμενον, ἔφθασε νὰ ὑπολογίζῃ μετὰ τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγήσεων, εἰς μίαν δύναμιν τεσσάρων ἑκατομμυρίων τόννων, ἐξ ἑκατὸν σκαφῶν, φορτηγῶν, ἐπιβατηγῶν, λαΐνερς, μπάλκ κάροιρες καὶ δεξαμενοπλοίων. Ο στόλος τοῦ κ. Πάο θὰ φέρσῃ μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν παραγγελιῶν τὰ δέκα ἑκατομμύρια τόννων.

Καὶ ἐπιστηματίνεται ἡδη ἡ παρουσία τοῦ 'Ομίλου Tung εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων - κοντένερς. Ἐπτά τοιάυτα ἑκτελοῦν ἡδη τὴν γραμμὴν "Ἀπω Ανατολῆς - Βορ. Ειρηνικοῦ, ἐνῷ ἔξ οἰδαί διὰ κοντένερς ναυπηγούνται εἰς τὰ ἴστακα καὶ γαλλικά ναυπηγεῖσα, μεταφορικῆς ικανότητος 1.200 κοντένερς τῶν 20 ποδῶν. Μὲ αὐτὰ θὰ ἐγκαινιασθῇ ἡ τακτική

Συνεσκέψθη μετὰ τοῦ κ. "Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας τὸ Πρεσβείον τῆς 'Ενωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, ὑπὸ τὸν κ. 'Ανδρέαδην καὶ συνεζήτησεν ὠρισμένα θέματα, ἀπασχολοῦντα τὴν Ναυτιλίαν. Πλήρης κωτανόησις ἀπόψεων διεπιστώθη. Ο κ. Χολέβας παρείχειν, ὅπου ἔχειράζεται, τὰς ἀναγκαῖας διευκρινήσεις καὶ διεβεβαίωσης τούς ἐφοπλιστὰς ἐπὶ τῆς ἐπιμόνου μερίμης διὰ τὴν διεκπεραίωσιν ὠρισμένων θεμάτων.

Τὰ συζητηθέντα ἀναφέρονται ἐν συντόμῳ κατωτέρῳ :

ΘΕΜΑ 1ον : ΟΡΓΑΝΙΚΟΝ ΠΛΗΡΩΜΑ

Ἡ "Ἐνωσις εἰς ἔκτενή ἀναφοράν της διετύπωσεν εἰς τὸ 'Ὑπουργείον τὰς ἀπόψεις τῆς ἐπὶ τῆς καθιερώσεως ὁργανικοῦ πληρωματος" ἀπὸ τοὺς πλοίους.

Ἡ "Ἐνωσις προτείνει, ὅπως διὰ τῶν Ἐγκριτικῶν καὶ μόνον Προσώπων πρὸς ἄξεων ὡν δρίζεται κατὰ τὴν περίπτωσιν τὸ ὄργανον τηλήρωμα καὶ ἐπαφής ταιριάς ἐλεύθερος ὁ ἐφοπλιστής νὰ ναυτολογῇ τὰς ειδικότητας ναυτικῶν, σις ὅποιαι, κατὰ τὴν κρίσιν του, ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν συντήρησιν κλπ. τοῦ σκάφους.

ΘΕΜΑ 2ον : ΠΡΟΛΗΨΙΣ ΚΡΟΥΣΜΑΤΩΝ ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Τὸ θέμα τοῦτο ἔξακολουθεῖν ἡ ἀπασχολή την Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἡ ὅποια ἐπιβαρύνεται δυσαναλόγως ἀπὸ τὰ πολυάριθμα κρούσματα ψευδασθενῶν.

Ἡ "Ἐνωσις ἐπανέρχεται ἐπὶ τοῦ αἰτήματος καὶ παρακαλεῖ ὅπως προωθηθῇ τὸ Σχέδιον Ν.Δ., τὸ ὅποιον συνέταξε τὸ 'Ὑπουργείον.

Αἱ διατάξεις τοῦ Σχέδιου εἴναι πάρα πολλαῖς, ἀφοροῦν σοβαρά θέματα καὶ ἀπαιτοῦν προσεκτικὴν μελέτην, δι' ὃ καὶ ἐξη-

γραμμὴ ἀπὸ τὴν "Ἀπω Ανατολῆς πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Β. 'Ατλαντικοῦ. 'Ανάπτυξις ἀξιοσημείωτος, βοσιζομένη, κυρίως, εἰς τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ πλοίου τοῦ Χόγκ Κόγκ. Χαμηλὸν κόστος ἐπανθρώσεως, χαμηλότοκος χρηματοδότησις, φορολογικὴ ἀσυδόσια — σημαία Λιβερίας — μὲ ἀφετηρίσιν τὴν "Ἀπω Ανατολῆς, τὴν τόσον ραγδαίως ἀναπτυσσομένην.

Δὲν ὑπῆρξε, κατὰ συνέπειαν, ἀπλῆ μεγαλυχία, ἡ πρό τινος δήλωσις τοῦ κ. Πάο,

τὴν θητὴν ὥπως τὸ θέμα ἔλλοθη ἐνώ πιον τοῦ Σ.Ε.Ν. κατὰ τὸν Σεπτέμβριον. Ἐγένετο δεκτόν.

ΘΕΜΑ 4ον : ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΕΡΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὸν Τύπον εἰδῆσις, ὅτι τὸ 'Ὑπουργείον προτίθεται νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν νομοθεσίαν «περὶ Συλλογικῶν Συμβάσεων».

Ἡ "Ἐνωσις παρεκάλεσεν ὅπως τὸν ἀντικείμενον τὴν Ἐγκριτικὴν νομοθετικὴν ρυθμίσεως, καθ' ὅσον ὁ Α.Ν. 3276/1944, ισχύσας ἐπὶ 25ετίαν καὶ πλέον, ούδεμισιαν ἐδημιούργησεν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἀνωμαλίας.

ΘΕΜΑ 5ον : ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΧΟΛΗΣ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Τὸ 'Ὑπουργείον εἶχε πρωθήσει νομοσχέδιον περὶ ἀμέσου λειτουργίας τῆς καθ' ὅλα τούτων Σχολῆς ἐν 'Αγίῳ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ πρὸς ηπιότησιν ὑπωφέλιων Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοὺς κατόχους διπλώματος Β' τάξεως.

Ἐζητήθη ὅπως ἐπισπευθῇ ἡ ψήφισις τοῦ Νομοσχεδίου, ἵνα ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου λειτουργήσουν αἱ Σχολαὶ αὐταὶ.

ΘΕΜΑ 6ον : ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΧΟΛΩΝ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ἐζητήθη ὅπως ἐπισπευθῇ ἡ λειτουργία τῶν Σχολῶν Προπαιδεύσεως ΠΡΕΒΕΖΗΣ καὶ ΝΕΑΣ ΜΗΧΑΝΙΟΝΑΣ, καθ' ὅσον ἡ λειτουργία τῶν φυτωρίων τούτων κρίνεται ὅλως ἐπείγουσα καὶ ἀναγκαῖα διὰ τὴν διοχέτευσιν νέων εἰς τὴν θάλασσαν.

Ο κ. Χολέβας ὑπεσχέθη ἐντὸς ἔτους τὴν ένορξην τῆς λειτουργίας τῆς Σχολῆς Πρεβέζης.

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

στρέφεται αυτή πρὸς τοὺς πλέον προηγμένους τομεῖς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὰ πλοῖα κοντέινερς καὶ τὰ μεγάλα τουριστικά ύπερωρκεάνια τοῦ γύρου τοῦ Κόσμου. Το παρό τοῦ Ὁμίλου Tung ἀγορασθὲν ύπερωρκεάνιον «Κουῆν Ἐλίζαμπεθ», πρόκειται —ώς πλωτὸν Πανεπιστήμιον μετὰ τριῶν ἄλλων ἐπιβατῶν λαῖνερς— νὰ ἀναλάθουν τὰ τουριστικά ταξίδια.

ФОРЛОГІКА

Νομίζουμεν ὅτι οὐτε εὐνοεῖ οὐτε διευκολύνει τὴν προσέλκυσιν κεφαλαίων εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ἐπένδυσιν τούτων εἰς συμπλοιοκτησίας πλοίων ἡ προσφάτως δοθεῖσα ἔρμηνεια περὶ φορδολογίας τῶν μερισμάτων Α.Ε., αἱ όποιαι εἶναι μὲτοχοι εἰς ἐφοπλιστικήν ἐπιχείρησιν ἡ εἰς πλοιοκτησίαν.

Η ύπαγωγή τῶν μερισμάτων μᾶς Ἀνωνύμου Ἐταιρίας, ή όποια, πλὴν τῆς συμμετοχῆς της εἰς τὸν πλοιοκτήσιαν ή Ἐφοριακήσιαν Ἐπικείρησιν ἔχει καὶ ἀλλούς τομεῖς δραστηριότητος καὶ κερδῶν, καὶ καθ' ὃ μέρος ἀποτελοῦν κέρδη ἐκ τῆς συμπλοιοκτησίας, στερεῖ τοὺς μερισματούχους τῆς Α.Ε. τῶν τελευταίων τούτων κερδῶν, καθ' ὃ ποσοστούς ταῦτα μειούνται ἐκ τῆς ύπαγωγῆς των εἰς τὴν φορολογίαν Α.Ε.

‘Η ἐρμηνεία αὐτή δὲν ἔχει καθολικὴν ἐφαρμογὴν, σταν μέτοχος τοῦ πλοίου είναι φυσικὸν πρόσωπον, ἔστω καὶ ὃν τούτῳ ἀσκεῖ ἔτερον ἐπάγγελμα ή ἐπιχειρήσιν κλπ. Τοιουτοτρόπως οἱ μέτοχοι μᾶς Α.Ε. μετρίουν πλοιοκτησίας ή ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως τίθενται εἰς μειονεκτικὴν θέσιν.

Πρόκειται περὶ περιπτώσεως, ἡ ὅποια, ἀσφαλῶς δὲν ἔχει σήμερον — τουλάχιστον γενικέραν σημείσιαν. Ἀλλὰ ἐν ὅψει τῶν μεγάλων κεφαλαίων, τὰ ὅποια ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ναυτῆγησιν ὑπερμεγέθων πλοίων δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ προσέλκυσις κεφαλαίων, διατιθεμένων ὑπὸ Α.Ε. καὶ ἡ ἐπένδυσις τούτων διὰ τῆς συμμετοχῆς αὐτῆς εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἢ τὴν ἐφοπλιστικήν ἐπιτίχειρηστιν.

Τὸ Υ.Ε.Ν. πιστεύουμεν ὅτι ἔχει ἐπισημάνει τὴν περίπτωσιν καὶ ὁ Ὑπουργὸς κ. Ἰω. Χολέβας θὰ θελήσῃ νὰ ὑποδείξῃ τὴν ἀνάγκην ρυθμίσεως τῆς.

ΟΙ ΓΝΩΣΤΟΙ ΕΚΒΙΑΣΜΟΙ

Μπούκοτας ἡ σκήνη πρὸ διερέων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γκόττεμπουργκ ἀπὸ τὰ ναυτεργατικά συνδικάτα τῆς Σουηδίας κατὰ τοῦ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας φορτηγοῦ «Ειρήνη I.», ἐπένθρωμένου μὲ διόδικον μας πληρώμα. «Υπεχερώθη ὁ πλοίαρχος εἰς τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως, βάσει τοῦ ἀγγλικοῦ μισθολογίου, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοίον ἦτο συμβεβλημένον μὲ τὴν Π.Ν.Ο. Πληροφορθεῖς τὸ γεγονός ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, ἔσπευσεν ἐντόνως νὰ διαμαρτυρηθῇ πρὸς τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν, τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἐργασίας, καὶ τὴν Σουηδικὴν Ομοσπονδίαν διὰ τὸν ἀσκήθεντα ἐκβιασμόν.

Εἰς τὸ τηλεγράφημά του ὁ κ. Κατσαρός τονίζει, κυρίως, τὸ γεγονός ὅτι τὸ συμβατικόν ἐλληνικὸν μισθοῖ ὁ γι-
ον εἴναι τῷ πρα ἀνώτερον τοῦ 'Αγγλικού. 'Άδικούνται, κα-
τὰ συνέπειαν, οἱ 'Ελλήνες ναυτικοὶ καὶ πα-
ραβιάζονται κανόνες βασικοὶ τῆς καλῆς με-
ταξὺ τῶν ἐργατικῶν ὄργανώσεων συνεργα-
σίας. 'Έκδιαστικὴ χαρακτηρίζεται ἡ ἐνέρ-
γεια τῶν Σουηδῶν, εἰς οὐδένα ἀλλο ἀποσκο-
πούσα παρὰ εἰς τὴν εἰσπραξιν δικαιωμά-
των, οὐδαμόθεν δικαιολογουμένων.

ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

'Ιδού, λοιπόν, ότι μία καλή ιδέα καθιστάται, σύν τῷ χρόνῳ, πραγματικότης. Ή σκέψις τῆς πρὸς τὴν πλοιοκτησίαν πρωθήτεως τῶν ἀξίων Ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ἥτις ἀπὸ ἔτους περίπου υἱοθέτηθε ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν τῶν Πούντα - 'Αρενάς', τοῦ Οἴκου Ν. Κονιάδη, ἔλαβε σάρκα καὶ ὅστα διὰ τῆς χρονοράς του πρώτου πλοίου ἐπὶ τοῦ ὅποιου καλούνται νόμιμοι μετάσχουν οἱ εἰς τὴν ἐταιρίαν ἀργαζόμενοι. "Ελλήνες ναυτικοί. Δι' οὓς λόγους ἔχεγειται σαφώς εἰς τὸ προσφάτως κυκλοφορήσαν 'Ελατίον' τῆς 'Ἐταιρίας, τὸ πρώτων σκάφος, ἐφ' οὓς θά διεισχθῇ τὸ πειρατασμα, εἶναι μικρόν, μὴ ὑπερβαίνον τοὺς 1.000 τόν. d.w. Προβλέπεται, ὅμως, ἡ ὄμητος ναυλώσις του διὰ συνεχῆ ταξιδία Μαύρης Θαλάσσης - 'Ιταλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ προνονιμώλωσις του διὰ τὰς ἀκτὰς τῆς 'Αρικής. Ή ὅξις τοῦ σκάφους, συμπτειλα-

δανομένων τῶν ἔξοδων ἑξηπλισμοῦ, ἀσφαλειῶν κλπ., ἀνήλθεν εἰς 160.000 δολαρίας καὶ κατενεμήθη εἰς 1.000 μετοχάς τῶν 160 δολαρίων ἐκάστη. 'Ο ἐπιθυμῶν, ἐπομένως, νὰ μετάσχῃ εἰς τὴν συμπλοιοκτησίαν του, δὲν ἔχει εἰμὴ νὰ ἐμβάσῃ τα 160 δολ. διὰ μίαν μετοχὴν ἢ τὸ πολλαπλάσιον των διάπερισσοτέρας. 'Ακόμη καὶ η ἔξοφλησις εἰς δόσεις τῆς ἀξίας της μετοχῆς ἔχει προβλεφθῇ διὰ τούς στερουμένους, πρὸς τὸ παρόν, τῶν ἀναγκαίων μετρητῶν.

Ο περιορισμός της ευθύνης τῶν μετόχων ἀποκλειστικών καὶ μόνον μέχρι τοῦ πεπονί τῆς εἰσφορᾶς των, τονίζεται ιδιαίτερως εἰς τὸ σχετικὸν ἄρθρον τοῦ ὡς ἀνω περιοδικού, καθὼς καὶ ἡ ὑποχρέωσις τῆς Ἐπιτροπῆς περὶ τακτικῆς καὶ πλήρους ἐνημερώσεως τῶν συμπλοιοκτητῶν ἐπὶ τῶν οικονομικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς διαχειρίσεως του.

'Ελπίζομεν ὅτι, εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον, θὰ ἐνημερωθῶμεν ἐπὶ τῆς ἀνταποκρίσεως τὴν ὁποίαν ἡ ὥραια αὐτῇ πρωτοβουλίᾳ ἔσχεν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν τῆς Ἔταιρίας «Πούντα - Ἀρένας». Τὸ γεγονός ὅτι ἡ πραγματοποίησις τοῦ σχεδίου συνέπεσεν εἰς μίαν ἐποχὴν σοδαρᾶς ὑφέσεων τῆς ναυλαγρεᾶς, δὲν νομίζομεν ὅτι θὰ δυσχεράνῃ τὴν κατάστασιν. Διότι θὰ ὑπάρξῃ, ὡς ἀντίβαρον, η δεδοκιμασμένη πειρα καὶ η φροντὶς τῆς Ἔταιρίας, εἰς τρόπον ὡστε, παρὰ ταῖς ιχνάς ἐλαγδάσας τῆς σήμερον, ἡ προσπάθεια νὰ ἐπιτύχῃ καὶ νὰ καρφωθῇση. Πρόκειται, ἄλλως τε, περὶ εἰδικοῦ σκάφους, ἔχοντος ἐξσφαλισμένην τὴν ἀπασχόλσιν.

Αξίζει, βεβαίως, θερμών συγχαρητήριών ὁ Οίκος N. Κονιορδίδη, διά τὴν κατανόσιν καὶ τὴν στοργὴν μεθ' ὧν ἀντιλαμβάνεται τὰς σχέσεις μεταξὺ ἐργοδότου καὶ ἐργαζομένων.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΟ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΝ

Χαρτοσημάνσεως τιμολογίων ναυτιλιακών έφοδίων συνέχεια. Νεώτερον ινομοθετικό διάταγμα, το ύπ' αριθ. 849/71, κατηγορεί το σύβρον 7 του Ν.Δ. 226/1969, το οποίον, κατόπιν έρμηνευτικής έγκαικλου του 'Υπουργείου Οικονομικών, άπλλασσε τής χαρτοσημάνσεως έκ 2% τὰ τιμολόγια ναυτιλιακών έφοδίων, ανεξαρτήτως τῆς προελεύσεώς των (έγχωρια προϊόντα = άλλοδαπής προελεύσεως). Εύνοητον ούτι έκ τῆς έφερμογής τού νεωτέρου ώς αννα νόμου τὰ καταπλέοντα είς Ἑλληνικούς λιμένας πλοΐας θά μεριμνούν διά τὴν ἔγκαιρον ἐκ τοῦ ἑξωτερικού προμήθειαν τῶν ναυτιλιακῶν των έφοδίων, ἵσως δέ, ἐπ' εὐκατίρια, τῶν τροφίμων ἢ καὶ τὴν ἐκτέλεσιν μικρών ἐπισκευῶν, ἐνώ τὸ δὲ δημόσιον ταμεῖον, ὥχι μόνον θά ἐπερέποι τὸ χαρτοσήμου τῶν τιμολογίων, ἀλλὰ καὶ σύντο τοῦ συναλλάγματος, ὃν τὰ έφοδία έγχωριον καὶ ἄλλοδαπής προελεύσεως ἡγοράζοντο εἰς τὸ ἑξωτερικόν. 'Ἐπι πλέον ἐνδέχεται καὶ ωρισμένος ὀριθμός ἐργατικῶν χειρῶν, ὁσχολούμενών εἰς τὰς ἐργασίας ταύτας, νὰ στερηθούν τῆς ἀπασχόλησεώς των.

Έτερα δυσχέρεια ήτις έδημοιουργήθη έκ
της έφαρμογής του νέου νόμου — σιωπη-
λός επί τού παρόντος — είναι ότι η Οικο-
νομική Έφορία Πλοίων ήρξατο νά απατη-
τούχι μόνον την χαρτοσήμανσιν τών τιμολο-
γιών, άλλας και την άναδρομικήν χαρτοσή-
μανσιν από τού 1969, ότε έδημοιστεύθη τό-
πο Ν.Δ. 226/69. Και έβεδαίσανεν έγγραφά ο-
ποιαί της χαρτοσημάνσεως έξαιρούνται μόνον
ά έγχωρια προϊόντα και ά' θσσον ή δάσια
ων κατεδάθη είς συνάλλαγμα, πάντα δέ
ά άλλα υπόσκεινται είς χαρτοσήμανσιν.

Δέον νὰ σπειριθῇ ὅτι πολλαὶ εἶχον κα-
αβληθῆ προσπάθειαι, τόσον ὑπὸ τῶν ἐν-
ιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ ὑπὸ
οὐ "Ὑπουργοῦ" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ.
Κολέός διὰ τὴν ἔκδοσιν παρὰ τοῦ "Ὑπουρ-
γίου" Οἰκονομικῶν ἐρμηνευτικῆς ἐγκυκλίου,
η̄ς τὰ τιμολόγια ἐφεύρων θά πάπλλάσ-
σοντο τοῦ χαρτοσήμου, ἀνεξαρτήτως τῆς

**INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED**

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εύπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις Ἀπεργιῶν καὶ Λόκ-ῶν, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ όροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νῦν προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ίδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

Thos. R. Miller & Son (Bermuda), Mercury House, Front Street,
Hamilton, Bermuda, (P.O. Box 665). Τηλέφωνο: 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.
Τελέξει : Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.

ΣΑΝ ΛΑΤΝ - T.W.A.

Η ΠΩΛΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

'Αποκαλυπτικόν τὸ κατωτέρω δημοσίευμα 'Αγγλικῆς Ναυτικῆς 'Επιθεωρήσεως, τῆς *'Shipping and Shipping Record'*, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ζητηθεῖτος. Τὰ τιμοδόγια τῶν ναυτιλιακῶν ἐν γένει ἐφοδίων, ἀνεξαρτήτως τῆς χώρας προελεύσεως των, δέοντα ὅταν διπλάσσονται τοῦ χαροσήμου. Περισσότερα σύντονα θὰ προσεπόριζεν ἡ ἔθνικη οἰκονομία. Πρόκειται ἐν τῇ κυριολεξίᾳ περὶ ἔξαγωγῶν.

</

γνώμων θὰ έλαμβανεν αἰσθητῶς μειωμένα δικαιώματα κατατάξεως.

2ον) 'Η δημιουργία εν 'Ελλάδι αξιολόγου καὶ αυτοδύναμου, κατά τὸ δυνατόν, Ἀσφαλιστικής Ἀγορᾶς διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων καὶ τὴν ἀνεξαρτοποίησιν αὐτῶν, ἐν συνδυασμῷ μετο τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος, ἐκ τῆς ἀποκλειστικῆς ἔξαρτησεως τῆς ἀσφαλισθεῶς τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ.

Λογικὰ τὰ προβαλλόμενα αἰτήματα. Αύτα δὲ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐπὶ στερρῶν βάσεων πλήρη συγκρότησιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ Νηογνώμονος. 'Η ὑπαρξίς του ἀποτελεῖ μίσην ἀνάγκην. Αἱ ὑπηρεσίαι του θὰ διευκολύνουν τὴν ἀπρόσκοπτον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἐκμετάλλευσιν, ἐνῷ καὶ θὰ ἐνισχύσουν τὴν ἀρξαμένην προσπάθειαν τῆς ἀσφαλιστικῆς χειραφετήσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

"Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τὴν ἔκθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἐλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλισθεῶν Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν» ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ 1970, (ἔκτη χρῆσις). Πλήρως ἐνθαρρυντικὰ τὰ ἀποτελέσματα, μὲ χαρακτηριστικὴν τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἔργου τῶν ἀσφαλισθεῶν.

'Η Ἐταιρία συμμετέσχεν εἰς τὴν ἀσφάλισιν 2.282 σκαφῶν, ἐξ ὧν 2.035 ἐλληνικῶν συμφερόντων, χωρητικότητος 24.750.000 τ. 'Ανελγόθησαν ἀσφαλισθεῖσις συνολικοῦ ποσοῦ 210 ἑκατομ. δολ. Τὰ εἰσπραχθέντα συνολικὰ ἀσφαλιστρα ἀνήλθον εἰς 5.371.094, ἔναντι 3.348.957 τοῦ 1969 (αὐξησης 60, 38%). Αἱ πληρωθεῖσαι ζημιέις ήσαν, βεβαίως, ηγέημέναι ἀναλόγως (δολ. 2.800.759). Εἰς τὸ ποσόν, ὥμως, αὐτὸ περιλαμβάνονται καὶ ἔκκαθαρίσεις προηγουμένων χρήσεων. Διὰ τὰς ζημιέις αὐτὰς είχον κρατηθῆ ἀνάλογα ἀποθέματα.

Τὰ καθαρά, τελικῶς, κέρδη, μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν τεχνικῶν ἀποθεμάτων κινδύνων ἐν ἴσχυι καὶ ἐκκρεμῶν ζημιῶν, ἀνήλθον εἰς 238.526 δολ., μὲ διανεμητέον μέρισμα δολ. 180.000.

'Η καλὴ ἀκριβῶς ἔξελιξις τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἐταιρίας, τὴν διαχείρισιν τῶν ὅποιών ἡ Διοίκησις, μετὰ τῆς ἐπιβαλλομένης σφρούσης καὶ συντηρητικότητος ἐπιτελεῖ, ἔρχεται νὰ ἀποδείξῃ πόσον εύρῳ περιθώριον ἀναπτύξεως περιοικεῖται παρ' ἡμῖν ὁ κλάδος τῆς ναυτικῆς ἀσφαλισθεῶς καὶ πόσον

πολύτιμον θὰ εἰσφέρῃ ἐργον διὰ τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν προβολὴν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου η συσταθεῖσα Κοινωνική ἀσφαλισθεῶν πλοίων καὶ δερσοκαφῶν. Προσγεμική ἔθνική ναυτιασφαλιστική ἀγορά, σύν τῷ χρόνῳ, θέλει δημιουργηθῆ.

ΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σύνδρομον τῆς κρατούσης κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν καὶ ἡ αἰσθητὴ κάμψις τῶν ἐργασιῶν εἰς τὰς ἐπισκευάς τοῦ Περάματος. 'Υπολογίζεται αὐτὴ — κατὰ σχετικὴν δήλωσιν τοῦ Προέδρου τῶν Σιδηροδιομηχανῶν Πειραιώς κ. I'. Εὐφραιμίδη — εἰς 40% διὰ τὴν λεηθοποιίαν καὶ εἰς 30% διὰ τὰς μηχανουργικάς ἐργασίας. Τὰ πλείστα τῶν ἑδὼν καταποτῶν ποντοπόρων σκαφῶν δὲν ἐκτελοῦν ἐπισκευάς. Λαμβάνουν τὴν ἄγουσταν πρὸς τὰ ἀγυροδόλια τοῦ Κεραπτινίου καὶ τῆς Κυνοσούρας. Πάντως ἡ κάμψις, λίαν αἰσθητὴ εἰς ὥρισμένα ἐργοστάσια, θεωρεῖται ἀποχικῆς φύσεως, ἀναμενεται δὲ ὅτι τὸν προσεχῆ Αυγούστου τὸν σημειώθη ἀνάκραψις τοῦ δείκτου τῶν ἐπισκευῶν.

'Ομως ὥρισμένα ἐργοστάσια ὅχι μόνον δὲν ἐπηρεάζονται ἐκ τῆς σημειουμένης συστολῆς, ὅλῃ ἀπεναντίας ἀντιμετωπίζουν φόρτον ἐργασιῶν, μὲ ἀπότελεσμα μέρος τούτων νὰ ἀναθέτουν εἰς ἄλλας μονάδας ἡ καὶ ὑπεργολαβίους. Συμπτωματικῶς τὰ ἐργοστάσια ταῦτα ἔχουν συμπήζει κοινοπράξιας μὲ ἄλλας ισχυράς μονάδας ἡ ίδιωτας, ὡς ἐπὶ παραδείγματι τὸ ἐργοστάσιον τοῦ κ. Γουζούσατη, τὸ ὅποιον προήλθεν εἰς συνεργασίαν μὲ ἐλληνοαμερικανικά ἐφοπλιστικά συμφέροντα, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῶν κ.κ. Λίβα, 'Αμαραντίδη καὶ Παπαγεωργίου. Ο κ. Γουζούσατης ἔξεμίσθω τὸν χώρον τοῦ ἐργοστασίου τοῦ εἰς δύο συσταθείσας ἔταιρίας, τὴν «Πέραμα Σήπιγιαρντ» καὶ τὴν «Σήπι Ντηζάνη», ἐνῷ συγχρόνως προέβη εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων του κατὰ 500 τετρ. μέτρα. Διὰ τῆς συμεργασίας ταῦτης σκοπεῖται ἡ κατὰ ὄθολογικώτερον τρόπον ἐκτέλεσις τῶν ἀναλαμβανομένων ἐργασιῶν. Τὸ ἐργοστάσιον Γουζούσατη ἀντιμετωπίζει τοιούτον φόρτον ἐργασιῶν, ὡςτε μέρος τούτων ἀναθέτει εἰς τὸ παραπλέυρως ἐργοστάσιον τοῦ κ. Δημ. Καρρά ὡς καὶ εἰς ὑπεργολαβίους. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τρέχοντος ἔτους ἔξετέλεσεν εὑρείας ἐκτάσεως ἐπισκευαστικᾶς ἐργασίας εἰς 12 σκάφη, ἐκτὸς τῶν πολλῶν

ἄλλων μικροτέρας ἐκτάσεως ἐργασιῶν. 'Ηδη τὸ ἐργοστάσιον ἀσχολεῖται μὲ τὰς εὐρείας ἐπισκευάς τοῦ καταστραφέντος πυρκαϊδίας μπάλκ κάρριερ «Φοίνιξ». Τὸ σκάφος ἀπεξηλώθη πλήρως καὶ ἐπισκευάζονται αἱ κύριαι καὶ βοηθητικαὶ μηχαναὶ.

'Ως πληροφορούμεθα τὰ προαναφερέντα ἐλληνοαμερικανικά ἐφοπλιστικά συμφέροντα προέρχονται εἰς διαπραγματεύσεις καὶ μετὰ τοῦ ναυπηγείου τοῦ κ. Ζέρβα εἰς 'Αμπελάκια Σαλαμίνος διὰ τὴν ἔρδυσιν ναυπηγείου διανεμένου νὰ κατασκευάζη πλοία μέχρι 30.000 τόνων d.w. διὰ τῆς μεθόδου τῆς προκατασκευῆς τῶν τμημάτων καὶ τῆς ἐν θαλάσσῃ συγκολλήσεως.

"Ἀνοδὸν ἐπίσης ἐμφανίζει καὶ ὁ δείκτης ἀπασχολήσεως τοῦ ἐργοστασίου τοῦ κ. Μαλτάκη, τὸ ὅποιον ὡς γνωστὸν κοινοπράκτει μετὰ τοῦ ναυπηγείου ΕΛΒΕΣ τοῦ κ. Χανδρῆ εἰς 'Αμπελάκια. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τρέχοντος ἔτους ἐπισκευάσθησαν ὑπὸ μόνου τοῦ ἐργοστασίου τούτου συνολικῶς 18 πλοῖα. 'Η ἀξία τῶν ἐργασιῶν ἀνήλθεν εἰς 60.000.000 δρχ. Συνάμα τὸ ἐργοστάσιον προέβη εἰς μηχανολογικὴν καὶ κτηριακὴν ἐπέκτασιν ἀξίας 50 ἐκατομμυρίων δραχμῶν.

'Ο ἐππροσωπῶν τὸ ἐργοστάσιον καὶ ἀντιπρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Σιδηροβιομηχάνων κ. Δρακόπουλος, παρέχων τὰ ἀνοτέρα στοιχεῖα, διετύπωσε καὶ ὡρισμένα παράπονα τῆς τάξεως λόγω τῆς παρεμβολῆς δυσχερεῶν τινῶν ἐκ μέρους τοῦ Ο. Λ.Π. κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασιῶν εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τοῦ Περάματος, ἀτίνα καὶ θὰ θέσῃ ὑπ' ὄψιν τῆς διοικήσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ.

'Ἄξιόλογος, τέλος, εἶναι καὶ ἡ ἀπασχόλησης τοῦ ἀρτίου μηχανουργείου «Ναυσί», τὸ ὅποιον ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἐγκαταστάσῃ τὰς νέας του ἐγκαταστάσεις εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τοῦ Περάματος.

ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

'Εάν ὁ ἐμπροσθός ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίου ἀποτελῇ σοδαράν ἀξιόποινον πρᾶξιν, ὁ ἐμπρησμός ἐπὶ πετρελαϊφόρου ἀποτελεῖ ἐν ἐκ τῶν πλέον ἐπικινδύνων καὶ κακοήθων ἐγκλημάτων. Μὲ τοὺς λόγους αὐτοὺς ὡς Ἀγγελός δικαστής ἐπέτιμησε τοὺς τρεῖς νεαρούς Βρετανούς ναυτικούς, οἱ ὅποιοι ἐδικάζοντο, διότι ὀπεπειράθησαν νὰ θέσουν πυρκαϊδίαν ἐπὶ τοῦ μεγάλου ἀγγλικοῦ τάνκερ, ἐφ' οὐ ὑπηρέτους.

'Δείγμα τῶν καιρῶν ἡ πρᾶξις. Διότι δεινούν τὴν ὅποια πλευρᾶς ἐμφύχου ὑλικοῦ κατάστασιν τῆς καθόλου ναυτιλίας. Τὴν Ἑλλειψιν, δηλαδή, τοῦ πατροπαραδότου ἐκείνοις δεσμού, δῆτις συνέδεσιν ἀνέκαθεν τὸν ναύτην μὲ τὸ πλοῖον του, ὡς πεδίον μιᾶς διὰ βίου ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας καὶ ὡς μέσου ἔξαστοις της τῆς ζωῆς του. Καὶ τὴν Ἑλλειψιν ἀκόμη τῆς συναισθήσεως εὐθύνης, ἔναιτι τῆς ζωῆς τῶν συναδέλφων του καὶ τῆς ξένης περιουσίας.

'Είχον κουρούσθη ἀπὸ τὴν θάλασσαν — ἀπέδεισης ἡ ἀνάκραψις — καὶ ἐσκέφθησαν ὅτι, ἀνέκαιρον τὸ πλοῖον των, θὰ τοὺς ἔδιδετο ἡ εὐκαιρία νὰ ἐξοφληθοῦν καὶ νὰ παλινοστηθούν. Δὲν γνωρίζει τις μὲ τὶ νὰ ἀπορήσῃ περιστότερον: Μὲ τὴν πώρωσιν ἡ τὴν ἀφέλειαν.

'Μολονότι οἱ ἀσυνείδητοι νεαροί κατεδικάσθησαν εἰς τριετῆ φυλάκισιν, τὸ τραγικὸν γεγονός παρῆλθε σχεδόν ἀπαρατήρητον εἰς τὸ βρετανικὸν Τύπον. 'Αναλογιζόμεθα, δημοσίως, πόσοι μύδροι θὰ ἔξαπελύνοντο ἐάν, δημόσιως, συνέβαινε παρόμοιό τι εἰς τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν. Εὔτυχως ὅτι οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί», ἔστως καὶ οἱ ἀνευ παραδόσεως, οὔτε πεπωρωμένοι είναι οὕτη ἀφελεῖς. Συνδέονται, κατὰ κάποιον τρόπον, μὲ τὸ πλοῖον των, εἶναι φιλότυποι καὶ δὲν ἔχει τόσον ἀμβλυνθῆ ἡ συναισθήσης τοῦ καθήκοντός των. Δι' αὐτού, ἀλλωστε, καὶ καταλέγονται μεταξὺ τῶν καλύτερων καὶ ἀξιωτέρων πληρωμάτων τοῦ Κόσμου. Είναι περιζήτητοι.

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47
Head office: 2000 Hamburg 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

2800 Bremen,	Am Wall 128/134	P.O.Box 23,	Teleph: 3 16 71,	Telex: 02 44375
2850 Bremerhaven,	Columbusbahnhof 11,	P.O.Box 2187,	Teleph: 4 54 13 / 4	
2880 Brake,	Am Pfer,	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

Ο κ. ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. ΚΑΡΡΑΣ

ΜΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟΝ
ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ • Η ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΣ
ΚΑΙ Η ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ ΜΕΓΑΛΟΕΦΟΠΛΙΣΤΟΥ

Ειδικὸν ὄλοςέλιδον ἄρθρον ὑπὸ μίαν ὡραίαν φωτογραφίαν, ἀφιερώνει τὸ τεῦχος τοῦ Μαῖου τοῦ «Shipping», περιοδικῆς ἐκδόσεως τοῦ American Bureau of Shipping, εἰς τὸν «Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν κ. Ιωάννην Μ. Καρρᾶν». Ή ἀναγνώρισις τῆς λαμπρᾶς ἐφοπλιστικῆς σταδιοδρομίας καὶ τῆς ἀφύγου ἐπιχειρηματικῆς αὐτοῦ δραστηριότητος, ἔχουν καταστῆσει τὸν κ. Καρρᾶν, ἐπίλεκτον μέλος τῆς Ἀμερικανικῆς κοινωνίας, ἥν αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὀπασχολήσεις του τῷ ἐπέβολον ὡς δευτέραν πατρίδα. Εἰς τὸν κύκλον τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως, ἡ ἀναγνώρισις αὕτη ἀνανεωτακά εἰς διαφόρους τιμητικάς διοικήσεις, μεταξὺ τῶν ὀποίων ἡ ἐκλογὴ του ὡς μέλους τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, δὲν ἀποτελεῖ τὴν μικροτέραν. Εἰς μίαν γλαφυρὰν ἀφήγησιν, τὴν ὁποίαν δίδομεν κατωτέρω ἐν ἐλευθέρᾳ μεταφράσει, ή διεύθυνσις τοῦ περιοδικοῦ ἐπιτυγχάνει διὰ τῆς ἀλληλοδιαδοχῆς τῶν ἀπαντήσεων καὶ τῶν σχολίων, νὰ δώσῃ μίσια ζωντανὴν εἰκόνα τῆς προσωπικότητος τοῦ κ. Ιωάννου Μ. Καρρᾶ καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς αὐτοῦ ἔξειδίζεως. Μερικοὶ ἐπιτυχεῖς χαρακτηρισμοὶ καὶ ὀλίγαις σκέψεις διὰ τὸ μέλλον, κλείουν τὴν ἐνδιαφέρουσαν ταύτην συνέντευξιν.

Χαίρομεν ιδιαιτέρως, διάσκοις οἱ ἀριστεῖς τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συγκροτήματος εύρισκουν τὴν ἐπιβαλλομένην προβολὴν εἰς τὸν διεύθυνην ναυτιλιακὸν Τύπον. Ἡ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ «Σερβερίγορ» καθιερωθεῖσα ἐμφάνισις τῶν κυριωτέρων φυσιογνωμιῶν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δεικνύει τὴν ἐκτίμησιν τῆς ὁποίας χαίρει διεθνῶς ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καὶ οἱ δημιουργοὶ τῆς. Αἱ δὲ ἐπιγραμματικαὶ κρίσεις τοῦ κ. Καρρᾶ διὰ τὴν Μητέρα Πατρίδα, ἀπόδεικνύουν πόσον «Ἐλληνες ὑπῆρχον καὶ παραμένονται οἱ δημιουργοὶ οὗτοι. Ἰδού τώρα τὸ πλήρες κείμενον τοῦ ἄρθρου.

«Ἀπὸ τοῦ ἀνέτου, ἀλλ' ἀπλοῦ γραφείου του, ὑπεράνω τῶν στενωπῶν τῆς Ντάουν-Τάουν τοῦ Μαϊχάτταν, ὁ κ. Ιωάννης Μ. Καρρᾶς, ὅστις αὐτοποκαλεῖται μειδιῶν ὡς ὁ ἐν λευκῷ πρεσβευτὴς τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς οἰκογενείας του, παρατηρεῖ τὰς ἀκτίνας τοῦ μεταμεσημβρινοῦ ἥλιου νὰ λάμπουν εἰς τὴν θάλασσαν πέριξ τοῦ ἀγάλματος τῆς Ἐλευθερίας. Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν παρατηρεῖ τὸ ἀπλετὸν φῶς ὃπερ τοῦ ἀνεφέλου οὐρανοῦ ἀντανακλά ἐκθαμβωτικά εἰς τοὺς ἔξι ἀλουμινίους τοίχους τοῦ «Γουόρλτ - Τρέιντ - Σέντερ», τοῦ ὑψηλοτέρου εἰς τὸν κόσμον κτιρίου, ὅπερ σχεδόν ἔτοιμον πλέον, ὑψοῦται ὀλίγια τετράγωνα μακρότερον. Είναι μία θαυμασία ἡμέρα εἰς τὴν Ν. Υόρκην. Ἐν τούτοις, αἱ σκέψεις τοῦ κ. Καρρᾶ είναι μακράν τοῦ Νέου Κόσμου καὶ τοῦ Γραφείου τούτου, ὅπου εύρισκονται αἱ φωτογραφίαι τοῦ πατρὸς καὶ τοῦ πάππου του, οἱ ὁποίοι ἀξιοπρέπως καὶ βλοσυρῶς πως, μᾶς ἀτενίζουν ἀπὸ τοῦ ὑφους των. Σχέπτεται μάλλον τὴν Χίον, τὴν ἡλιόλουστην νήσον τοῦ Αιγαίου, ὅπου ὁ ἴδιος, καθὼς καὶ ὁ πατήρ καὶ ὁ πάππος του ἐγεννήθησαν.

«Καθὼς πολλοὶ ἄλλοι «Ἐλληνες νησιώταις, οἱ πάπποις μου ἔπρεπε νὰ ζῆση ἀπὸ τὴν θά-

λασσαν. Τὸ 1850, εἰς ἡλικίαν 12 ἔτῶν ἔγινε ναυτόπαις. Μετὰ μίαν σχεδὸν πεντηκονταετίαν, τὸ 1895, ἡγόρασε τὸ πρώτον ίστιοφόρον του, τὸ τριήστιον «Κωνσταντίνος». Τὸ 1908 ἀπέκτησε τὸ πρώτον του ἀτμόπλοιον, σιδηρούν σκάφος, ναυπηγημένον ἐν Ἀγγλίᾳ, εἰς τὸ ὅποιον ὁ πατήρ καὶ δύο έτειοι μου ἦσαν μέλη τοῦ πληρώματος. Διδάσκαλός μου ὑπῆρχεν ὁ πάππος μου, μεβ' οὐ διετήρησα ιδιαίτερον σύνδεσμον μέχρι τοῦ 1926 ὅτε ἀπεβίωσεν». Εγκατέλειψε τὴν Χίον, εἰς ἡλικίαν 14 ἔτῶν καὶ ἐφοίτησε εἰς τὸ Κολλέγιον Ἀθηνῶν. Μετά τὰς σπουδάς μου εἰσῆλθον εἰς τὴν οἰκογενειακὴν ἑταῖριαν, εἰς τὴν ὁποίαν ἔκτοτε παρέμεινα, μὲ τὴν ἔξαιρεσιν τῶν ἔτῶν τοῦ πολέμου, τὰ ὅποια ἡνάλοσα ναυπηγῶν ναυρακολειευτικά εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας».

Καὶ πάλιν, καθὼς πολλοὶ ἄλλοι «Ἐλληνες πλοιοκτήται», οὐτω καὶ ἡ οἰκογένεια Καρρᾶ εὑρέθη ἄνευ πλοίων εἰς τὸ τέλος του πολέμου. «Ηγοράσαμεν μερικὰ πλοῖα, κυρίως Λίμπετρος, ἀπὸ τὰς Η.Π.Α. καὶ ἐξεκινήσαμεν ἐξ ἀρχῆς μὲ ἔδραν τὸ Λονδίνον. Διατηρούμεν ἀκόμη τὰ ἑκατόντα γραφεία μας, καθὼς καὶ εἰς τὸν Πειραιά καὶ τὴν Νέαν Υόρκην».

«Ο σύγχρονος στόλος Καρρᾶ ἡρχισε δημιουργούμενος τὸ 1951, ὅπαν τὸ πρώτον νέον πλοίον του ἐναυπηγήθη εἰς Ισπωνίαν. Σήμερον συμποσούται εἰς 1.300.000 τόν. d.w. Πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ τοννάς τούτου ἀναφέρεται εἰς πλοῖα τριάν, μόλις, ἡ τεσσάρων ἔτῶν. Τὸ ἡμίσυο τούτων είναι δεξαμενόπλοια καὶ τὸ ὑπόλοιπα μπάλια κάρριερ. Δὲν διατηρούμεν πλοῖα γενικοῦ φορτίου. Τὰ πλοῖα των κυμαίνονται ἀπὸ 15.000 - 88.000 τόν. d.w. Ασυνήθως πως ὁ Οίκος Καρρᾶ

δὲν ἔχει σήμερον ἐν ἔξειδίξει ναυπηγικὸν πρόγραμμα. «Δὲν ἔχομεν σχέδιον ναυπηγήσεων πρὸς τὸ παρόν. Ἐνδιαφερόμεθα, φυσικά, διὰ νέα πλοῖα, ἀλλ' οὐχὶ εἰς τὰς σημερινὰς τιμάς. Είναι πανάκριβα καὶ ἡ παράδοσις των λίαν καθυστερημένη. Γνωρίζω, βεβαίως, ὅτι ἄλλοι ἐφοπλισταὶ ναυπηγούν τεραστίους στόλους, ἀλλ' ήμεις θὰ συνεχίσωμεν ὡς εἶμεθα, ἐπὶ τοῦ παρόντος. «Ἔχομεν καλὰ ἀποτελέσματα καὶ δὲν βλέπομεν διατί νὰ μεταβάλωμεν τώρα τὴν τακτικήν μας».

«Ἐπανερχόμενος ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ισχυρᾶς ἐπιδράσεως, ἡν αἱ Ἑλληνικαὶ νῆσοι ἡπακησαν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν οἰκογενειῶν τῆς Ἐλλάδος, ὁ κ. Καρρᾶς εὑρίσκει εύκαιριαν νὰ ὀμιλήσῃ διὰ τὰς τέσσαρας θυγατέρες του. «Είναι ὅλαις υπανδρωτοί τώρα, σὶ τρεῖς ἔντος τῆς ναυτιλιακῆς κοινωνίας. Πρόκειται περὶ ιδικῆς των ἐκλογῆς. «Ἡτο φυσικὸν τοῦτο, ἄλλως τε, δεδομένου ὅτι αἱ οἰκογένειαι μας εἰναι στενῶν συνδεδέμεναι μὲ τὴν θάλασσαν. Υποθέτω ὅτι ἐκ τῶν 50 μεγάλων Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν οἰκογενειῶν, αἱ ἡμίσεις τούλαχιστον συγγενεύουν μεταξύ των καὶ πρόερχονται ἐκ τεσσάρων ή πέντε νήσων. Πιστεύω ἀκόμη, ὅτι μᾶς συνδέει τὸ γεγονός ὅτι οἱ

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



ΠΟΣΟΝ ΘΑ ΔΙΑΡΚΕΣΗ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ "ΜΠΟΥΜ"; Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ

"Ελληνες είμεθα έκ φύσεως περισσότερον θερμοί και έκδηλωτικοί από όλας έθνοτητας. "Οταν συναντώμεθα με τους "Ελλήνας συναδέλφους μους είς "Αθήνας, έναγκαλιζόμεθα άλληλους κατά τον οίκειον μεσογειακὸν τρόπον. Είς τὸ Λονδίνον έξακολουθούμεν νὰ είμεθα φίλοι, άλλα μὲ μεγαλυτέρων συγκράτησιν. Είμαι βέβαιος, ότι ή διαφορά οφείλεται είς τὸν θερμὸν ήλιον τῆς Πατρίδος μας".

'Επι μακρὸν διάστημα μέλος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νησιώνομος καὶ προσφάτως μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς 'Ελληνικῆς Τεχνικῆς Επιτροπῆς, ὁ κ. Καρρᾶς ἐκτιμᾷ ιδιαιτέρως τὰς ὑπερεσίας του. «Αἱ στεναὶ σχέσεις μας μὲ τὸν A.N. μᾶς ἔδοιθησαν πάρα πολὺ. 'Οσάκις ἀντιμετωπίσαμε προβλήματα —καὶ εἴχομεν ὄμοιογυμένως πολλά— αἱ συμβουλαὶ του καὶ ἡ βοηθεία του μᾶς ἔσωσαν ἀπὸ πολὺν χρόνον καὶ χρήμα. Τὰ πλοῖα μας ἔναυπηγήθησαν μὲ τὰ υψηλότερα ἐπίπεδα ἀσφαλείας καὶ χάρις εἰς τὴν συνεργασίαν μας μὲ τὸν A.N. κατέχομεν σήμερον μερικὰ ἐκ τῶν καλυτέρων ναυπηγίματων τοῦ κόσμου εἰς τὸ εἶδος των. Γνωρίζω ότι θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἔξιοκνομήσωμεν χρήματα, υιοθετοῦντες κατώτερα ἐπίπεδα, δεδομένου ότι ἡ ναυπηγησίς ὑπὸ ἄλλων Νησιώνομαν στοιχίζει διλγύτερον, ἀλλὰ πιστεύομεν ότι τὰ ἐπίπεδα τοῦ A.N. είναι τὰ ἀνώτερα ὅλων».

'Ο κ. Καρρᾶς ὅμιλει μὲ ἐπιφυλάξεις διὰ τὰς δυνατότητας ἐπεκτάσεως εἰς ἄλλους ναυτιλιακοὺς τομεῖς. «Δέν είμεθα ἔξειδικευμένοι εἰς τὰ πλοῖα γραμμῆς καὶ τὰ πλοῖα κοντένερος, οὔτε εἰς τὰ ἐπιβατηγά σκάφη. Εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν χρειάζεται νὰ εἰσαι συγχρόνως ἐφοπλιστής, ξενοδόχος καὶ διοικητής. Τούτο δὲν προσαρμόζεται πρὸς τὰς ἴδιας μας ἐργασίας, αἱ ὅποιαι δὲν ἔχουν ἀνάγκην προθόλης. 'Εφ' ὅσον παρέχομεν ἵκανοποιητικὰς ὑπερεσίας καὶ πληρώνομεν τοὺς λογαριασμούς μας —πράγμα διὰ τὸν ἀποτελεῖ τὴν καλυτέραν διαφήμισιν— θὰ ἔξακολουθήσωμεν τὰς γνωρίμους εἰς ἡμᾶς ἐπιχειρήσεις. Βεβαίως, μᾶς ἐπηρέασσεν ἡ σημερινὴ ὕφεσις, ιδιαιτέρως τοὺς δύο τελευταῖς μῆνας. Οὐδεὶς γνωρίζει ἐὰν θὰ ὀδηγηθῇ πρὸς τὸ χειρότερον. Πολιτικο-οἰκονομικοὶ ἔξειδιξεις εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον ἐνδέχεται νὰ μεταδώσουν τὴν κατάστασιν ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν. Πῶς λοιπὸν νὰ προβλέψωμεν τὸ μέλλον; Καθὼς οἱ περισσότεροι τῶν 'Ελλήνων συναδέλφων μου, δὲν ἔχω καὶ ἔγὼ μεγάλην ἐμπιστοσύνην εἰς τοὺς ἡλεκτρονικοὺς ἐγκεφόδους. Συμβουλεύομαι μᾶλλον τὸ Μαντείον τῶν Δελφῶν. Μᾶς ἔξυπηρτησεν ἀρκούντως ἐπὶ δύο καὶ πλέον χιλιόδας ἑτῶν καὶ ὄφειλομεν νὰ ὀμολογήσωμεν, ότι οἱ πλεῖστοι ἔξι ἡμῶν τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν δὲν τὰ κατάφεραν πολὺ ἄσχημο».

Καθ' ὃν χρόνον τὰ Εύρωπαικά ναυπηγεία χειμάζονται ύπό τὸ βάρος τῶν συνεπιών τῶν συνθηκῶν τοῦ πληθωρισμοῦ, ἡ 'Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία οὐχὶ μόνον συνεχίζει τὴν γνωστὴν υψηλοτάτου ἐπιπέδου παραγωγικήν της δροσιριότητα, ἀλλὰ καὶ ἐπαυξάνει συνεχώς τὴν χάριν τοῦ μέλλοντος ναυπηγικήν της δυναμικότητα. Οὕτω ἀναμένεται ότι ἡ δυναμικότης αὕτη θὰ ἐπαυξηθῇ κατά 40% ἐντὸς τῶν λιαν προσεχῶν ἡτῶν καὶ δέν υφίσταται ἀμφιβολία ότι τὰ 'Ιαπωνικά ναυπηγεία θὰ ἔχουν ἐνισχυμένην παραγωγικότητα κατά τὴν τελικὴν περίοδον τῆς παρούσης δεκαετίας. Τίθενται δημοσίως τὰ ἔωρτήματα:

- α) Πόσον θὰ διαρκέσῃ τὸ ναυπηγικὸν «μπούμ»;
- β) Μέχρι ποίας γιγαντιαίας χωρητικότητος θὰ ναυπηγηθούν σκάφη;

'Ως πρὸς τὸ πρῶτον ἔωρτήμα, εἶναι γεγονός ότι ὁ ρυθμὸς ἀνοπτύξεως τοῦ ναυπηγικοῦ «μπούμ» ἔχει ἐ πιθανόν τοῦ διαρκεῖαν, σύμφωνα ὅτι τὰς ἴδιας της 'Ιαπωνίας, ἀνεξαρτήτως τῆς υφιστάμενης πλήρους ἀπασχολήσεως τῶν ναυπηγείων μέχρι καὶ τοῦ 1974. Εἶναι φανερὸν ότι οἱ ἐφοπλιστοί μελετοῦν καὶ ἀναθεωροῦν τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας των ὑπὸ τὸ πρίσμα τοῦ ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου ἐπικρατούσας πληθωρισμοῦ.

Καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὴν 'Ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἔχουν ηδη πραγματοποιήθη ἐπενδύσεις σημαντικῶν κεφαλαίων εἰς νέα ναυπηγείαν καὶ συνεπώς, ώς καὶ ἐν ἀρχῇ ἐλέγχῳ, σημειούται ἐπαύξησης τῆς ἐν 'Ιαπωνίᾳ ναυπηγικῆς δυναμικότητος καὶ συναγωνιστικότητος εἰς βάρος τῶν Εύρωπαικῶν ναυπηγείων.

Δέοντας ἐπίσης νὰ ὑπογραμμισθῇ τὸ γεγονός τῆς ὑπάρξεως ἀγαθῶν σχέσεων μεταξὺ τῆς 'Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν 'Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Χάρις εἰς αὐτὰς καὶ τὰς λοιπὰς ἀναπτυξιακάς ἔξειδιξεις ἔχει ἐπιτευχθῇ ἔλεγχος τῶν ἐπιπέδων τιμῶν χάλυβος, ἀλλὰς ύλικῶν κατασκευῆς καὶ μηχανμάτων.

Παρὰ ταῦτα ὑφίσταται δόξη καὶ εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν τὸ πρόβλημα αὐξῆσεως; τοῦ ἐργαστηριακοῦ κόστους, ἐνῷ ἔχει λάθει ἐκτασιν καὶ τὸ θέμα ὑπερτιμήσεως τοῦ γιέν. Καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὸ ἐργαστικὸν κόστος, τὰ ἡμερομίσθια ἐδόπλασιάσθησαν κατά τὰ τελευταῖα

ἔτη καὶ οἱ ναυπηγικοὶ κύκλοι διακατέχονται ύπό ἀνησυχιῶν διὰ τὸ μέλλον, λόγῳ τῆς τάσεως ταύτης, δύσον καὶ λόγῳ τῶν πιθανοτήτων ὑπερτιμήσεως τοῦ γιέν, ἡτὶς θὰ μείωσῃ τὴν συναγωνιστικότητα τῶν 'Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Διὰ τοῦ πολλὰ ναυπηγεία καταβάλλουν προσπαθείας ὅπως κλείουν τὰς ἔκ τοῦ ἔξωτερού παραγγελίας εἰς γιέν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ σημειούνται καὶ τὸ χαρακτηριστικὸν γεγονός τῆς ἐπεκτάσεως τῶν συμφερόντων τῶν 'Ιαπωνικῶν ναυπηγείων εἰς ἔνα ναυπηγεία. Τὸ συγκρότημα 'Ισικαβάζιμα Χαρίμα ἔχει συμφέροντα εἰς τὰς ἔνα Σιγκαπούρη ναυπηγικαὶ μονάδας «Γιούρογκ» καὶ τὰ ίδια εἰς Βραζιλίαν ναυπηγεία του, τὰ διποταὶ καὶ ἔχουν ύπό κατασκευὴν δεξαμενὴν Ικανὴν νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος 300.000 τόνων d.w.

Καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους/χωρητικότητος τῶν γιγαντιαίων τάνκερ, ὑπενθυμίζεται ότι ἡ χωρητικότητας τοῦ ύπό κατασκευὴν μεγαλυτέρου τάνκερ ἀνέρχεται εἰς 477.000 τόνους d.w. καὶ ότι ἔχουν ηδη ἐκπονηθῆ σχέδια κατασκευῆς εἰς 'Ιαπωνικά καὶ Εύρωπαικά ναυπηγεία συνέπερ τάνκερς χωρητικότητος μέχρι καὶ 1.000.000 τόνων d.w. Διὰ τὴν πραγματικὴν ναυπηγησιν τοιούτων γιγαντιαίων τάνκερς υφίστανται ηδη ἡ εὐρίσκονται ύπό κατασκευὴν περισσότεραι τῆς ημερείας δωδεκάδος δεξαμενῶν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐκκρεμεῖ τὸ θέμα τῆς ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς 'Ιανουαρίου 1972 ἐφαρμογῆς τυχὸν κατὰ τὸν προσεχῆ 'Οκτώβριον ύπό ψήφισιν ἀπόφασις τοῦ I.M.C.O. περὶ περιορισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν πετρελαιοφόρων.

Τὰ 'Ιαπωνικά ναυπηγεία ἔχουν παραγγελίας διὰ λογαριασμῶν συνολικῆς χωρητικότητος 32.000.000 τόνων, ἐξ ὧν τὰ δύο τρίτα περίπου διὰ λογαριασμῶν ζένων συμφερόντων (22.750.000 τόνων ἔναντι 9.400.000 διὰ τῶν 'Ιαπωνικῶν ἐμπορικῶν στόλων) μὲ συμπλήρωσιν ποραδόσεως μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1975.

'Αναφέρεται ότι 'Ιαπωνικοὶ ναυτιλιακοὶ οἰκοπέδιοι πρὸς ἔξασθαντικοὺς συντομωτέρας ἐκτελέσεως τῶν παραγγελιῶν τῶν ἀγοράζουν μεγάλους ἀριθμῶν μετοχῶν ναυπηγείων. Οὕτω λέγεται ότι ἡ Σάνκο Κίσεν K.K. ἀπέκτησε περισσότερας τῶν 115.000.000 μετοχῶν εἰς δύτικὸν ναυπηγεία μεταξὺ δὲ ἄλλων ἄνω τῶν 50.000.000 μετοχῶν εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσουμίσι, 20.000.000 εἰς τὰ 'Ισικαβάζιμα Χαρίμα, 15.000.000 εἰς τὰ Καβασάκι καὶ N.K.K., 12.000.000 εἰς τὰ Χιτάστι καὶ 1.000.000 εἰς τὰ Μιτσούνι.

Τὸ 'Ιαπωνικὸν Κυβερνητικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα ναυπηγήσεως διὰ τὸ 1971 περιλαμβάνει 40 πλοια συνολικῆς χωρητικότητος 6.000.000 τόνων d.w. ἐξ ὧν τὸ ημισύνοτού τοῦ τίμη χρηματοδοτήσεως. Τὸ διὰ τὸ 1972 πρόγραμμα προβλέπει 60 πλοια 4.500.000 τόνων καὶ τὸ 1973 43 πλοια ἄνω τῶν 3.750.000 τόνων. Ταῦτα συμφώνων πρὸς στοιχεῖα τῶν 'Ιαπωνικοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν. Εἰς τὰ ἀνωτέρω πρὸς ναυπηγησιν πλοια περιλαμβάνονται 18 τάνκερς, 5 γενικοῦ φορτίου, ἀριθμὸς πλοιῶν - κοντένερες καὶ ἄνω τῆς ημισείας δωδεκάδος ἔξειδικευμένων φορτηγῶν.

Γενικῶς εἰπεῖν, ἡ 'Ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἐν συνεχῇ ἀπασχολήσει καὶ ἀναπτυγχάνει ἀνεργοκομένη ἀπειλεῖται πως ἐκ τοῦ αὐξανομένου ἐργαστηριακοῦ κόστους, τοῦ γενικοῦ πληθωρισμοῦ καὶ τὴν πιθανότητα υπερτιμήσεως τοῦ γιέν, ἐνῷ ἀντλεῖ ισχὺν ἐκ τῶν ὀγκώδων σχέσεων της μετά τῆς 'Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως.

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος
Κων/νος Χριστόπουλος

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

('Από τὸ «Αλόνδ'ς Λιστ» 30 'Ιουνίου)



**say
Sembawang
Shipyard
Singapore**
three times quickly

Now you've mastered our tongue-twister name, consider the big advantages you'll enjoy

when you bring your repair work to Sembawang Shipyard in Singapore. We are the biggest yard east of Suez, west of Japan. And the best equipped.

We offer dry dock facilities up to 100,000 tons, over 5,000 feet of repair berths with 42 feet of water alongside, engineering facilities only a



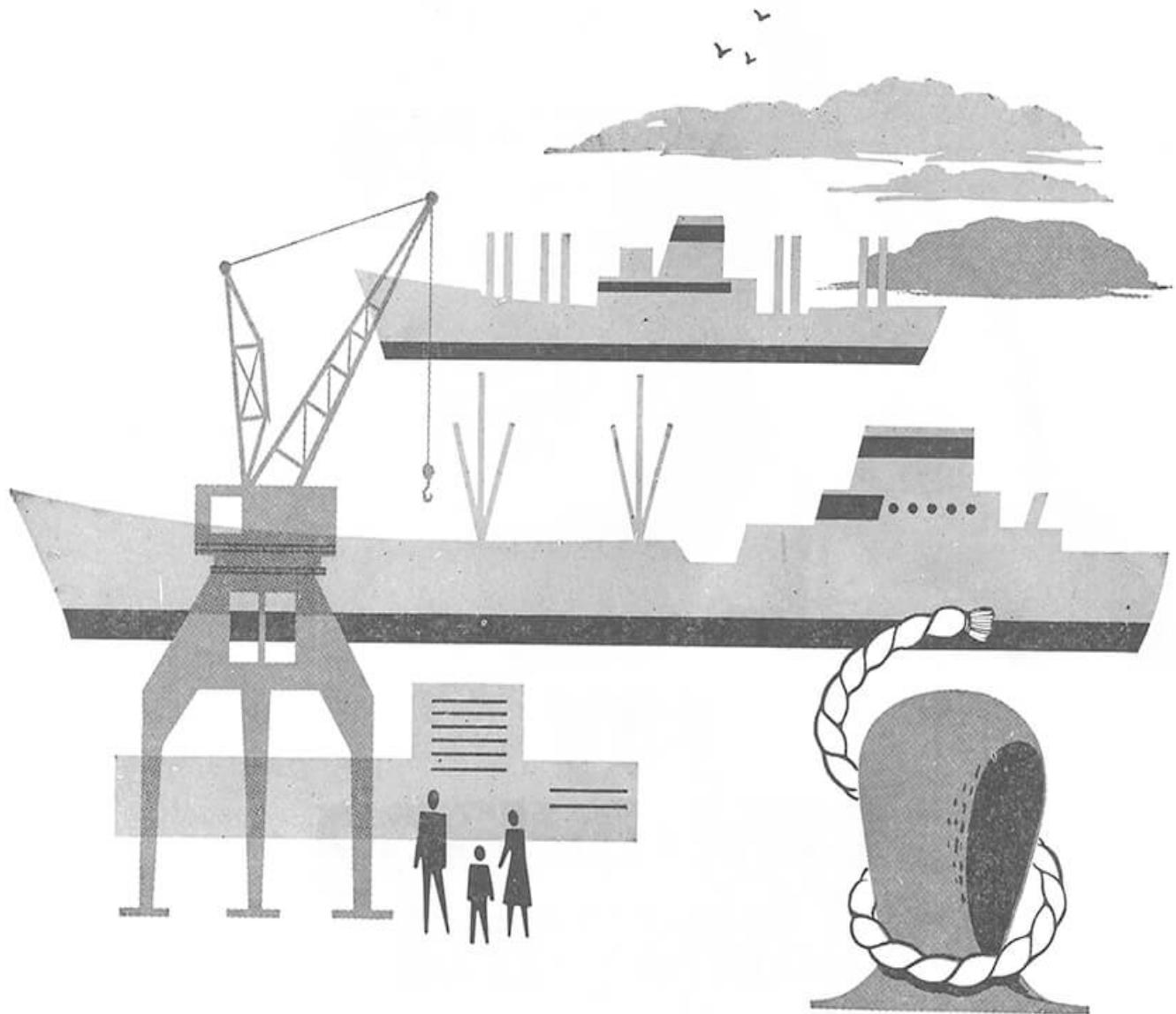
few yards in the world can equal. And a highly disciplined 3,000-man work force to complete repairs on time every time. Consider too, Singapore's superior location. Only seven days' sailing from Japan, six from Australia. It's the focal point of Asian shipping routes. So master our difficult name, then write or call Sembawang Shipyard Singapore for more information.

Sembawang Shipyard (Pte) Ltd.

P.O. Box 3, Sembawang Post Office, Singapore 27. Tel. 592121 (10 lines).

Cables: Semdok Singapore. Telex: Semship RS 345.

Managing Agents: SWAN HUNTER (INTERNATIONAL) LTD.



*total insurance service to the
marine industry for more
than one hundred years*



FRANK B. HALL & CO., INC.

67 WALL STREET NEW YORK, N.Y. 10005, U.S.A. • WHITEHALL 4-3300

- International Insurance Brokers • Average Adjusters
- Estate Analysts • Employee Benefits Consultants

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Θὰ δύνανται νὰ κατασκευάζωνται σκάφη 300.000 τόννων

ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΜΑΜΜΟΥΘ ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ"

ΘΑ ΠΕΡΑΤΩΘΗ ΕΝΤΟΣ ΔΙΕΤΙΑΣ ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ • ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΙΝ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΧΥΤΟΣΙΔΗΡΟΥ • ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΕΙΣ ΜΕ ΞΕΝΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΕΝ ΣΕΙΡΑ ΥΨΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΚΑΦΩΝ ΤΩΝ 30.000 ΤΟΝΝΩΝ • ΤΑΧΥΡΡΥΠΩΣ ΠΕΡΑΤΟΥΤΑΙ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΩΝ ΑΝΤΙΛΙΜΠΕΡΤΥΣ • ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΥΠΟ ΤΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΔΟΞΙΑΔΗ ΣΧΟΛΗ ΣΧΕΔΙΑΣΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ • ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΕΜΠΛΟΥΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΝΤΟΣ ΕΞΑΜΗΝΟΥ

ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΗΜΕΡΩΝ Η ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Καθ' όντας έξι χρόνον έχαγγέλλονται σχέδια διά την ίδρυσιν νέων ναυπηγικών μονάδων, ή πρώτη βρεφικά ναυπηγική βιομηχανία της χώρας, τα «Ελληνικά Ναυπηγεία». Σκαραμαγκά, άθωρύνως πραγματοποιεί ένα τεράστιον βήμα επεκτάσεως της δραστηριότητος και διευρύνσεως των τεχνολογικών της δυνατοτήτων, διά να συγκαταλέγεται πλέον μεταξύ των μεγαλυτέρων και αριστωτέρων παρευφερών μονάδων του κόσμου. Μολονότι οι άρμόδιοι των «Ελληνικών Ναυπηγείων» δέν ήδη θέσθησαν νότια καθερίσουν τό ύψος των άποικηθησμένων έπενδυσεων, —εύθισκονται άκομη είς τό στάδιον της διερευνήσεως— αύται δέν θά είναι, κατά τούς μετριωτέρους άπολογισμούς, κατώτεραι των 20 έκατομμυρίων δολλαρίων, προκειμένου ή βαρεία αυτή ναυπηγεσπεισευστική βιομηχανία:

1. Νά αποκτήσῃ δευτέραν μόνιμον δεξαμενήν μεγαλυτέραν της υπαρχόυσης «Εύγενία Νιάρχου», ειδικώς διά νέας κατασκευάς σκαφών μέχρι 300.000 τόννων.
2. Νά όργανώσῃ, παραλλήλως, συγκρότημα έργοστασίου ναυτικών μηχανών και έργοστασίου χυτοσιδήρου.
3. Νά έπιπτη τήν, έν συνεργασίᾳ μετάξιον οίκου, κατασκευήν έν σειρά δεξαμενοπλοίων ειδικών διά την μεταφοράν παραγώγων πετρελαίου (products carried) χωρητικότητος μέχρι 30.000 τ. d.w.

Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Τό δόλον πρόγραμμα έπεκτάσεως των «Ελληνικών Ναυπηγείων», τρήμα του όποιού εύρισκεται είς τά πλαίσια των έπενδυσεων τού κ. Στ. Νιάρχου, ύψους 200 έκατομμυρίων δολλαρίων, κατηρτίσθη έν συσχετισμῷ πρός τάξις ουφισταμένας συμβατικάς υποχρεώσεις και τάς διαγραφούμενας προσποτικάς τών άποικησεων τής διεθνούς άγοράς, έπραττανευσε δέ, ώς πάντοτε συμβαίνει, η μεθοδικότητης είς τόν καταρτισμόν των σταδιακών έξελίξεων και ή άλληλεξάρτησις κατά τήν υλοποίησιν τών στόχων, ώστε τό έπενδυσμένον περιθώριον νά άποδιδη τά μέγιστα είς τόν διλιγώτερον δυνατόν χρόνον.

Ως πρός τήν νέαν μόνιμον δεξαμενήν - κλίνην, τα «Ελληνικά Ναυπηγείων» έχουν καταρτίσει σχετικάς λεπτομερείς προδιαγραφές, τάς διποίας έχουν άποστείλει είς όκτω έλληνικάς και ξένιας έταιρίας, ζητούντα προσφοράς. Έντος τριμήνου ή διαδικασία αύτη θά έχη περατωθή και θά υπάρχουν αι δριστικαί διατάξεις. Αι διαστάσεις τήν νέας δεξαμενής θά είναι οι έξι: Μήκος 1.148 πόδες (350 μ.) έναντι 1.100 τής ουφισταμένης και πλάτος 194 πόδες (59 μ.) έναντι 176 τής υπαρχούσης. Χωρίς νά άποκλείεται ή χρησιμοποιήσις της διέπισκευάς, βασικώς ή νέα δεξαμενή θά προ-

ορίζεται διά νέας κατασκευάς, διά τόν λόγον δὲ αύτὸν θά έξοπλισθή μὲ μικροτέρας άντλισις. Εις αύτὴν θὰ δύνανται νά κατασκευάζωνται σκάφη μέχρι 300.000 τόννων d.w., δὲ πορθόσις της προβλέπεται έντος διετίας άπό της έναρξεως τών έργασιών, αι όποιαι δέν θὰ βραδύνουν. Ής τόπος κατασκευῆς της έπελέγη η περιοχή βορειότερον τής υφιστομένης. Πρὸς τόν σκοπὸν αύτον θὰ χρεισθῇ ή πρόσκτησις άλιγου χερσαίου χώρου, άνηκοντος εἰς ιδιώτας, καθ'

ζελομηχανῶν. Αι συνεννοήσεις άφορούν τόσον εἰς τήν έξετασιν τών σίκονομικοτεχνικῶν θεμάτων, δόσον καὶ εἰς τήν συνεργασίαν μέντα ένα έκ τών οίκων τούτων, πιθανῶς μὲ τήν ΦΙΑΤ. Συγχρόνως θὰ κατασκευασθῇ καὶ έργοστάσιον χυτοσιδήρου. Ήφ' ής άρχισουν αι συναφεῖς έργασίαι, τό δόλον συγκρότημα θὰ είναι έτοιμον πρός λειτουργίαν έντον τριετίας. Τό έργοστάσιον μηχανῶν, τό άποιον θὰ κατασκευασθῇ άκομη βορειότερον τής ύπο πόλης κατασκευήν νέας δεξαμενής, ύπο-



Θεαματική απόψεις τών ναυπηγείων. Τό βέλος δεικνύει τήν θέσιν τής νέας μεγάλης δεξαμενής.

όσον τό μέγιστον τής δεξαμενῆς θὰ κατασκευασθῇ έντος τής θαλάσσης. Τά «Ελληνικά Ναυπηγείων» παρακολουθούν μετά ίδιας ιδιοτέρου ένδιαφέροντος τάς παραλλήλους ένεργειάς άλλων βαρείων βιομηχανιών τής περιοχής, ένδιαφερομένων διά τήν περαιτέρω διαπλάτυνσιν και διεύρυνσιν τού διαύλου τών Μεγάρων, δόσις σήμερον έχει βάθος 12 μέτρων και πλάτος 250 μ. και έπιπτρέπει τόν διάπλουν έμφορτων σκαφών χωρητικότητος 50.000 έως 60.000 τόν. d.w. Τόν διαύλον δύνανται νά διστολέυσουν άφορτα σκάφη μέχρι 250.000 τόννων.

λογίζεται οτι θὰ άπασχολήσῃ περί τούς 600 έπι πλέον έργαστοτεχνίτας.

Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Έξ αλλου, σημαντικά έπενδυσεις έγενοντο κατά τό πρώτον έξανην τού τρέχοντος έτους διά τόν περαιτέρω έξοπλισμόν τών «Ελληνικών Ναυπηγείων». Συγκεκριμένως :

- Έγκατεστάθη οισχυρότερος γερανὸς τών ναυπηγείων, άνυψωτικής ίκανότητος άνω τών 100 τόννων και κατεσκευάσθη αύτόματος μεταφορεύς έλασμάτων διά κυλίνδρων. Δι' αυτομάτου περιστροφής τού μηχανήματος τό έλασματουργείον.
- Έγκατεστάθη έντος τού έλασματουργείου ήλεκτρική μηχανή κοπῆς έλασμάτων τύπου «Κόντορ», ένω περατούται και ή έγκατάστασις παρομοίας μηχανῆς δυνα-

ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Παραλλήλως, τα «Ελληνικά Ναυπηγείων» έχουν ήδη προέλθει είς συνεννοήσεις και εύρισκονται είς τό στάδιον τών τελικῶν άποφάσεων, μὲ δόλους τού διεύθυντος φίμης κατασκευαστάς μηχανών διά τήν ίδρυσιν είς τόν Σκαραμαγκά έργοστασίου ναυτικών δη-

- μένης νὰ λειτουργήσῃ καὶ διὰ μαγνητοτακτίας. Είναι τύπου «Λογοκατόρ» γαλλικῆς κατασκευῆς καὶ προδεύσεως.
- 'Επεξετάθη τὸ ἐλοισματουργεῖον καὶ ἔγκατεστάθη γερανὸς ἀνυψωτικῆς ικανότητος 20 τόννων.
 - 'Ομοίως, ἥρχισεν ἡ ἁγκατάστασις μηχανήματος διομορφώσεως ἐλασμάτων διὰ σκάφη τῶν 250.000 τόννων καὶ ἄνω. Πράγματι, τὸ μηχάνημα τούτο δύναται νὰ κάμψῃ ἀκόμη καὶ τὰ παχύτερα ἐλάσματα.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Οἱ ιθύνοντες τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», δίδυνοτε πάντοτε ἰδιαιτέρων προσοχὴν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν καταλλήλων προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπιχειρηματικήν εὐκαιρίαν, της τεραστίας αὐτῆς βιομηχανίας, προήλθον ἥδη εἰς συνεννοήσεις μετὰ ἑνου ναυπηγείου, πιθανῶς ὅλανδικου, διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ κατασκευὴν σκοφῶν λιαν ὑψηλοῦ κόστους : Τῶν δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου χωρητικότητος 30.000 τόννων d.w. Συναφῶς μᾶς ἐδηλώθη ὅτι, ἔχει ἐκδηλωθῆ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον ἐκ μέρους 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸν 20ὴν τρέχοντος ἀρχίζει ἡ προκατασκευὴ τῶν τμημάτων τῶν μπάλκ καρριερῶν τῶν 35.000 τόννων d.w. Δώδεκα τοιαύτα σκάφη ἔχουν μέχρι στιγμῆς παραγγελθῆ. Ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν θὰ τοποθετηθῇ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς τὴν μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν.

'Ἐπισης ἥρχισε πρὸ ἡμερῶν ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου ἐκ τῶν ἔξι παραγγελθέντων λάινερς τοῦ κ. Περ. Καλιμανοπούλου. Ταυτοχρόνως γίνεται ἡ ὅρθιολγικωτέρα ἀξιοποίησις τῶν διατιθέμενων μέσων καὶ προσωπικοῦ διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ τόσου ἐπιτυχούς προγράμματος τῶν SDI. Εἰς τὴν δεξαμενὴν παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν τὸ 18ον σκάφος τοῦ τύπου τούτου ἀνήκον εἰς τὸν κ. Λαζαρίδην, ἐνῷ συμπληροῦται τὸ 19ον ἀντιλίμπερτο, τὸ «Δέσποινα» τοῦ κ. Φραγκίστα. Εἰς τὸ στάδιον τῆς κατασκευῆς εύρισκεται

τὸ 20όν, ἐνῷ τὴν 17ην τρέχοντος καθελκύεται τὸ ἀντιλίμπερτο τοῦ κ. Ἀλ. Τσαθλίρη. 'Ἡ κατασκευὴ τῶν ὑπόδοιπων πέντε τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην, ὡστε ἡ μόνιμος δεξαμενὴ νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐν σειρᾷ κατασκευὴν τῶν μπάλκ καρριερῶν, ταυτοχρόνως, ἵσως, μὲ ἄλλα μικρότερα σκάφη.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἔξηκολούθησαν καὶ κατὰ τὸ διαρρεύσαν ἔξαρμην νὰ καταβάλλουν πᾶσαν δυνατὴν προσπάθειαν διὰ νὰ σημικρύνουν τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ὁδείας ἐλλείψεως εἰδίκευμένου προσωπικοῦ. Οἱ προσερχόμενοι σήμερον καὶ μισθοδοτούμενοι ἐργατοτεχνῆται ἀνέρχονται εἰς 4.500 ἄτομα. Εἰς τὸν ἀριθμὸν τούτον δέοντος νὰ προστεθῇ καὶ ἐν ποσοστὸν 15% τῶν καθημερινῶν ἀπουσιαζόντων. 'Ἡ συναλλικὴ δύναμις εἰς ἐργατοτεχνὸν δυναμικὸν ἀνέρχεται εἰς 5.300 ἄτομα, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν 700 ὑπαλλήλων.

Διὰ τὴν συγκράτησιν τῆς διαρροῆς τοῦ προσωπικοῦ τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα», πέραν τῆς ἐπισήμου ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν καὶ ἡμερομήσιων, προέβησαν καὶ εἰς κατ' ίδιαν αὐξήσεις. Κατέστη πλέον ἀδηρίτος ἡ ἀνάγκη τῆς ἔξερέσεως καὶ διατηρήσεως μονιμώτερου προσωπικοῦ, λόγῳ τῆς διαρκοῦ ἔξελίζεως τῆς πρώτης ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἐπετάχουν τὸν ρυθμὸν ἐκπαιδεύσεως τῶν ἐργατοτεχνῶν. 'Ἡδη εύρισκονται εἰς συνεννοήσεις μετὰ τοῦ συγκροτήματος τῶν Σχολῶν Δοξιάδη διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐντὸς τῶν Ναυπηγίων σχολῆς ταχυρύθμου ἐκπαιδεύσεως «Σχεδιαστῶν Ναυπηγικού Σχεδίου», διὰ πρώτην φοράν δημιουργούμενης. 'Ἐπὶ τῇ εύκαιριᾳ, θὰ πρέπει νὰ τονισθῇ, διὰ ὅλαις αἱ ὑπὸ ἴδρυσιν παρεμφερεῖς βιομηχανίαι, θὰ πρέπει νὰ ἐντάξουν εἰς τὰ κεφάλαια ὑποδομῆς καὶ τὰς δοπάνισις διὰ τὴν ἴδρυσιν καὶ λειτουργίαν παρομοίων σχολῶν, ὡστε νὰ παύσῃ πλέον ἡ διαρροὴ τῶν εἰδικευμένων ἐργατῶν ὅπο τῆς μιᾶς μονάδος εἰς τὴν ἄλλην.

'Ἄξιζει, τέλος, νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ὑφος τῶν ἐπισκευῶν κατὰ τὸ λῆξαν ἔξαρμην εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἐκμάνθη εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ προηγουμένου ἔξομῆνου. Δύο σκάφη, τὸ «Μαρλένα» καὶ τὸ «Πολυκομμάν-

τερ» ἔξετέλεσαν εύρειας ἐκτάσεως ἐπισκευάς.

'Ἐκ τῶν παρασχεθεισῶν πληροφοριῶν ἐπὶ τῆς δραστηριότητος καὶ τῶν μελλοντικῶν στόχων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» προκύπτουν τὰ ἔξης :

1. Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἀντιπροσωπεύοντα σήμερον ἐπένθυσιν ὑψους 60 ἐκατομμυρίων δολλαρίων καὶ προγούμενα εἰς χρόνον λειτουργίας, μεθόδους ὄργανώσεως καὶ πειρασμού, θὰ ἔσχοκολούθησουν νὰ διατηροῦν τὴν πρωτοπορίαν τούλαχιστον κατὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν. Αἱ πρὸς ὅμεσον πραγματοποίησιν νέαι ἐπενθύσεις δύνανται νὰ χαρακτηρίσουν ως μία ρεαλιστικὴ ἀντεπίθεσις εἰς τὴν πλήρην τῶν ἀμφιβόλου ἀπόδοσεως προτάσεων καὶ τῶν σχεδίων διὰ τὴν ἴδρυσιν της διάφορας σημείας τῆς χώρας.
2. 'Ἡ κατασκευὴ ὑπερμεγέθων σκαφῶν εύρισκεται πάντοτε εἰς τὰς προθέσεις τῶν ιθύνοντων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἀλλὰ τὸ θέμα τούτο ἔξετάζεται μετὰ μεγίστης περισκέψεως. Χωρὶς νὰ παραμεληθεται ὁ ἔξοπλισμός τῶν Ναυπηγείων διὰ τῆς ἀναγκαίας ὑποδομῆς καὶ μέσων πρὸς ἐπιτευχίν τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ ἀνά πάσαν στιγμήν, πραγματοποιούνται συνδυασμοὶ διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ἐφικτῶν στόχων, ἐγγυωμένων τὴν ἱκανοποιητικὴν ἀπασχόλησιν τῆς μονάδος καὶ τὴν ἔξυπρέτησιν τοῦ ἐπενθύσεντος κεφαλαίου.
3. Οἰαδήποτε ἐπὶ τὰ βελτιώ ἀπόφασις, λοιμβάνεται πάντοτε ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ ὑφιστάμενα προβλήματα καὶ δυσχερείας, περὶ τῶν ὅποιων ὑφιστάται σαφῆς ἀντίληψις, κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν δὲ τοῦ ριπιδίου τῶν προσπαθειῶν ἔξετάζονται καὶ θεραπεύονται κατὰ τὸ δυνατόν αἱ ἀσθενεῖς πλευροῦ τοῦ ὅλου ἐγχειρήματος, αἱ προβλεφθεῖσαι ἢ ἐκ τῶν ύπτερων προκύψασαι.

'Ἡ πολιτικὴ αὐτὴ ἀνέκαθεν ἐφαρμοζομένη ὑπὸ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», προσδίδει εἰς τὴν βαρείαν αὐτὴν βιομηχανίαν ἐξαιρετικὴν εὐελιξίαν, καὶ δύναται σύτω νὰ προσφερθεῖ εἰς ὅλας τὰς περιστάσεις, ἀκόμη καὶ τὰς ἀντιξόους. Πολλὰ τὰ πρὸ ημῶν παραδείγματα.

Κ. ΔΟΥΚΑΣ

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

ΑΠΟΦΕΙΣ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Π. ΧΑΤΖΗΛΙΑ

Φλέγον πάντοτε τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, βρίσκεται ξανά ἐπὶ τάπητος. Είναι ἡ πολλοστὴ φορὰ ποὺ συζητεῖται. Χωρὶς νὰ βρισκῃ τὴν ἀμεσητὴν καὶ ὄρθη λύσι του, καταδικασμένη, ίσως, νὰ ἀτονισῃ καὶ νὰ ἔξαφανισθῇ, περιωρισμένη στὰ στενὰ ὅρια ποὺ ἀνιδιοτελῶς προσφέρουν οἱ στήλες τῶν ναυτικῶν περιοδικῶν μας.

"Εχω ὑπ'" ὅψ.ν μου τὸ ἄρθρον τοῦ Πλωτάρχου Λ.Σ. (ἐ.ά.) κ. Σ.Μ. Ράνη, καὶ τὶς ἀπόφεις - προτάσεις τοῦ κ. Μ. Σοφώτου. Τὸ θέμα τῆς Ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως μὲν ἐνδιαφέρει, Γ' αὐτὸ καὶ ἔρχομαι μὲ τὴν σειρά μου, κάτι νὰ προσθέσω ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἀνακινήσεως του. Μετὰ τὶς πρώτες ἀνθεστησίες τῶν ἀρθρογράφων, χωρὶς, νομίζω, ἀπόφεις ἄλλων ἐνδιαφερομένων, κατὰ ποὺν οὐδέτερες, συνειδητές, ἃς τὸ πούμε, ιδέες ἐπὶ τοῦ θέματος.

Τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἐπείγον ἀλλὰ ἐγκαταλειμένῳ ἐδῶ καὶ πολλὰ χρόνια, δὲν είναι δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ κάτι ποὺ μοιάζει σάν μιὰ κινηματογραφικὴ ταινία, ποὺ ὁ ἐρασιτέχνης προσβολεὺς τῆς τὴν παρουσιάζει ἀλλοτε μὲν πρὸς τὴν ὄρθην, ἄλλοτε δὲ πρὸς τὴν ἀνάδρομον φορὰν τῆς. "Η ναυτικὴ ἐκπαίδευσις είναι παρελκόμενον τῆς προδόσου, καὶ πρέπει νὰ παρακολουθῇ «κατὰ πόδας» τὸν ρυθμὸν ποὺ ἐπιβάλλουν ὅλες οἱ ἔξελίσεις τῆς «γοργοπορούσης» ἐποχῆς μας.

Πρέπει οὖτος νὰ δεχθείριζωμε τὸν συνασθηματισμὸν ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσι. Οὐδεμία ἀμφιβολία χωρεῖ ὅτι διούρειος "Ιππος, δῆπος ἀρχικὰ τοποθετήθηκε στὴν πεδιάδα τοῦ Ἰλίου, ἐκαμε ἀριστὰ τὴν δουλειά του. Τὸ ίδιο καὶ η Ναυαρχία τῆς Σαλαμίνος, ἔσωστην Ἐθνικὴ καὶ Ἰστορικὴ πειραιώπι μας. 'Ο Κανάρης, ὁ Παπανικολῆς καὶ ὁ Τομπάζης, ἐθυματοποίησαν μὲ κάτι «φελλούκες» ποὺ μὲ ὑπερεξεζητημένο ἐνθουσιασμὸν ὠνόμαζαν «πυρπολικά».

Σήμερα, ὅλα αὐτὰ ἔξιμνον μέν, ὅλο τὸ ἔνδοξο τὸ μέγια παρελθόν μας. Τὰ σεδόμεθα ὅπως τὴν μητή τῶν προγόνων μας. Αδυνατοῦμε οὖτος νὰ φαντασθούμε πῶς δὲ «Ιππος» διατηνάμη τὸ θαῦμα του, ὅπως καὶ νὰ παραδεχθοῦμε πῶς ἔνας στόλος ἀπὸ τρίηρες θά σταματήσῃ μιὰ ἀπόβασι ή πῶς τὸ «πυρπολικό» θά τὰ βάλῃ μὲ ἔνα σύγχρονο ἀνθυποθρύχιο, ποὺ ξεπερνᾷ τὰ 50 μίλια τὴν ὥρα, καὶ είναι ἀρματωμένο σάν κινητὸ φρούριο.

Τὸ ίδιο συμβαίνει, καὶ κάποτε πρέπει νὰ διακρίνωμε πῶς συμβαίνει μὲ τὴν ναυτικὴ μας ἐκπαίδευσι. Δέν ἔχω τίποτε ἐνστίον τῶν Φροντιστηρίων. Τὸ δηλὼ καὶ τὸ ὑπογραμμίζων. Τουναντίον σέδουματι τὴν ὑπαρξὶ καὶ τὴν μεγάλη τῶν στὴν κατάρτισι τῶν Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. ποὺ δέχονται γιὰ νὰ τοὺς προπαρασκευάζουν. Δέν βλέπω οὖτος, πῶς ή τάξις τῶν Φροντιστηρίων θὰ μπορέσῃ νὰ ἀντεπεξέλθῃ ὡς πρὸς τὶς ἀπατησεῖς τῆς μορφάσεως τῶν νεωτέρων Ἀξιωματικῶν, τηρουμένων τῶν ὅρων ποὺ ἐπιβάλλει ή σημειωνὴ ἀπατητικὴ παράταξις τῶν νέων μαθημάτων καὶ τῶν νέων ἐπιστημονικῶν προσαρθρώσεων, πῶς ξέρομε ὅτι ὑπάρχουν καὶ ἐπιβάλλονται.

Ἀναμφισθῆτα, τὸ ναυτικὸ φροντιστήριο ἔπαιξε τὸν ίδιατερο ρόλο του στὴν προετοιμασία τοῦ φερέλπιδος Ἀξιωματικοῦ Ε.Ν. "Υπῆρξε ἀνάγκη ἀπόλυτος, ἀνάγκη ἀδύνατος, ὅταν στὴν Ἐλλάδα οἱ Ναυτικὲς Σχολές (ὑφ' ὀλην τὴν σημασίαν τῆς λέξεως) δέν ὑπῆρχαν. Τὸ φροντιστήριον χειρίζεται περιπτώσεις ἐνδιαφερομένων ποὺ κατὰ κανόνα ἐχαλάσσουν σὲ «ώρισμένα μαθήματα» ποὺ ὑποτίθεται πῶς δέν θὰ τὰ καταφέρουν

στὶς ἀνώτερες καὶ εἰσαγωγὴς ἐξετάσεις των, ἀπαραίτητες γιὰ τὴν ἀνοδὸ ἀπὸ τὴν Μέση ἐκπαίδευσι, στὸ βῆμα τῆς ἀνωτέρας μορφώσεως.

Στὸν τομέα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, τὸ φροντιστήριο ἀπλῶς προπαρασκευάζει τὸν ὑποψήφιον ἀξιωματικόν. Τὸν καθιστᾶ ἵκανον νὰ «περάσῃ τὶς ἔξετάσεις του». "Η σύντομη καὶ «τροχάδη» προπαρασκευή, δὲν τοῦ παρέχει βασικὴν μορφώσων. Γιατὶ η καθολικὴ βασικὴ μορφώσις χρειάζεται χρόνο, καὶ μάλιστα χρόνο ποὺ σήμερα δὲν ἐπιδέχεται περιορισμούς.

Δέν ισχυρίζομαι πράγματα ποὺ δημιουργεῖ ἡ φαντασία. Δέν ἔνων νὰ μιλήσω ἀφηρημένα. Γιατὶ τὰ γεγονότα μιλούν μόνα των. Ιδούτο η καθαρά καὶ ἀποδεικτικὴ πλευρά τοῦ θέματος:

Φροντιστηριακαὶ σπουδαὶ ἡ φοιτήσεις, προϋποθέσουν τρίμηνον ἔνασχολίουν. "Οπως καὶ νὰ τὸ διαλέξωμε ἀπὸ τὸ ἑταῖσιον κύκλου, ἔνα τρίμηνον ἀπότελεῖται ἀπὸ 93 μέρες. Περιέχει οὖτος 13 Σάββατα καὶ 13 Κυριακές. Μὲ ἄλλους λόγους, 26 μέρες καταντοῦν ἀφαιρετέες ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν 93. Τὶ μένει; 67 μέρες. Γιωστῶν ὅντος δὲ η διδαχὴ στὰ φροντιστήρια γίνεται μόνο τὰ ἀπογεύματα, τὸ διαφορικὸν ὑπόλοιπον πρέπει νὰ διαιρεθῇ διὰ τοῦ «δύο». "Οπότε διχοτομούμενον ἀποδίδει ἀποτέλεσμα χρονικῆς διαθεσιμότητος γιὰ σπουδές, 33.5 ημερῶν.

Τριανταπτέρεις καὶ μισή διδάξιμοι ήμέραι: Προϋποθέμενον πῶς δέν παρεμβάλλεται καμμιὰ γιορτὴ ποὺ ἡμερολογιακῶς συμπίπτει μὲ ημέραν ἐργάσιμον, προϋποτιθεμένου

πῶς ὁ φοιτητὴς δέν υποχρεούται (ἢ ἀρέσκεται) νὰ ἀποσιάσῃ, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμε ἀνώτερες βίες, ἀδιαθεσίες, ἀσθέτεις, ἀναγκαστικὰ ταξίδια στὸ χωρὶς ἢ στὸ ιησοῦ.

Τὶ εἶναι δυνατόν νὰ ἐπιτελέσῃ μηνιαῖα καὶ μόνο διδαχὴ; "Εναντὶ τῆς διετίας (καὶ σὲ πολλά ἄλλα Κράτη τριετίας) ποὺ προσφέρει η κανονικὴ σχολικὴ ἐκπαίδευσις;

"Οχι πολλὰ πράγματα. Καὶ εἴτ' αὐτοῦ δὲν χρειάζεται δισλογικὴ συζήτησις, οὔτε προκύπτει ἀνάγκη δραματικῶν ἀντιπαραβολῶν. Ή προπαρασκευὴ είναι υπερβολικὰ ἔντονη διδαχὴ. Στὶς περισσότερες περιπτώσεις είναι ἀποτελεσματική. Είναι οὖτος ἀπὸ ἀπόψεως βασικῆς ἐκπαίδευσεως, διδαχὴ τελείως ἀκρωτηριασμένη.

Βασικὴ ἐκπαίδευσις σημαίνει ΠΛΗΡΗΣ μάθησιν τοῦ μαθητοῦ ἢ τοῦ ἀτόμου. "Ωστε μετὸ τὸ πέρας της ὁ βασικὸς μορφωμένος εἰς ιδίων του καὶ χωρὶς προγυμναστάς στὸ πλάι του, νὰ τελειοποιηθῇ διαβάζοντας καὶ ἀξιοποιοῦντας ὅστα η βασικὴ ἐκπαίδευσις του ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ νὰ παρακολουθήσῃ, νὰ γνωρίσῃ, νὰ μάθῃ, νὰ ἀποταμιεύσῃ στὴν κινθό τῆς πέρας.

Κατὰ συνέπειαν: "Ο γράφων τουλάχιστον πρεσβεύει ὅτι «μηνιαῖα καὶ μόνον φοιτήσεις» (ἔστω καὶ στὸ ικανώτερον φροντιστήριον τῆς Ἐλλάδος) δέν είναι ἀρκετὴ γιὰ νὰ προσδώσῃ στὸν ἀνδιαφέρομενον ναυτίλον, στὸν υπωφύφιον Ἀξιωματικόν, ὅλο τὰ βασικὰ ἐφόδια, ποὺ τοῦ είναι ἀπαραίτητα γιὰ νὰ διατελῇ ἔνημερωμένος μὲ ὅλες τὶς ἐπιστημονικὲς καὶ τεχνικὲς ἔξελίσεις ἀφ' ἐνός, καὶ νὰ αὐτοδιαχθῇ τὰ τῆς ἀνωτέρας ἐπαγγελματικοὶ μορφῶσεις ἀφ' ἐτέρου.

Στυγή, ἀδικη, πικρή! Γιά πολλοὺς ἀπογοητευτική, αὐτὴ είναι ἡ «ἀπογεγυμμωμένη» ἢ ἀλήθεια. Ή ἀλήθεια τῶν πραγμάτων. Καὶ ἐπισφραγίζει στού λόγου τὸ ἀσφαλές.

Είναι οὖτος, ἀπλῶς καὶ μόνο τὸ περὶ φροντιστηρίων ζήτημα, αὐτὸ ποὺ παρουσιάζει

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΩΝ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΖΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΛΩΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 475.227, 479.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 425.371-5, ΤΕΛΕΞ: 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

τις έλλειψεις; Ή γνώμη μου είναι ότι ό συνολικός τομεύς; τής βασικής έπαιταιδεύσεως χαρακτηρίζεται από έλλειψεις. 'Άλλοιως δὲν θα έχαμε την άναγκη τής «μετεκπαιδεύσεως».

Λείπουν μήπως οι Καθηγηταί; Τά κατάληγα διδακτικά μέσα; Δέν τό πιστεύων. Κάπι άλλο λείπει. Κι' αύτό είναι ό συγχρονισμός. 'Η ένημέρωσης τού πάτρηχαιωμένου περιεχομένου πού άποτελεί την διδακτικήν (έν 'Ελλάδι) διδάξιμον και έξετασμον ιαυτικήν υλην, προοριζόμενην γιά τού ποντοπόρους (και τελαιτώρους) υπόψηφίους 'Αξιωματικούς Ε.Ν.

"Ολοι τό ξέρομε. "Ολοι τό παραδεχόμεθα. Κοντή ή παραδεχή ότι τό έξεταστικό σύστημα πρέπει νά άναθεωρηθή. Οι υπόψηφοι δι' έξετασίες «σταυροκοπιώνται και δένονται νά μήν άλλαξη τό πρόγραμμα. Οι λειτουργοί, από τούς όποιους άναμενεται ή πρωτοβουλία τής άλλαγής και ή έκτελεστική άποτελεσματικότης γιά την καθιέρωση νέου συστήματος διδαχής, κωφεύουν. Μυστήριο;

"Οχι βέδαια! Πρόκειται περί έπισης πεπαλαιωμένης τακτικής. Κατά κανόνα δημόσιος λειτουργός, ό υπεύθυνος φροντίζει νά μήν άνασσελύ νέα θέματα, και κατά τό κοινοβραχονίον τής κοινέστας ή τής μηχανής, νά μήν «άνοιγη δυσλείξει». Γνωστή ή τακτική. 'Εξαρτάται από πολύπλοκο μηχανισμό. Στεφανωμένη μὲ δισταγμούς, καθοδηγουμένη από την φρύνηση νά μήν πατηθούνε «επεπονόφλαυδες». Κατά κανόνα έπισης, ή εύθυνη άλλαζει χέρια, και κατά τό καθιερωμένον, διορίζονται έπιτροπές πρός μελέτην τού θέματος.

Πρό τριετίας, σταν διετέλουν περιφερειακός διευθυντής 'Ελληνικής Ναυτιλιακής 'Εταιρίας στά Μαϊάμι, ή έξ 'Ελλάδος άλληλογραφία μου κατέστη κομιστής πληροφοριών πού συνδέονται μὲ τό σημερινό θέμα,

και πού άποκαλύπτουν τό έξης:

Κατά τήν άρχην τού έτους 1968 διωρίσθη 'Επιτροπή μὲ τήν έπιφορτισιν νά έξετασταί τό θέμα τών 'Έξετασεων, τής έξεταστεάς υλης ναυτίλων άξιωματικών, και νά έπιφέρη τις άλλαγές πού έπιβάλλει ό συγχρονισμός. Φιλόφρων και καλός 'Ελλην συνδεδέμενός με τό θέμα, έπρότεινε νά συμπεριληφθώ ένεργων; και προσωπικών στήν έν λόγω 'Επιτροπήν. 'Ακόμη σήμερα τόν εύχαριστώ και τού είμαι είλικρινώς υπόχρεως.

Λόγιοι άνωτεροι τής θελήσεως μου, λόγοι πού δέν δρμόζει νά γράφωται από στηλών σοθαρών και έποσμών Περιοδικών τής 'Ελλάδος, λόγοι πού έξηγούμενοι μπορούν νά προκαλέσουν κι' αύτην άκομή τήν «εναυτίαν» στούς άναγνώστας, μετέχεων νά παραμείνει έκει άκριδος πού παραμένει. Νομίζω όμως ότι μπορώ νά ρωτήσω:

«Τί έγινε μὲ τήν "έν λόγω" 'Επιτροπήν; Τί πόρισμα πράκτιψε; Ποιοι είναι τό τελικό αποτέλεσμα; Συνέρχεται μήπως άκομό 'Επιτροπή; 'Αν ναι, καλόν θά ήτο νά γνωσθή "δό τόκος" τών έγκων προσταθειών. 'Αν όμως διελύθη, τότε... Πού πάμε;»

Νά γιατί έπιβάλλεται τό «ένιασιον» τής ναυτικής διδαχής. Σήμερα δέν υπάρχουν οι πεπιρούσματού τού παρελθόντος, γιατί τά μέσα σα άφθονών και διευκολύνουν τήν μάθηση. Δέν μπορούμε λοιπόν νά έξακολουθούμε τήν άχαλίνωτη μεταχείρισι παλαιών προφάσεων. Σήμερα έρχεται ή τηλέρροστις και μάς παρέχει πλάνσια τά μέσα και τίς ευκολίες τής. Μάς έπιτρέπει νά έγγραφωμε σταθμούς και παρασάγκας από μαγνητοτανίες, πού είναι γεμάτες από τίς διαλέξεις πού κάνει ά αριστος καθηγητής, αύτός με τό «μεταδοτικόν» (πού δ' άλλος δέν έχει), χωρίς νά μετακινθή από τήν έδρα του ή από τό μέρος τής διαμονής του. 'Αντίγραφα τής έγγραφης, διαμοιράζομενα άπανταχού τών Ναυτικών

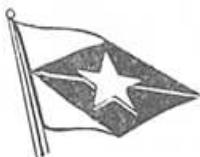
Σχολών τής 'Ελλάδος, θά καταστούν πανάξια μέσα α έμπειριστατωμένης και άποτελεσματικής διδακτικότητος.

"Οσον άφορρ τά «πρακτικά» μαθήματα έξασκήσεως με συσκευάς ήλεκτρονικών μέσων τής Ναυτιλίας, ένα η δύο Κρατικά και τελείως έξωπλισμένα κέντρα, είναι άρκετά γιά νά «δείξουν» στούς ένδιαφερούμενούς άστεις, πώς κατορθούνται ά καταλλήλος χειρισμός τών χρησίμων μέσων πού αύριο θά συναντήσουν στής γέφυρες. Παρ' όλον ότι ή έπιφανειακή και μόνο μάθησις δύλων αύτών τών άπαραιτήτων, υπέρτερα από 15 μέρες θά άναχθη στάς έλληνικάς καδλένθας. Γιατί κατά κανόνα διδάσκεται ή λογική χρησιμοποίησης «κουμπιών» και στροφέων, χωρίς νά έξηγηται ή προελευτηση τής άναγκης, ούτε ή προσωρισμός τής κάθη προδιαγεγραμμένης και υποδεικνυούμενης κινήσεως.

Αύτή είναι ή είκων μάς καταστάσεως πού σύντομα ύποχρεούται νά άλλαξη όμων. Γιά τό καλό μάς τάξεως πού κινετά τόν δυναμικότερο μοχλοθραχίονα τού 'Εθνικού πλουτοπαραγωγικού μηχανισμού. Γιά νά θεσπισθή ένας άκομη «Σταθμός τής Ιστορίας, πού υπέρτερα από έκαποντάδες έτών, θά μπορή νά «ψιχυρίζεται» κι' αύτός, 'Υπουργός 'Εθνικός Στηλοβάτης, σπως ό Προγονικός ή «Δούρειος», σπως ό «τριήρεων Στόλος», σπως οι πρόσφατοι Πυρποληταί και Γενναίοι «Ηρωες τού 21».

"Η μόρφωσις στελεχών είναι 'Εθνική προβολή! Δέν είναι προνομιούχον «ετσιφλίκι». Κι' αύτό, γιατί τό καθεστώς τής πολιάς μας διδασκίας, (αύτηνς πού μάθαμε στά πρωταρχικά βήματα τήν έποχή τής «κουρέλας»), πώς δηλαδή ό «μάστορας έθιγαλε τό τσιρόκι του», αύτό τό καθεστώς ήδη άνεπιπτερητή προσήλθε στό πάνθεον τών συναι-

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε. ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ MEANDROS LINES LTD



TELEPHONES : 477.423/424

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ 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
ΤΗΛΕΦ. : ΙΟΠΑΡ
ΤΗΛΕΦ. : 474.216
ΤΕΛΕΣ : 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

οθηματικῶν... ἐνθυμιών μας.

Ἄς προσέξωμε λοιπὸν τὴν ἐπιδολή τοῦ Ἐθνικοῦ συμφέροντος. Καὶ τὰ σαλπίσματα ποὺ ἔντονα καὶ ἀπελπισμένα κάνει ἡ ἀνάγκη ἔξοπλισμοῦ τῆς Ναυτιλίας, μὲ στελέχη ποὺ νά είναι ἐκ βαθρῶν μορφωμένα.

Ἐπιμένωμε νά σ.γανομασάμε τις λέξεις «Ἐπιμόρφωσις» καὶ «Μετεκπαίδευσις». Μ' αὐτὸ τι βγαίνει;

Ἐπιμόρφωσις ἡ Μετεκπαίδευσις (ἄλλαξ ὁ Μανωλάς) καὶ ἔδολε τὰ ροῦχα του ἀλιούς) είναι τίτλοι γιά κάποιους ποὺ κατέχει τὰ μέσα νά προβάνη στά ἀνωτέρες σπουδές. Χωρὶς ὅμως τὰ καθιερωμένα τῆς βασικῆς ἐκπαίδευσεως, ἡ ἀνωτέρα μόρφωσις, ἡ μετεκπαίδευσις, ἡ ἐπιμόρφωσις, είναι κάπι πιο ἀπρόσιτο ἀπό τὴν Ἀθανασία...

Τὸ διτι χρειάζεται ἡ ἀνωτέρα μόρφωσις; Οὐδεμία περὶ τούτου ἀμφιθαλία! Τὰ εἰπαμε! 'Ο Ἡρωϊκὸς καὶ Ἐθνιστήρ μας ὁ Κανάρης, ἔστω κι' ἀν ἀναστθῇ διὰ τὴν ἡμέτεραν σωτηρίαν, δύσκολα θά τὰ κατάφερεν νά κινήσῃ 300.000 τόνων τάνκερ. Δὲν μποροῦμε λοιπὸν νά ἀναδρομούμε, οὔτε κάνει νά μιλοῦμε γιά σόους «τὰ κατάφεραν» νά ἀξιοποιήσουν κουρέλες. Αὐτὰ είναι «ἀθλοί» Ἡράκλειοι! Αὐτά συμβαίνουν στὰ πεδία τῶν μαχών ποὺ δίδονται στὰ διάφορα πελάγη, ἔκει ποὺ ἡ «αύτουστηροσις» θαυματοποιεῖ καὶ βγάζει ἥρωας, σταν τὸ καθεστῶς τοῦ «κατασθιδοῦ» καὶ ἡ βλοσφύρότης τοῦ «ζεμπιλού μὲ τὰ παθημάδια ποὺ περισσέψων», ἔχουν κάμει, (άτυχως) δὲν χαλκεύνονται στὰ ἐπίσημα φροντιστήρια. Οἱ ἥρωισμοὶ αὐτού, (άτυχως) δὲν χαλκεύνονται στὰ ἐπίσημα φροντιστήρια. Οἱ ἥρωισμοὶ αὐτοὶ ἔχαρακτήρισαν μία Ναυτιλία, ποὺ υποτίθεται πώς δὲν θά ξανακάμη πιά τὴν παρούσια της.

Τὸ μέλλον ἔτοιμάζει μέσα ὑπερεξειλιγμένης ἐπιστημονικῆς τεχνολογίας. Τὸ μέλλον χρειάζεται στελέχη μὲ αὐτοτελή μόρφωσιν. "Οχι στελέχη ἐπιδίδομεν πρὸς «ἄγραν» τῶν μέσων ποὺ ἔχασφαλίζουν τὸν πόθον «νά βάλλωμε τὸ διπλωματικό στὴν τσέπη, καὶ... ἔχει ὁ Θεός».

Τὸ μέλλον ἀπαιτεῖ τὴν ἐνημέρωσιν ὅλων μας, ἰδιαιτέρως τὴν ἀπαρεμπόδιστη καὶ ἀμεσητήρα ἐκείνων ποὺ «ἐπιστραγίζουν» καὶ «ενομιμοποιοῦν» τὰ προσόντα, ποὺ ὁ κάθε τιτλούχος ὑποτίθεται διτι κατέχει. "Οχι ἔκεινα ποὺ ἐπικαλεῖται!"

Ἡ ἀνωτέρα μόρφωσις χρειάζεται. Γιατὶ δοσοὶ καὶ ἡ νεωτέρα νοστροπία ἔννοει νά ἐπιβάλλῃ τὸν ὄρον ὅτι ἡ... διάκρισις είναι ἀντιδημοκρατική (;;;;), ἡ φυσική νομή διδάσκει πώς ἡ ἀνάμιξις καὶ ισοπεδωσία ἀξίων, προκαλεῖ κατωτέρας ποιότητος... χαρμάνια. Προκαλεῖ καὶ τὴν ἀδιαφορία τοῦ φυσικῶν ἔξωπλισμένου μὲ ἀντίληψιν, νά ἀξιοποιήσῃ τὰ προσόντα μὲ τὰ ὄποια τὸν ἐπφοίκισε ἡ Φύση. "Η ἀνωτέρα μόρφωσις χρειάζεται. Γιατὶ νά ἔχωριζονται τὰ ἔριφα. Αὐτὸ συμβαίνει στὶς πιο πρόχειρες στάνες. Γιατὶ νά μὴ συμβαίνῃ στὴν Ναυτιλία; "Η ἀνωτέρα μόρφωσις χρειάζεται. 'Αλλὰ θέλει καὶ τὰ ἀντισταθμίσματά της. Θέλει τὶς ἐπιβραβεύσεις της. Εἶναι φυσικό.

Σήμερα, ἡ φορὰ τῶν πραγμάτων, ὁ πολιτισμός, ἡ ἀκαταδάμαστη προσπάθεια τοῦ ἀνθρώπου, ἔχει νά παρουσιάσῃ ἀξιοθάμαστα κατορθώματα. Τὸ κυριώτερο ἀπ' αὐτά, είναι τὸ ἐκλατικευμένο (πτά) «φαχούλεμα» τῶν κρατήρων τῆς μακρύνης Σελήνης.

Σωστή, εύνόηται ἡ ἀντίδρασις ἔκείνων ποὺ κάνουν τὴν προσπάθεια νά ὑπερασπίσουν ἐδραιωμένα καὶ ἀποδοτικά συμφέροντα. Λογική καὶ κίνησις καὶ ἡ τάσις. 'Εφ' δοσοὶ δὲν παρεμποδίζεται ἡ κατάρτισις ἀτόμων, ἀπό τὰ ὄποια, τόσα πολλὰ πράγματα μελλοντικῶς ἀναμένει ἡ Ναυτιλία ἀφ' ἔνος, καὶ τὸ ἄνα τὸν Κόσμον Ἐθνικὸν γόγητρον, ἀφ' ἔτερου.

Γ. Π. ΧΑΤΖΗΑΙΑΣ

Λάζ Πάλμας, Γράν Κανάρια,

Ἀπρίλιος 1971

Μέσω δύο 'Ελληνικῶν διϋλιστηρίων τὸ Περσικὸν πετρέλαιον εἰς τὴν ἀγορὰν

Οι k.k. N. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ & I. ΛΑΤΣΗΣ

Ἡ ἔγκυρος βελγικὴ οἰκονομικὴ ἐφημερίς «Λόσιος Ἀνδερσούα» δίδει ιδιαιτέραν εμφασιν εἰς τὴν ἐπιτυχὴ προσπάθειαν δύο Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν κ.κ. I. Λάτση καὶ N. Βαρδινογιάννη, ὅπως διευκολύνουν τὴν πρόσεσιν τῆς Περσικῆς Κυβερνήσεως νά διϋλιστηρίζει μέρος τῶν πετρελαίων τῆς καὶ νά ἐπωφελητοὶ τῶν κερδῶν ἐκ τῆς διαθέσεως εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγοράν επεξειργασμένων πετρελαιοειδῶν καὶ ουχὶ ἀπλῶς τοῦ ἀργού πετρελαίου.

Ὥς γνωστόν, πρὸ τριμήνου περίπου ἐκπρόσωποι τῆς ιρανικῆς ἐταιρίας πετρελαίων είχον ἐπισκεφθῆ τας Ἀθήνας καὶ είχον προέλθει εἰς ἐπαφας μετά τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν, τὸ γεγονός δὲ είχει ιδιαιτέρως ὑπογραμμισθῆ ὑπὸ τῆς ἐφημερίδος «Φαινάσιοιλ Τάιμς».

Ἡ βελγικὴ ἐφημερίς εἰς τὸ ἄρθρον τῆς (25 Ιουνίου) ὑπὸ τὸν τίτλον «Η Περσία εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς πετρελαίων» γράφει μεταξὺ ἀλλών ὅτι ὑπὸ τὸ φῶς τῶν συμφωνῶν τῆς Τεχεράνης καὶ τῆς Τριπόλεως, ἀνεψύησαν διάφοροι ἐνδείξεις, καθ' ἃς αἱ χώραι παραγωγῆς πετρελαίου προσανατολίζονται πρὸς τὴν ἀναθεώρησιν τῶν σχέδιων των μετά τῶν καταναλωτριῶν χωρῶν. Πράγματι, κατόπιν τῶν συνεχῶν ἐθνικοποιήσεων ἐπικολούθησε περίοδος ἀμφισθητήσεως εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὰς τιμὰς καὶ τὰς ὑποχρεώσεις.

Πρόκειται περὶ ἀναποφεύκουτον ἔξειδιξεως, ὑπογραμμίζει ἡ ἐφημερίς, δεδομένου ὅτι αἱ ἐνδιαφέρομεναι χώραι διατηροῦν τὸ δικαιώμα νά διαθέτουν τὸν ὑποχθόνιον πλούτον τῶν καὶ νά προσαρμόσουν τὰς τιμὰς πωλήσεως τοῦ πετρελαίου εἰς τὰς πραγματικὰς συνθήκας τῆς ἀγορᾶς. Εἰς τὴν πραγματικότητα αἱ παραγωγοὶ χώραι οὐδὲν ἔχουν δικαιώμα νά ἐνδιαφερθοῦν διὰ τὰς πετρελαιοειδῶν, ὡς ἐπὶ παραδείγματι εἰς τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς Αγορᾶς.

'Αλλ' ἔκτὸς τῆς ἐπιθυμίας τῆς ἐμμέσου συμμετοχῆς εἰς τὰ κέρδη τὰ προερχόμενα ἐκ τῆς διϋλισεως, ὠρισμέναι παραγωγοὶ χώραι ἀντιμετωπίζουν συνεχὴ αὔξησην τῶν δραστηριοτήτων των, μεταβαίνονται ἐπίσης εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐκμεταλλεύσεως, δηλαδή τῆς διϋλισεως τοῦ πετρελαίου εἴτε ἐντὸς τοῦ ἐθνικοῦ τῶν χωρῶν, εἴτε εἰς τὸ ἔξωτερο, ἀκόμη δὲ μεταπτῶν καὶ εἰς τὸ στάδιον τῆς διανομῆς τῶν πωλήσεων.

Οὕτω θὰ ἐπραγματοποιήσηται ἡ ἐπιθυμία νά παραμείνουν αἱ χώραι αὐται, κατὰ εὐρυτέραν ἀντίληψιν, κυριαρχοὶ τῶν ἐνεργει-

κῶν ἀποθεμάτων μέχρι τῆς διανομῆς των ὑπὸ τὴν μορφὴν ἐπεξειργασμένων προϊόντων εἰς τὰς ἀγορὰς καταναλώσεως.

Καὶ συνεχίζει ἡ ἐφημερίς:

Ἡ Περσία, μεγάλη παραγωγὸς χώρα πετρελαίων ἀναπτύσσει τὴν ίδεαν αὐτήν, ἐνώ ἡ Ἐλλάς συγκεντρώνει σήμερον σημαντικάς προοπτικάς, αἱ δὲ ιρανικαὶ θέσεις ἐπικροτοῦνται περισσότερον διότι διατυπούνται εἰς στιγμὴν καθ' ἧν τὰ σχέδια διϋλιστηρίων τοῦ κ. Όναση τελοῦν ὑπὸ ἐγκατάλειψιν.

Δύο μεγάλοι "Ἐλληνες ἐφοπλισταί, συνεχίζει ἡ βελγικὴ ἐφημερίς, ἀμφότεροι ἐνδιαφέρομενοι διὰ τὴν κατασκευὴν διϋλιστηρίων, ἥρδανται προσφάτως διαπραγματεύεσι μὲ τὰς ιρανικὰς ἀρχὰς καὶ τὴν «Ιράνιαν Νάσιοναλ Οίλ Κόμπαν». Πρόκειται περὶ τοῦ κ. N. Βαρδινογιάννη, στοις τὸν πετρελαιοφόρων, ὁ ὄποιος κατασκευάζει ἡδη διϋλιστηρίους δύο ἐκατομμυρίων τόνων (καὶ κατὰ τὸ τελευταίον στάδιον 3,5 ἑκατομμύρια τόνων) εἰς τὴν περιοχὴν 'Αγίων Θεοδώρων δυτικῶν τῶν Ἀθηνῶν. Τὰς ἐργασίας αἱ ἀνέλαβεν ὁ γερμανικὸς Οίκος Tūsev. Ο δύτερος ἐφοπλιστής είναι ὁ κ. I. Λάτσης, στοις τὸν πετρελαιοφόρων περιοχὴν ἐνδιαφέρομενος - θρετανικὸν ὅμιλον (C.J.B. - American Howe Baker).

Εἰς τὰ ὑπογραφέντα συμβόλαια μεταξὺ 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν, ἐτέθη ὡς ρήτρα ὅτι τὰ δύο αὐτὰ διϋλιστηρία, τὰ ὄποια θὰ ἀρχίσουν λειτουργοῦντα ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ ἔτους θὰ εύθυγαρμίζουν τὴν παραγωγὴν τῶν ἐπὶ τῆς ἔξαγωγῆς, δεδομένου ὅτι ἡ ἐγχώριος ἀγορά ἔξυπητεῖται ἐπαρκῶς ὑπὸ τῶν ὑφισταμένων δύο διϋλιστηρίων, τὰ ὄποια ἔξ αλλού ἐκπροσχρονίζονται προκειμένου νὰ διπλασιάσουν τὴν ἐπησίαν δυναμικότητά των.

Αἱ διαπραγματεύεσις λαμβάνουσα χώραν τὸσον εἰς 'Αθήνας, δοσοὶ καὶ εἰς Τεχεράνην μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ιρανικῶν ἀρχῶν ἔχουν μεγάλας ἐλπίδας νὰ τελεσφορήσουν. Πράγματι, οἱ Πέρσαι διαβλέπουν τὴν δυνατότητα νὰ ἐνταχθοῦν εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγοράν πετρελαίου, διατηροῦντες συνάμα τὸν ἐλεγχόν των προϊόντων, χωρὶς πλέον νὰ ἀπευθύνωνται εἰς τρίτους. Εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτῆς ἡ διϋλισις θὰ θεωρηθῇ ὡς ἐνδιάμεσον στάδιον, ἐν εἰδος ὑπηρεσίας ἀμειδομένης, ἔκτὸς ἐδαν κατὰ τὰς συνομιλίας, ἀποφασισθῆ ἀντιστοίχως καὶ συμμετοχή τις εἰς τὰ διϋλιστηρία.

'Από τῆς πλευρᾶς τῶν οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπωφεληθοῦν εὐρέως ἐκ τῶν συμβολαίων μεταφορῶν, τὰς ὄποιας θὰ ἐκτελέσουν, ήτοι διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ ἀργού πετρελαίου μέχρι τῶν διϋλιστηρίων προϊόντων.

Καὶ ἡ «Λόσιος Ἀνδερσούα» καταλήγει:

Κατ' ἄρχην τὸ πετρελαίου θὰ ἡδύνατο νὰ μεταφέρεται διὰ τοῦ πετρελαιογαγοῦ Σουέζ - 'Αλεξανδρείας, ὁ ὄποιος, κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνων θὰ διαχωρισθῇ εἰς δύο ἀγωγούς, ἔκτὸς ἐδαν κριθῆ περισσότερον συμφέρουσα η μεταφορὰ διὰ τοῦ γύρου τοῦ 'Ακρωτηρίου μὲ σούπερ τάνκερ τῶν 250.000 τόνων l.w. Πάντως ὅταν η διώρυξ τοῦ Σουέζ ἐπαναλειτουργήσῃ η μεταφορὰ τοῦ ἀργού ιρανικοῦ πετρελαίου διὰ τῆς θαλασσίας ὁδοῦ δὲν θὰ θέτη πλέον προβλήματα.

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 ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ
ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΑΝΤΙΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΤΟΤΣΗ Ι. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΑΚΟΛΟΥΘΟΥ
ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ ΧΑΓΗΣ, ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑΡΧΟΥ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

Α' ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Εἰς τὴν σκέψιν νὰ προδῶμεν εἰς τὴν συγγραφήν τῆς παρούσης μελέτης μάς ὡδήγησεν ή ἔκ της μακροχρονίου πείρας μας διπλωτιστήσασα ἀνάγκη περισσοτέρας ἐπαρήντης μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρώματος καὶ ἡ παραπτηθεῖσα διοικητικὴ ἀνεπάρκεια εἰς σεβαστὸν ἀριθμὸν πλοιάρχων, ητις τυγχνεῖ, τούλαχιστον καθ' ἡμέας, προϊόν ἀγνοίας τῶν βασικωτέρων καὶ πλέον ἀπαραιτήτων ἀρχῶν διοικησεως, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν προστιθῶν καὶ διενέχεων μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῶν πληρωμάτων των, μὲ τάς γνωστάς ὡς ἔκ τούτου συνεπείας, εἰς βάρος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Πρός τούτους, έπιμυσμούμεν νά τονίσωμεν ότι, ή ασκησις τής διοικήσεως ποδηγετεῖται καὶ ρυθμίζεται κατά τρόπον ἔξομαλύνοντα τὰς πανθυμοδογούμενάς δυνσχερείσας καὶ προσφέρει ίδιαιτέρων ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, οἷς ἔχει τόσην ἀνάγκην ἐντάσεως καὶ δημιουργικῆς προσπαθείας ἀξιοποιήσεως τοῦ ὑπάρχοντος δυναμικοῦ αὐτῆς καὶ ίδιαιτέρως στήμερον, διότε ή ἔξελιξις αὐτῆς παρουσίασε διαφόρων κατάστασιν ἐκείνης τῶν πρώτων μεταπλευρωτικῶν χρόνων εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν διεθνῆ θαλάσσιον στίβον.

‘Ως ἐκ τούτου κρίνεται, καθ’ ἡμᾶς τούλάχιστον, σκόπιμον ὅπως ὁ πλοιάρχος εἰς ὃν πρόκειται νὰ ἐμπιστευθῶμεν τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου, θὰ πρέπει νὰ κέκτηται τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὸ της στηριγμῶν δεδουμένων θεωρητικάς καὶ τεχνολογικάς γνώσεις, διότι μόνον οὕτω θὰ πρέπει νὰ κρίνωμεν αὐτὸν ἵκανὸν νὰ ἐπωαίσθῃ τὰς βαρυτάτας εὐθύνας τῶν ψυχρόδων ἀπαίτησεων τοῦ πλοίου εἰς τὴν διεθνή ἀνταγωνισμὸν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν.

Ο προϊστάρχος, λοιπόν, ώς άσκων διοίκησιν, πρέπει νά έχει τάς άναγκαιάς διά τό έργου του γνώσεις, ήτοι γνώσιν τών ζητημάτων της άρμοδιότητάς τους και γνώσιν του άνθρωπινου χαρακτήρος. Επίσης, πρέπει νά έχει περιβλητή και μέ γενικήν μόρφωσιν.

Διὰ γὰρ ἀποκτήσῃ, δῆμως, ὁ πλοίαρχος γνώσιν τῶν ζητημάτων τῆς ἀρμοδιότητός του, ἔχει ἀνάγκην ἐκπαιδεύσεως πρὸς καλλιέργειαν καὶ τελειοποίησιν τῶν ἐπαγγελματικῶν του γνώσεων, διότι πρέπει νὰ κατέχῃ καλῶς καὶ ἐν λεπτομερείᾳ τὰ ζητήματα τῆς ἀρμοδιότητός του.

Συνεπώς, ό πλοιάρχος, ό δόποιος δὲν είναι έμπειρος καὶ κατηρπισμένος εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀρμόδιοτήτος του καθιστάται ἀνίκανος εἰς τὴ διοικήση τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιάρχιαν του πλοιού καὶ μεταβάλλεται ἀπὸ διοικῶν εἰς διοικούμενον, ήτοι μὲν ἄλλους λόγους τοῦ θερέψευναι ἀπό τὰς χειρας ἡ διοίκησις, ὡς ἀπό τὰς χειρας ἀδεξίους ἡνιάχουν τὰ ἡνία, ἐὰν δὲν γνωρίζῃ νὰ ἡνιοχῇ ἵππους.

Πέραν τούτου, ὁ πλοιάρχος ὡς ἀνήκων εἰς τὴν ἡγετίδα τάξιν, δὲν πρέπει νὰ κέκτηται μόνον ἐπαγγελματικήν ἐπάρκειαν, ἀλλὰ καὶ ἔξοχήν χαρακτήρα καὶ ὑψηλὸν φρόνημα. 'Ἐπιστής, θὰ πρέπει νὰ είναι καλὸς κριτής χαρακτήρων, ἥτοι θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ ἔνα ἀγγὺν ἐνδιαφέρον καὶ μίαν πραγματικήν γνῶσην τοῦ ἀνθρώπου, τῆς πρώτης αὐτῆς ὅλης τῆς ἐργασίας του.

Αλλά έκτος της γνώσεως τῶν ζητημάτων τῆς ἀρμοδιότητός του καὶ τοῦ ἀνθρωπίνου χαρακτήρος, ὡς πλοιάρχος θὰ πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ καὶ γενικὴ μόρφωσιν, διότι οὕτω θὰ καταστῇ Ικανὸς ἢ νάυτιλος μαζεύεται ταχέως πάντα ζήτημα διπότομενον ἀμέσως ἢ ἐμμέσως τοῦ ἐπαγγέλματός του.

Πάντως, έκεινο τὸ δόπιον παρασμένει ἐν προκειμένῳ θετικοῦ καὶ ἀναμφισθήτητον εἶναι, διὰ τὸ πλοιάρχους δὲν δύναται νὰ ἀνταποκρῆθῃ ἰκανοποιητικῶς εἰς τὰ καθήκοντά του μὲν μικράν γενικήν μόρφωσιν, δι᾽ ὃ δόφειλει, καθ' ἄπασαν τὴν διάρκειαν τῆς σταδιοδρομίας του νὰ ἀναπιπτέσῃ τάξ γνώσεις του καὶ νὰ προσαρμόζῃ τὴν μόρφωσιν του πρὸς τὴν προσδευτικὴν αὔξησιν τῶν καθήκοντων του.

Ἐφ' ὅσον τὰ διάφορα ζητήματα ἀναπτύσσονται καὶ καθίστανται πολυπλοκώτερα, εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως τὸ πνεῦμα, χωρὶς νὰ παραμελῇ τὰς συνεπείας καὶ τὰς ἀντ-

στοίχους ἀντιδράσεις, καθίσταται ικανὸν νὰ διακρίνῃ τὴν ούσιαν, νὰ ξεχωρίζῃ τὴν κυριαρχοῦσαν ίδεαν, νὰ ἐκδίδῃ τάς ἀπορρεόσας διαταγάς, ἔστω καὶ ἂν ἐνίστε κινδυνεύη νὰ παρασελήνῃ τὴν λεπτομέρειαν. Ἡ γενικὴ μόρφωσις δὲν ἀποτελεῖ παρά μόνον τὸν καρπὸν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας ἐκάστου πλοιάρχου.

Δέν θά πρέπει, δηθεν, νὰ παροραθῇ, ὅτι σκοπὸς τοῦ πλοιάρχου —ώς ἀσκούντος διοίκησιν— εἶναι ἡ δράσις καὶ ὅτι, κατὰ συνέπειαν, κάθε τι τὸ ὅποιον παρεμβάλλεται ὡς πρόσκομψα ἡ παρεμποδίζει τὴν ἔκτελεσίν της ἀποφάσεώς του, πρέπει νὰ τίθεται ἐκποδῶν. Τέλος, ἡ γενικὴ μόρφωσις αὐτοῦ περιλαμβάνει δι, τι δύναται νὰ σφυρολατήσῃ παρὰ νὰ διακοσμήσῃ τὸ πνεῦμα. Δι' ὃ ἡ καλοὶ ἔννοοι μένει μόρφωσις πρέπει νὰ ἀποβλέπῃ εἰς τὰ ἀντικείμενα τῆς ἀναζητήσεως τῶν στεγείων ἐνός ζητήματος, τῆς ἐπιλογῆς τούτων, τῆς σταθμίσεως των ἐπὶ σκοπῷ στηρίξεως τῆς κρίσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν ληφθεῖν ἀποφάσεως.

Β' ΓΝΩΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ
ΑΡΧΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ
ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Πέραν τῶν προλογιθέντων, ητοι τῆς θεωρητικῆς καὶ τεχνικῆς μορφώσεως τοῦ πλοιάρχου, οὗτος θὰ τρέπει νὰ κατέχῃ καὶ δωρισμένας ὄργανωντικάς καὶ διοικητικάς ἀρχάς, διότι δὲν είναι μόνον τεχνικός, ἀλλὰ πρὸ παντὸς ἀρχηγὸς, καλούμενος νὰ διοικήσῃ ἀνθρώπους καὶ μάλιστα πολλάκις υπὸ τάς πλέον τραγικάς συνθήκας τάς ὅποιας δύναται τις νὰ φαντασθῇ. Καὶ νῦν ἐρωτάται :

Ποιαί είναι αἱ ἀρχαὶ διοικήσεως τὰς ὁποῖας πρέπει νὰ κατέχῃ ὁ πλοιάρχος διὰ νὰ καταστῇ Ικανὸς ἀρχηγὸς ἐπὶ τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν τοῦ πλοίου; Ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ ἀπώς δοθῆ ἀπάντησις τις εἰς τὸ ἔρατημα τοῦτο, ἀνετρέξαμεν εἰς τὴν μελέτην πολλῶν Ἑλλήνων καὶ ἔνων συγγραφέων ἐξ ἣς διεπιστώσαμεν ὅτι, ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἀρχῶν διοικήσεως είναι ἔνα ἀνέξαντητον θέμα καὶ δὲν πάραχε διοῖν ἀπαριθμήσεως αὐτῶν, διότι κάθε ἀρχὴ ἦτις συντρέχει εἰς τὴν ὄργανων σύνη καὶ διευκολύνει τὴν ἐκτέλεσιν, εὑρίσκει τὴν θέσιν της, ἐφ' ὅσον ἡ πειρὰ ἀποδεικνύει ὅτι ἀξίζει.

Πάντως, ἐν τῇ διοικήσει δὲλα εἰναι ζητήματα μέτρου, τίποτε τὸ ἀκαμπτον καὶ ἀπόλυτον εἰς τὴν ἔνασκηρην τῆς, διότι σχεδὸν ποτὲ δὲν οὐ πουσσιάζονται αἱ ιδιαι συνθήκαι διὰ νὰ ἐφαρμόσωμεν ἀπαράλλακτα τὴν διάβαν ἀρχῆν. Οὕτω, αἱ ἀρχαὶ διοικήσεως εἶναι εὔπλαστοι καὶ δεκτικαὶ προσφαρμογῆς εἰς δὲλας τὰς ἀνάγκας. Πρέπει, οὖμως, νὰ γνωρίζῃ τις νὰ τὰς μεταχειρισθῇ. Αὐτὸς εἶναι ἡ δύσκολος τέχνη, ητὶς μπαίτει αὐτὶλιμην, πεῖραν, ἀποφασιστικότητα καὶ μέτρουν.

Παρά τὸ γεγονός, δῶμα, ὅτι, αἱ ἀρχαὶ διοικήσεως εἰναι ἀνέξαντλητοι εἰς ἀπαριθμητιν, ἐν τούτοις, θὰ ἀντιπύξωμεν κατωτέρω φρίσμανές ἔξ αὐτῶν, τὰς ὁποίας θεωροῦμεν ὡς πλέον βασικάς, διότι δὲν νομίζουμεν ὅτι ἀλλα εἴναι φράνιμον νὰ τὰς ἀγνοήσωμεν, ἐάν οι πυθμοῦμεν νὰ ἔχωμεν εύτυχες ἀποτέλεσματα εἰς τὴν διοίκησιν καὶ αἵτινες εἰσὶν αἱ ἀκό-
λυθοί;

1. Καταμερισμὸς ἐργασίας
ποτεδεὶ μίαν ἀρχὴν τῆς οἰκονομικῆς ἐπι-
τήμης, ή δόπια ἀποδεικνύει τὴν πρασφο-
κωτέρων πάντοτε ἑκτέλεσιν μᾶς μόνον ἐρ-
γασίας ή ἔνος ἔκαστοτε ἔργου, ὑπὸ περισ-

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

σοτέρων ή διαφόρων προσώπων και άποδέπτει εἰς τὴν παραγωγήν περισσότερων και καλυτέρων ἀγαθῶν μὲν τὴν ίδιαν προσπάθειαν. Καὶ τούτο, διότι κάθε ἀλλογή ἀπασχολήσεως συνετάγεται μίαν προσπάθειαν προσαρμογῆς.

Ἐπίσης, ὁ καταμερισμὸς τῆς ἐργασίας (ἢ τῶν ἔργων) ἐπιτρέπει νὰ περιορίζωμεν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀντικειμένων πρὸς τὰ δοπίον φέρεται ἢ προσοχὴ καὶ ἢ προσπάθεια μισκαὶ καὶ ἀναγνωρίζεται ως τὸ καλύτερον μέσον χρησιμοποιήσεως τῶν ἀτόμων καὶ τῶν ὑμάδων.

2. Εἰς τὸ ολόκληρον εἶναι τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ διατάσσῃ τις καὶ ἡ ἔξουσία νὰ υπακούεται. Ἡ ἐπιδολή αὐτῆς καλεῖται καταστατική καὶ στηρίζεται εἰς τὴν ιεραρχικὴν θέσιν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν προσωπικὴν ἐπιβολὴν, ἣτις προσέχεται ἀπὸ τὴν γνώσην, τὴν πείραν, τὴν ἡθικὴν ἀξίαν, τὰς παρασχεθείσας ὑπηρεσίας κλπ., καὶ ἣτις δι' ἓνα καλὸν ἀρχηγὸν (ῶς δέον νὰ εἶναι ὁ πλοίαρχος), εἶναι τὸ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῆς καταστατικῆς τοιαύτης.

3. Εἰς τὸ ολόκληρον εἶναι ἡ ἔκτελέσεως ὠρισμένης πράξεως ἐπίγνωσις παρὰ τὸν πράπτοντος πρὸς λογοθεσίαν ὑποχρέωσις. Ἀνευ ἐπίγνωσεως τοῦ αἰσθήματος τῆς εὔθυνης, δὲν δύναται ὁ ἀρχηγὸς (καὶ ἐν προκειμένῳ ὁ πλοίαρχος) νὰ ἐπιβληθῇ, ἢν οἱ ὑφιστάμενοι αὐτοῦ (πλήρωμα) δὲν ἐμφορύουν ὑπὸ τοῦ αἰσθήματος τούτου, δηλαδὴ ὅταν αὐτοὶ δὲν ἔχουσι συνειδήσιν τῶν πράξεων των καὶ γνώσιν τῶν συνεπειῶν τῶν πράξεων αὐτῶν, ἥτοι τὴν ἐπίγνωσιν τῆς ἀνάγκης πρὸς λογοθεσίαν.

4. Πειθαρχία : Εἶναι ἡ ὑπακοή παντὸς κατωτέρου, ἐν γένει, εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἀνωτέρου του, αἵτινες φουροῦν τὴν ἐκτέλεσην τῆς ὑπηρεσίας συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους καὶ τοὺς εἰδικούς κανονισμούς αὐτῆς. Ἡ πειθαρχία ἀποτελεῖ τὴν ἰσχυροτέραν συνεκτικήν δύναμιν πάσης ὑπηρεσίας καὶ ιδιαίτερως τῆς στρατιωτικῆς καὶ τῆς ἐμπορικῶν πλοίων τοιαύτης, ἐνθα τὸ τραχύ, ἀγνωσθεῖς καὶ ἀναγκαῖος σκληρὸν τῆς ὑψηλῆς ἀποστολῆς της, ἀπειλεῖ ἀνά πάσαν στιγμὴν τὴν ἔξαρθρωσιν καὶ διάλυσιν της, μὲ μοιραίον ἀποτέλεσμα τὴν καταστροφήν.

5. Άμοιρη καλεῖται πάσα ἀπόδοσις καλῆς ἡ κακῆς πράξεως, ἀλλὰ ἐπὶ μὲν τῆς κακῆς ἔχουμεν τὴν τιμωρίαν, ἐπὶ δὲ τῆς καλῆς τὸν ἐπινοιόν καὶ τὴν πληρωμὴν μὲν μέσον (ὐλικὸν τε καὶ ἡθικόν).

Ἐν προκειμένῳ, σπουδαίαν ἐπίδρασιν ἔχει δὲ τρόπος τῆς ἀμοιρῆς εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἔργων τοῦ πληρώματος. Δι' αὐτὸν ὁ πλοίαρχος πρέπει :

- α) νὰ ἔξασφαλίζῃ ἀμοιρήν, ἥτις νὰ ἴκανοποιῇ καὶ τὸν ναυτικὸν καὶ τὸ πλοίον.
- β) νὰ ἐνθαρρύνῃ τὸν ζήλον τοῦ πληρώματος του ἰκανοποιῶν τὴν ὀρθότηταν προσπάθειαν καὶ
- γ) νὰ καταλήγῃ εἰς ἀκρότητας μισθῶν, ὑπερωριῶν, ἔξτρα ἀμοιρῶν κλπ., αἵτινες νὰ ὑπερβαίνουν τὸ λογικὸν όριον.

6. Τάξις : Ὡς εἰς κάθε ὑπηρεσίαν καὶ ἐπιχείρησιν σύντονος τοῦ πλοίου πρέπει νὰ βασιλεύῃ ἀπόλυτος τάξις, ὡς πρὸς τὴν κατάλληλον διάθεσιν τοῦ προσωπικού, τὴν ιεραρχίαν τοῦ πληρώματος καὶ τὴν διάδοχην τῶν ἐνεργειῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου τάξις πρέπει νὰ ἐπιτάλλεται καὶ εἰς τὰς ἐλαχίστας λεπτομερείας, ώστε ἡ πορεία τῶν ἔργων τοῦ πλοίου νὰ ἐκτελήσται μὲν ὠρολογικήν διμάλοτητα.

Ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπόκτηση συστηματικῆς τάξεως, ἀποτελεῖ τὴν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν τῆς ἀναπτύξεως καλῶν συνηθειῶν τοῦ πληρώματος, αἵτινες τόσον διευκολύνουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων τοῦ πλοίου.

7. Εἰς τὸ ολόκληρον εἶλικρίνειαν καὶ ἐντιμότητα χαρακτήρος, ἥτις ἐν-

θαρρύνει τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου (πλήρωμα) νὰ ἐκδηλώσῃ, κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του, ἀπασαν τὴν καλήν αὐτοῦ θέλησιν καὶ ἀφοσίωσιν πρὸς τὰ καθηκοντά του.

Ἄλλα ἡ εύθυτης τοῦ χαρακτήρος ἀπαιτεῖ πολὺν κοινὸν νοῦν, πείραν καὶ καλωσύνην. Διότι εύθυτης σημαίνει παρρησίαν, σταθερότητα καὶ δικαιοσύνην, στοιχεῖα ἀπαραίτητα διὰ τὸν πλοίαρχον, διτης ἡγεῖται ἀνθρώπων ἀσχολουμένων εἰς ίδιομορφον ἐργασίαν, ὡς ἡ ναυτικὴ τοιαύτης.

Καὶ τούτο εἶναι ἐπιδειλημένον εἰς τὸν πλοίαρχον, διότι ὡς ἡγέτης τοῦ πλοίου θὰ πρέπει νὰ γνωρίζῃ ὅτι ἡ ἀνθρωπινὴ φύσις παραδέχεται μίαν τιμίαν ἔξηγησιν σύσσοντος αὐτῷ καὶ ἂν είναι αὐτή. Διότι ἡ παρρησία τοῦ πλοίαρχου νὰ ἀσγαχωρίσῃ τυχὸν σφάλματος του, δὲν μειώνει καθὼς διλογίστων τὸ κύρος του, ἀλλὰ τούναντίον ἔξυπνον αὐτὸν εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ πληρώματος του.

8. Πρωτοβουλία : Εἶναι ἡ πιθανότης νὰ συλλάβηση μίαν ίδεαν καὶ ἡ δύναμις νὰ τὴν ἐκτέλεσῃ. Εἶναι ἐπίσης ἡ ἐλεύθερία νὰ προτείνῃς τι καὶ ἡ θέλησις νὰ τὸ πραγματοποιήσῃς.

Ο πλοίαρχος, ὡς ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου, πρέπει νὰ ἀναπτύσσῃ τὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πλήρωμα, διδών πρὸς αὐτὸν μεγαλύτερον πεδίον δράσεως, ἀναλόγως τῆς θέσεως καὶ τῆς ικανότητος ἐνδὸς ἐκάστου ἐκ των μελών αὐτού, ἔστω καὶ εἰς βάρος μερικῶν ἀναμαλιῶν, ἀτίνας δύναται, ἐξ ὅλου, νὰ πειρισθῇ διὰ τῆς προσεκτικῆς προσωπικῆς του ἐπιβλέψεως.

Ο πλοίαρχος θὰ πρέπει νὰ καθοδηγῇ τὸ προσωπικὸν τοῦ πληρώματος του συνεχῶς, χωρίς, φυσικά, νὰ τὸ ὑποκαθιστᾷ. Ὡσαύτως θὰ πρέπει νὰ ἐνθαρρύνῃ αὐτὸν διὰ μερικῶν ἐπιστίνων, ταῦλαν, καταδλήλως δύμας γενομένων, καὶ νὰ προσδιήνῃ ἐνίστε καὶ εἰς θυσίας τοῦ γοντρού του, διότι οὕτω θὰ δυνηθῇ νὰ μεταβάλῃ τὰ μέλη αὐτοῦ ταχέως εἰς ἀριστούς βοηθούς του.

Ἀντιθέτως, ἔαν δὲ πλοίαρχος ἐπιδείξῃ περιφρόνησιν πρὸς τὸ πλήρωμα του καὶ ἀπορρίπτῃ ἡ ἀναδάλλη συνεχῶς τὰς εἰσηγήσεις του καὶ τὰ αἰτήματά του, ταχέως θὰ στειρεύσῃ τὰς πηγάδας τῆς πρωτοβουλίας καὶ ἀφοσίωσεως αὐτοῦ. Δι' ὃ θὰ ἔσθει νὰ είναι λίαν προσεκτικός εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ ὑπὸ αὐτὸν πληρώματος καὶ νὰ μὴ συγκεντροῖ τὸ πᾶν εἰς χειρας του, διότι οὕτω θὰ καταπίνῃ πᾶσαν ἐλπίδα ἀναπτύξεως πρωτοβουλίας εἰς τὸ πλήρωμα του.

9. Ταχύτης ἐκτελέσεως : Αἱ ὀντωτέρω ἐκτεθέσαι ἀρχαὶ τείνουν εἰς τὴν καθίστασην τάξεως καὶ μεθόδου, δηλαδὴ εἰς τὸ πράττωμεν καλῶς. Ἡ παρούσα δύμα ἀρχὴ ἀναφέρεται εἰς τὸ νὰ ἐκτελῶμεν καλῶς.

Γ' ΕΜΦΥΤΑ ΚΑΙ ΕΠΙΚΤΗΤΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ (ΑΡΧΗΓΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ)

Ἐκτός τῆς γνώσεως τῶν βασικῶν ἀρχῶν διοικήσεως, ὁ πλοίαρχος, ὡς ἡγέτης τοῦ πλοίου, θὰ πρέπει νὰ είναι προϊσταμένος καὶ μὲ ὄμηρον μέμφατα διοικητικὰ προσόντα, διότι μὲ ὡς μέμφατα φυσικάς καὶ ἐπικτήτους ικανότητας, μὲ τὰς διποίας θὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἀνθρωπινὴν συμπεριφοράν. Δηλαδὴ θὰ δύναται νὰ ἐπιβάλῃ τὴν θέλησιν του εἰς τοὺς ὑπὸ αὐτὸν κατὰ τρόπον, διστε νὰ προσκαλή τὴν ὑποκοή των, τὸν σεβασμὸν των, τὴν ἐμπιστοσύνην των καὶ τὴν πρόθυμον συνεργασίαν των.

Ο πλοίαρχος, ὡς ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου, ἀσκεῖ ἔοιγν λίαν δυσχερές, διότι ἡγεῖται ἀνθρώπων, διότι τοῦ πλεόν δυσκολοδιοικουμένου ἀτόμου, περὶ τοῦ ὑπὸ αὐτὸν διενοφάνεται, διότι «πάντων τῶν ἀλλων ζώων ἐστὶ ράον η ἀνθρώπων ἀρχειν», καὶ ὡς τούτου θὰ πρέπει νὰ είναι ικανὸς νὰ χειρίζεται αὐτούς λίαν ἐπιδεξίων.

Δηλαδὴ, ὁ πλοίαρχος διὰ νὰ καταστῇ ἀ-

λημινός ἡγήτωρ πρέπει νὰ γνωρίζῃ νὰ ἐμπιέται εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πλήρωμα μίαν αὐθόρμητον ἐπιθυμίαν νὰ δημηγήσῃ ὑπὸ αὐτὸν, νὰ συμμορφούται πρὸς τὴν θέλησιν του καὶ νὰ ἀκολουθήῃ τὰς κατευθύνσεις του.

Ἐπίσης, ὁ πλοίαρχος πρέπει νὰ είναι ικανὸς ν' ἀποκτήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ τὸ σεβασμὸν τοῦ πληρώματος του καὶ νὰ χρησιμοποιεῖ ἀποτελεσματικῶς τὰς ικανότητας αὐτοῦ. Μὲ ἄλλους λόγους, ὁ πλοίαρχος, ὡς ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου, πρέπει νὰ γνωρίζῃ νὰ ἐφαρμόζῃ τὰ κάτωθι θοιαύτης.

α) Καμπμία ὁμάδας ἀνθρώπων, στον μικρά καὶ ἄν είναι αὐτῆς, δέν δύναται νὰ ζήσῃ χωρὶς ἔνα χέρι τὸ ὄποιον νὰ τὴν δημηγήῃ. Ἐλλὰ ἡ δύναμις ήτης ἐπιβάλλει μίαν κατευθύνσην εἰς τὰς προσπάθειας τῶν μελών της ὁμάδος (καὶ ἐν προκειμένῳ τοῦ πληρώματος) ἐκπηγάζει ἀπὸ τὸν ἀρχηγόν, ήτοι τὸν πλοίαρχον.

β) «Ανευ καλῆς διοικήσεως η δύμας (καὶ ἐν προκειμένῳ τὸ πλήρωμα) καταντά πράγμα διπέρ αὐτέρευτης. Είναι ἐπίσης η ἐλεύθερία νὰ προτείνῃς τι καὶ ἡ θέλησις νὰ τὸ πραγματοποιήσῃς. Καὶ

γ) Αἱ ἐπιτυχίαι ή αἱ ἀποτυχίαι ἔχαρτων τοῦ πλοίου.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθέντων, σαφῶς πρόκυπτε ὅτι, διὰ νὰ καταστῇ τις καλὸς πλοίαρχος, δὲν ἀρκεῖ νὰ είναι μόνον καλῶς ἔξειδεικονένος μὲ τὴν συντελουμένην ἐπὶ τὸν πλοίον ἐργασίαν του, ἀλλὰ νὰ κέκτηται ἀπαραίτητος καὶ ὀρισμένος διοικητικὰ προσόντα, διότι ἔχει παρατηρηθῆναι ὅτι ἀνθρώποι οἱ ὄποιοι εἰσὶν ἀρισταὶ εἰδίκευμένοι εἰς τὴν ἐργασίαν των, ἀπέτυχον εἰς τὴν διοίκησιν, διότι ἐστερούντο διοικητικῶν προσόντων, ήτοι οἱ ἀπεδείχθησαν ἀνίκανοι νὰ διοικήσουν ἀλλούς.

Οἱ ἀνθρώποι οὓτοι είναι ἀκατάλληλοι νὰ διοικήσουν μίαν ὑπηρεσίαν, μίαν ἐπίχειρην καὶ πρὸ παντὸς ἔνα πλοίον, διότι δύναται τοῦ νὰ είναι τις, φερ' εἰπεῖν, καλὸς ήθοποιός, ἀλλὰ ἀνίκανος νὰ διευθύνῃ ἔνα θεάτρον, καλὸς ἐρευνητής, ἀλλὰ ἀνίκανος νὰ διευθύνῃ ἔνα θεάτρον, καλὸς μέμφατα διοικητικὰ προσόντα, διότι οἱ θεάτροι έναντι τοῦ πληρώματος του εἰσὶν ἀσκητὴ διοίκησιν, ήτοι νὰ γίνῃ ἀρχηγὸς μιᾶς ὑπηρεσίας καὶ ἐν προκειμένῳ ἀρχηγὸς τοῦ πλοίου, ήτοι πλοίαρχος, θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ δοκιμασθῆναι ὡς πρὸς τὴν διοικητικὴν ικανότητα καὶ οὐχὶ εἰς τὴν

PORUGAL

Address your enquiries to :

SHIPBROKERS

STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: GOMESCO TLX: 1543

LISBON (2)

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Line • 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.

ικανότητά του νὰ διεκπεραιώνῃ τὴν ἑργασίαν τοῦ πλοίου του, δύσον μεγάλη καὶ ἀνείναι ἡ ικανότης του αὐτῆς.

“Οθεν, γεγονός ἀναμφισβήτητον τυχάνει ὅτι, οἱ μέλλοντες νὰ πλοιαρχεύσουν πλοίαρχοι πρέπει νὰ κέκτηνται ὥρισμένα προσόντα, κυρίως ἔμφυτα ἡ φυσική, πνευματικά καὶ κοινωνικά, τὰ κυριώτερα τῶν ὅποιων εἰσίνται ἀκόλουθα:

1. 'Υγεία πνεύματος καὶ σῶματος : Τὸ προσὸν τοῦτο εἶναι ἀπαραίτητον, διότι οἱ κληρονομικῶν βεβαρημένοι ὑπὸ λαθανάντων νοσημάτων δὲν ἔχουσιν ικανότητα δι' οὐδεμίαν ἑργασίαν. Εἶναι ἔκ φύσεως ἄχρηστοι καὶ ἀνίκανοι διὰ τὴν ἀπόδοσιν ἔργου, διότι εἶναι ἐλαττωματικοί· δὲς ὁ ἐγκέφαλός των, ἡ ἔδρα τῆς νοήσεως.

Ο ἀρχηγὸς πρέπει νὰ χαρίῃ πνευματικῆς ὑγείας, ἀλλὰ καὶ σωματικῆς τοιαύτης, διότι οἱ πλειστοὶ τῶν συγγραφέων ισχυρίζονται διότι «οἱ ἀρχηγοὶ (μετεξὺ ὀνόματος συγκαταλέγεται καὶ ὁ πλοιάρχος) οἱ ὄποιοι δὲν χαρίων σωματικῆς ὑγείας εἶναι ἄχρηστοι καὶ ἀνίκανοι: δι' ἀπόδοσιν ἔργου». Οἱ ἀρχαῖοι Ρωμαῖοι καὶ «Ἐλληνες ἔλεγον διότι «Mens Sanus Cor. pote Sanus», ήτοι «νοοῦς ὑγίης ἐν σώματι ύγειες».

2. 'Αγάπη : Εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ἀρετὴ καὶ θεωρεῖται ὡς βασική προϋπόθεσις διὰ τὴν ἀγάπην συμβιώσιν τῶν ἀνθρώπων. Δι' ὃν λόγον ὁ πλοιάρχος, ὡς ἀσκῶν διοκησην τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν του πλοίου, διὰ πρέπει νὰ ἀγαπᾷ τὸ μήτ' αὐτὸν πλήρωμα, διότι μόνον ὅταν ἀγαπᾷ τὸ πλήρωμα του διὰ πρᾶξην τὸ πάν δι' αὐτὸν καὶ, μόνον τότε, διὰ λάθη δι' αὐτὸν φροντίδα, πρόνοιαν καὶ ἐπιμέλειαν καθ' ὅσον ἡ φροντίδα, πρόνοια καὶ ἡ ἐπιμέλεια, εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς ἀγάπης.

Τὴν ἀρετὴν τῆς ἀγάπης εὑρεν καὶ ὁ Θεῖος 'Ιησοῦς ὡς κίνητρον πάσης καλῆς πράξεως κηρύττων «Τὸ ἀγαπᾶτε ἀλλήλοις» καὶ τοῦ-

το, διότι ἡ ἀγάπη ἔχει ὑπομονὴν καὶ φέρει τὸ στόλισμα τῆς πραστότης καὶ τῆς ἡρεμίας. Γνωρίζει νὰ κατανοῇ, νὰ ἐλπίζῃ καὶ νὰ ἀναμένῃ, στοιχεῖα ἀτίνα συνθέτου τὸν δημιουργικὸν παράγοντα τῆς ζωῆς.

'Επίσης, ἡ ἀγάπη εἶναι ἀδύολος καὶ ἀθώα καὶ εἰς τὸ ἀδύολον καὶ ἀθώον τῆς ἀγάπης ὑπάρχει τὸ μυστικὸν τῆς προσωπικότητος καὶ τῆς προσωπικῆς ἐπιρροῆς, διότι οἱ ἀνθρώποι οἴτινες μᾶς ἐπηρέαζουν, εἶναι δέκεινοι οἱ ὄποιοι πιστεύουν εἰς ἡμᾶς, καθ' ὅσον εἰς τὴν ἀτμοσφαίραν τῆς ἐμπιστοσύνης οἱ ἀνθρώποι εύρισκουν ἐνθάρρυνσιν, ἀλληλοιδήθεαν καὶ ἀνοικτὸν τὸ δρόμον τῆς δημιουργίας καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ἀτμοσφαίραν τῆς καυτοψίας, ἔνθα τὰ πάντα συρρικνύνται.

“Οθεν, δὲ ἀγαπῶν τὸ πλήρωμά του πλοιαρχὸς θὰ εἶναι καὶ πατρικὸς πρὸς αὐτὸν καὶ προνοητικὸς δι' αὐτὸν, διότι εἶναι καὶ δίκαιος καὶ ἀμερόληπτος. Καὶ διαν εἰσέτην εὐρεῖη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ ἐπιβάλῃ τιμωρίαν τινά, θά· ἐπιδειξῃ ἀπεικείαν, σκεπτόμενος διότι ὁ ἀνθρωπός, κατὰ τὸ πλείστον, ἀμαρτάνει ἄνευ τῆς θελήσεως του, ὡς ἔλεγε καὶ ὁ μέγας φιλόσοφος Σωκράτης : «Οὐδέποτε ἐκών ἀμαρτάνει».

Ἐάν δημοσίας, τὸ συναίσθημα τῆς ἀγάπης εἶναι κένον πρὸς τὴν καρδίαν τοῦ πλοιαρχοῦ, τότε οὐχὶ μόνον οὐδεμία τῶν καλῶν ιδιοτήτων τῆς ψυχῆς εἶναι δυνατὸν νὰ ἐκδηλωθῇ, νῦν προσαθῆται καὶ νὰ βλαστήσῃ, ἀλλὰ καὶ τυχὸν ὑπάρχουσσι καλαὶ ιδιότητες εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πλήρωμα μαραίνονται καὶ ἔξαφανίζονται.

Δι' ὃν λόγον μόνον διὰ καλὸς πλοιάρχος, δηλαδὴ διὰ ἀγαπῶν πλοιάρχος, προσάγει τὰ εὐγενῆ συναίσθηματα τοῦ πληρώματός του, ητο : Τὴν φιλοτιμίαν του, τὴν ὑπερτράνειάν του, τὴν πειθαρχίαν του, τὴν αἰσιοδοσίαν του, τὸ ηθικὸν θάρρος του, τὴν τόλμην του, τὴν φιλοπατρίαν του καὶ τὴν ἀφοσίωσίν του εἰς τὸ καθῆκον.

Ἀντιθέτως, διὰ κακός πλοιάρχος, διὰ σκλη-

ρόκαρδος, διὰ μὴ ἀγαπῶν τοὺς ὑφισταμένους του, δηλητηριάζει τὰ συναίσθηματα τοῦ πληρώματός του, ητο : τοῦ συντρίβει τὸ ηθικόν του, τὸ κάμνει ἀφιλότητιν, τὸ κάμνει ὀπειθαρχον, τὸ ἀπελπίζει, τὸ ἀπογοητεύει, τὸ κάμνει ἀδιάφορον διὰ πάσαν καλὴν πρᾶξιν, τὸ κάμνει, τέλος, κακόν, διότι τοῦ τραυματίζει τὴν ψυχήν.

Ἐκ πάντων τῶν ὡς ἀνωτέρω ἐκτεθέντων σφῶπες τεκμαίρεται διότι, διὰ τῆς ἀγάπης ἔχει μεγιστηρία ἐπίδρασιν εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἀποστολὴν τοῦ πλοιαρχοῦ (ώς καὶ παντὸς ὀσκούντος διοίκησιν προσώπου), δι' ὃ ἐκρίνομεν σκόπιμον νὰ θέσωμεν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀναγνώστου ὠρισμένους τρόπους συμπεριφοράς μὲ τοὺς ὄποιους νὰ θεμελιώνται τὰς καρδίας τῶν συνανθρώπων του ἀπό ἀγάπην πρὸς αὐτὸν καὶ οἵτινες ἀποριθμοῦνται ὡς κάτωθι :

1. Νὰ ἐνδιαφέρεται εἰλικρινῶς διὰ τοὺς ἄλλους. 2. Νὰ μειδιά. 3. Νὰ ἐνθυμήται διότι τὸ δυνομα ἐκάστου εἶναι δι' αὐτὸν ὁ γλυκύτερος καὶ πλέον ἐνδιαφέρον ἥχος. 4. «Εσω καλὸς ἀκροστής καὶ ἐνθάρρυντος τοὺς ἄλλους νὰ ὑμιλοῦν διὰ τὸν ἑαυτὸν τους. 5. «Οταν ὑμίληση νὰ μὴ λησμονῆς τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἄλλου. 6. Κάμε τὸν ἄλλον νὰ αἰσθάνεται σπουδαῖος καὶ κάμε το μὲ τὴν καρδιά του.

Ἐπίσης, παραθέτομεν κατωτέρω ἐτέρους δώδεκα (12) τρόπους, μὲ τοὺς ὄποιους διάνθρωπος θὰ καταστῆ ἰκανὸς νὰ φέρῃ τοὺς ἄλλους ἀνθρώπους εἰς τὸν ιθικόν του τρόπον τοῦ σκέπτεοθαι καὶ οἵτινες εἰσίν οἱ έξις:

1. 'Ο καλύτερος τρόπος χειρισμοῦ μιᾶς διαφωνίας σου εἶναι νὰ ἀποφύγεις νὰ τὴν συζητήσῃς. 2. Δείξε σεβασμὸν διὰ τὰς γνώμας τοῦ ἄλλου. Ποτὲ μὴν τοῦ εἰπεῖς διότι ἔχει λάθος. 3. 'Εάν ἔχῃς λάθος, δωμολόγησε το, ταχέως καὶ ἐμφαντικῶς. 4. «Ἀρχισε μὲ φιλικὸν τρόπον. 5. Κάμε τὸν ἄλλον νὰ λέγῃ «ΝΑΙ - ΝΑΙ» ἀπό τὴν ἀρχή. 6. «Αφήσε τὸν ἄλλον νὰ λέγῃ τὸ περισσότερα. 7. Κάμε τὸν ἄλλον νὰ αἰσθάνεται διτὶ ἡ ιδέα εἶναι δικῆ του.

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 Οργάνωσις Τακτικῶν Γραμμῶν μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν.

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - ‘Ηλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

8. Προσπάθησε εἰλικρινῶς νὰ βλέπης τὰ πράγματα ἀπό τῆς πλευρᾶς τοῦ ἄλλου. 9. Δεῖξε κατανόησιν καὶ συμπάθειαν διὰ τὰς ἴδεας καὶ ἐπιθυμίας τοῦ ἄλλου. 10. Νὰ ἀναζητήσῃς καὶ νὰ χρησιμοποιήσῃς τὰ εὐγενῆ ἔλαττρια τοῦ ἄλλου. 11. Δίδε δραματικὸν ὑφος εἰς τὰς ἴδεας του. 12. Χρησιμοποίησε τὴν εὐγενῆ πρόκλησιν.

"Αν λοιπὸν ἀναδύσωμεν τὰς ὡς ἀνὰ δοθείσας συνταγάς, θὰ ἴδωμεν ὅτι, παντοῦ, ὡς ἀπαραίτητον στοιχεῖον, θεωρεῖται ἡ ἀγάπη. Δι' ὃν λόγον ὁ πλοιάρχος (ἡ οἰουνήστος πρόσωπον τὸ διόποιον διοίκησιν), ὁ διόποιος ἐπιθυμεῖ νὰ προσδεύσῃ εἰς τὸ ἐπάγγελμά του, εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ μεταχειρισθῇ τὴν μεγάλην αὐτὴν δύναμιν, δηλαδὴ τὴν ἀγάπην.

3. Θάρρος καὶ μαχητικός πρέπει νὰ εἴη μαζί: "Ο πλοιάρχος, ὡς ἡγήτωρ τοῦ πλοίου, θὰ πρέπει, ἀναμοισθήτως, νὰ ἐμφορῇται φυσικοῦ καὶ ψυχικοῦ θάρρους, ἥτις νὰ είναι ἀτάραχος εἰς τοὺς κινδύνους καὶ ψύχραιμος.

Αἱ ιδιότητες τοῦ θάρρους καὶ τοῦ μαχητικοῦ πνεύματος πρέπει νὰ είναι ιδιαιτέρως γνωσταὶ εἰς τοὺς στρατιωτικοὺς καὶ τοὺς πλοιάρχους, οἱ διόποιοι δὲν πρέπει νὰ φοδούνται πρὸ τοῦ κινδύνου, οὔτε νὰ διστάζουν νὰ λαμβάνουν ἀπόφασίες, διττὰς τοῦτο ἐπιβάλλεται, ἀλλ' ἀντίθετως, πρέπει νὰ διέπωνται ἀπό τὸ πνεύμα τῆς περιπτείας, δηλαδὴ νὰ ἐνυπάρχουν εἰς αὐτοὺς, ὡς ἔλεγεν δὲ Ναπολέων, «τὰ χαρακτηριστικά τοῦ χαρτοπαίκτου».

4. Δικαίοσις οσύνη: Εἶναι νὰ διδοῖς εἰς τὸν ἄλλον, διὰ τοῦ ἀνήκει, διὰ τοῦ δικαιούσου του, νὰ μὴ κάμης κατάχρησιν τῆς δυνάμεως του, νὰ μὴν ἐκμεταλλεύεσται τοὺς ἄλλους καὶ νὰ είσαι ἵσος πρὸς δλους.

Δίκαιος δὲ ἀνθρωπός εἶναι ἐκεῖνος διστις, ἀσχέτως τοῦ φόδου τῆς τιμωρίας, ἀγαπᾶ τὴν δικαιούσην καὶ ἀποφέυγει τὰς ἀδικίας.

Περὶ τούτου δὲ τὸ Πλάτωνος ἀπεφάνθη ὅτι ἐπολὺ μεγάλο ἀγαθὸ δινέιται ὁ Νόμος καὶ ἡ δικαιούση, μεγάλο δὲ κακὸ ἡ ἀνομία καὶ ἡ ἀδικία, διότι ἡ δικαιούση σώζει τὰς πόλεις καὶ ἡ ἀδικία τὰς καταστρέφει.

"Ἐκ πάντων τῶν ὡς ἀνωτέρω λόγων θὰ πρέπει ὅπερι ὁ σύκοντες διοίκησιν ἀνθρώποι, καὶ ἐν προκειμένῳ ὁ πλοιάρχος, νὰ εἶναι δίκαιοι διὰ νὰ ἐπιτύχουν εἰς τὴν διοίκησιν των. Ἄλλα δὲ πλοιάρχος ἐκεῖνος, διστις θέλει νὰ λέγεται δίκαιος, διφέρει νὰ ἀναγνοῖ τὴν καλὴν θέλησιν ἐνὸς ἀκέστου τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρωμάτος του, νὰ εἰσέρχεται εἰς τὸ βάθος τῶν πραγμάτων καὶ νὰ ἔξετάξῃ μετὰ προσοχῆς τοὺς λόγους οἵτινες ἡμιπόδισταν μίαν προσπάθειαν νὰ ἐπιτύχῃ.

Ο ἄξιος πλοιάρχος διφέρει νὰ ἀποδίδῃ τὸ δίκαιον εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πληρωμά καὶ νὰ ἀναγνωρίζῃ μὲ εὐθύτητα εἰς τοὺς συνεργάτας του τὸ μερίδιον τῆς ἐπιτυχίας, ἥτις ἥθελεν ἐπιτευχθῆ ἐπὶ τοῦ πλοίου του.

Ἐπίσης, διφέρει νὰ μένῃ ἀνεπηρέαστος εἰς πάσας τὰς περιστάσεις καὶ νὰ μὴ ἀφίεται νὰ τὸν κατευθύνουν συμπάθειαί της ἀντιπάθεια, κολακεῖαι ἡ συστάσεις.

Ο ἄξιος πλοιάρχος δὲν ἐπιτίχει νὰ τρομοκρατῇ τοὺς ὑφισταμένους του, ἀλλὰ νὰ τοὺς ἐμπνέῃ ἐμπιστοσύνην μὲ τὰς καρεκοτήτας καὶ τὴν εὐθύτητα τοῦ χαρακτῆρος του. Διότι δὲ χαροκόπτη τοῦ "Ελλήνος δὲν ἀνέχεται δεστοτισμὸν καὶ ἐπιστηλισμόν. Ζητεῖ ἵσην μεταχείριστον καὶ δικαιοσύνην.

"Ἀρχεῖ λοιπὸν δὲ πλοιάρχος νὰ δώσῃ εἰς τοὺς ἀνδρας τοῦ ὑπὸ αὐτὸν πληρωμάτος νὰ καταβάνουν διὰ δέσμηθον καὶ τότε εὐχαρίστως θὰ ἐργασθῶν μὲ δρεξινοῖς καὶ πειθαρχίαν, καὶ τοῦτο, διότι δὲ "Ελλήνη εἶναι λίσιαν εὐαίσθητος καὶ φιλότιμος. ἐπιθυμεῖ νὰ τὸν ὑπολογίζουν ὡς προσωπικότητα ἐλευθέρων, δι' ὃ καὶ δὲν ἀνέχεται τὴν κακομεταχείριστον καὶ ἀδικίαν.

Ο πλοιάρχος, λοιπὸν, δὲ διόποιος γνωρίζει νὰ ἐκτιμήσῃ τὰ προσόντα τῆς ψυχῆς τοῦ "Ελλήνος καὶ νὰ ἀποτείνεται εἰς τὴν καρδίαν καὶ τὸ φιλότιμον του, θὰ κερδίσῃ, μετὰ βεβαιότητος, τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν ἀγάπην τοῦ πλοιάρχου.

πληρώματός του.

Πέραν δῆμως αὐτοῦ, δὲν θὰ πρέπει νὰ δίδῃ ποτὲ ὑποσχέσεις εἰς τοὺς ἀνδρας τοῦ πληρωμάτος του, τὰς ὁποίας δὲν θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ τηρήσῃ, διότι ἐκεῖνο τὸ διόποιον κατατάξῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν ὑφισταμένων (γενικῶς) εἶναι ἡ εἰλικρίνεια καὶ ἡ εὐθύτης τοῦ προϊσταμένου.

5. Εὕθυμος διάθεσις ἀποτελεῖ διὰ πάντα ἀνθρώπον ἐναὶ ἔτον στοιχείων ἔκεινων, ὅπου συτελούν εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἐπίλυσιν τῶν διαφόρων προβλημάτων του.

Μάλιστα διὰ τὸν ἀνθρωπόν, διστις ἀσκεῖ διοίκησιν, ὡς ὁ πλοιάρχος, ἡ εὐθύμος διάθεσις ἀποτελεῖ ἐναὶ ἀπό τὰ κύρια προσόντα μὲ τὰ διόποιον πρέπει νὰ είναι προικισμένος ἐφ' ὅστοις, μάλιστα, τὸ πρόσωπο τοῦτο κατά τα εὐκόλως διὰ τῆς κατασθόλης δίλγης θελήσεως.

Δὲν είναι, λοιπόν, δύσκολον ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου νὰ εἴπῃ μίαν εκαλημέραν καὶ νὰ σκορπίσῃ ἐναὶ χαμόγελο εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πληρωματικό, διότις ἡμέρες εἰσέλθουν εἰς τὸν χώρον τῆς ἐργασίας του. Θὰ πρέπει δὲ νὰ γνωρίζῃ τὰς ἐπίλεκτα μέλη αὐτοῦ, νὰ ζεντιλαύνεται διότι ἡ σταθερότης καὶ ἡ καλωσύνη δεν είναι ἀσύμβιβαστος μεταξύ τους καὶ νὰ ἀγρυπνηθῆ διέσπανται τὴν ἀνθρωπίνην τῆς πρωτοδουλίας καὶ τῆς εὐθύνης.

Πρὸ πάντων, ὁ πλοιάρχος πρέπει νὰ ἐνδιαφέρεται διὰ τὸ πλήρωμά του, νὰ βοηθῇ τὴν ἀνθησιν τῆς προσωπικότητός του, νὰ ξεχωρίζῃ τὰς ἐπίλεκτα μέλη αὐτοῦ, νὰ ζεντιλαύνεται διότι ἡ σταθερότης καὶ ἡ καλωσύνη δεν είναι ἀσύμβιβαστος μεταξύ τους καὶ νὰ ἀγρυπνηθῆ διέσπανται τὴν ἀνθρωπίνην τῆς πρωτοδουλίας.

Διά πάντων τοὺς ὡς ἀνιστέρως ἐκτεθέντας λόγους, δὲ πλοιάρχος πρέπει νὰ ἀσκεῖται εἰς τὴν ἀναγνώρισιν καὶ γνῶσιν τῶν ἀνθρωπίνων ἀξιώσεων καὶ ἐπιδιώξεων τοῦ ὑπὸ αὐτὸν πληρωμάτος, διότι διὰ τὸν πλοιάρχον ὁ δύσκολον, εὐχάριστον ἡ δυσάρεστον, ἀναλόγως πρὸς τὸ ἐπιθεωρούμενον ὑπὸ αὐτοῦ ἐνισιφέρον, τὴν εἰλικρινείαν, τὴν διοικητικότητα πρὸς τὸ πλήρωμά του καὶ τὴν σημασίαν ἣν ἀποδίδει εἰς τὴν ἐργασίαν του. Οὕτως δὲ πλοιάρχος ἀποδίνει σπουδαῖος εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῆς ἀνωτάτης ἀποδοτικότητος τοῦ πληρώματος του.

6. Φιλαργυρία: Οι ἀνθρωποί διφέρονται διόποιον διὰ μόνον νὰ ἀποκτοῦν διὰ δικαίου τρόπου τὴν περιουσίαν των, ἀλλὰ καὶ δικαιωσίας νὰ χρησιμοποιούνται ταύτων ὡς μέσον ἐξυπηρέτησεως καὶ τῶν ίδιων, ἀλλὰ καὶ τοῦ κοινοῦ ἀγαθοῦ. Ἀντιθέτως, δίμως, ἐκεῖνοι οἱ διόποιοι κατέχονται ἀπό φιλαργυρίαν, ἀποδέπτουν μόνον εἰς τὴν κατὰ τὸ δυνατόν μεγαλυτέραν συγκέντρωσιν χρήματος, μὴ ὑπηρετούντες τοιούτοις τρόποις οὔτε τὸ ἀτομικὸν οὔτε τὸ κοινωνικὸν συμφέρον. Ἐπειδὴ θεωροῦν τὰ χρήματα ὡς σκοπὸν τῆς ζωῆς των, ὑποδόλλονται: εἰς παντοειδεῖς στερήσεις παντὸς ὕλικου καὶ πνευματικοῦ ἀγαθοῦ καὶ ἀφοσίουνται εἰς τοὺς θησαυροὺς αὐτῶν τρέμοντες πρὸ τῆς ίδεας μήπως ἰδουν τούτους ἐλάπτουμένους.

Οι φιλαργυροί ἀνθρωποί εἶναι ἀδικοί, ἀφοῦ εἶναι ἀδικοί καὶ πρὸς τὸν ἀστού τους. Οι φιλαργυροί καὶ οἱ ἀγωνιστές εἶναι κατωτέρων τοιούτων καὶ δικαιωμάτων τοῦ πληρωμάτος τους, τοῦ πλοιάρχου, διότι διὰ τὸν πλοιάρχον ὁ δύσκολον πρὸς τὸν διοίκησιν τοῦ πλοίου του εἶναι διπλοῦς διοίκησις.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Τὰ ἀνωτέρω ἀναπτυσσόμενα ἀποτελούν στάψεις καὶ συμπεράσματα ἀποκλειστικῶν τοῦ Υ.Ε.Ν.

ΣΥΝΕΦΩΝ: Κατά πρόσφατον πληροφορίαν μεταξύ εἰς τὴν Νορβηγίαν ιδρύθη ἐκεῖτοις σεμινάριοι ὑποκρεωτικῆς μετεπιταξίδεως τῶν πλοιάρχων τοῦ Ευρωπαϊκοῦ Ναυτικοῦ, εἰς δὲ διδασκούνται μαθήματα "Άρχων Διοικήσεως καὶ ψυχολογίας τοῦ χαροκόπρος τῶν νέων ὡς καὶ μεθόδοι ποθηγητήσεως αὐτῶν συμφωνίας πρὸς τὴν επιστηλομένην ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων συμπεριφράντων.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Τὰς ἀναπτυξάντας προστιθέντας λόγους, δὲ πλοιάρχος πρέπει νὰ ἀσκεῖται εἰς τὴν ἀναγνώρισιν καὶ γνῶσιν τῶν ἀνθρωπίνων ἀξιώσεων καὶ ἐπιδιώξεων τοῦ πληρωμάτος, διότι διὰ τὸν πλοιάρχον ὁ δύσκολον προϊσταται ἀνάγκη εὐθύνης, ἐκτιμήσεως, ὑποστοιχίεως, δημιουργίας καὶ κατανοήσεως τοῦ ρόλου του. "Η μὲν μέτρον Ικανοποίησις τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ρόλου του είναι ἔργον τοῦ πλοιάρχου, δηλαδὴ ἔργον 'Αρχηγοῦ.

ΕΝΤΟΣ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, τῇ 25.6.1971
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Τὰς ἀνωτέρω ἀναπτυξάντας λόγους, δὲ πλοιάρχος πρέπει νὰ ἀσκεῖται εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ἀνθρωπίνων ἀξιώσεων καὶ ἐπιδιώξεων τοῦ πληρωμάτος, διότι διὰ τὸν πλοιάρχον ὁ δύσκολον προϊσταται ἀνάγκη εὐθύνης, ἐκτιμήσεως, ὑποστοιχίεως, δημιουργίας καὶ κατανοήσεως τοῦ ρόλου του. "Η μὲν μέτρον Ικανοποίησις τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ρόλου του είναι ἔργον τοῦ πλοιάρχου, δηλαδὴ ἔργον 'Αρχηγοῦ.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ: Τὰς ἀνωτέρω ἀναπτυξάντας λόγους, δὲ πλοιάρχος πρέπει νὰ ἀσκεῖται εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ἀνθρωπίνων ἀξιώσεων καὶ ἐπιδιώξεων τοῦ πληρωμάτος, διότι διὰ τὸν πλοιάρχον ὁ δύσκολον προϊσταται ἀνάγκη εὐθύνης, ἐκτιμήσεως, δημιουργίας καὶ κατανοήσεως τοῦ ρόλου του. "Η μὲν μέτρον Ικανοποίησις τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ πληρωμάτος πρὸς τὸν πληρωμάτος του είναι ἔργον τοῦ πλοιάρχου, δηλαδὴ ἔργον 'Αρχηγοῦ.

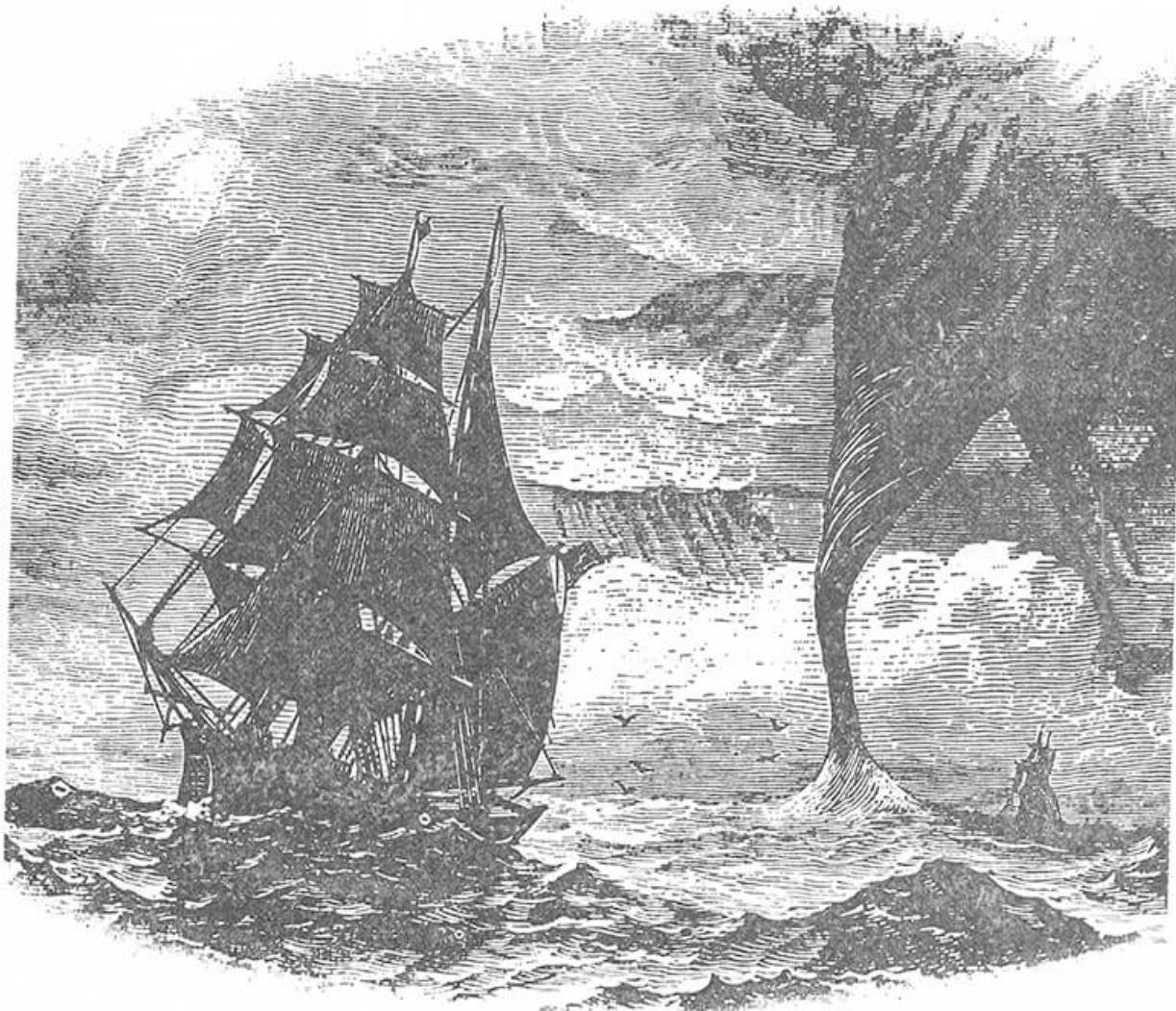
ΟΙΚΟΝΟΜΟΣ Δ.: Η ὄργανωτική τεχνική τῆς Διοίκησης.
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ Π.: Διοίκησις καὶ διοικάνων.
ΠΕΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ Κ.: Ήγετικαὶ θέσεις.
ΠΟΤΑΜΙΟΝ Σ.Χ.: Προβλήματα διοίκησεων.
ΤΟΤΣΗΣ Ι.: Οργάνωσις, διοίκηση, πρόσωπα διοίκησης.
ΧΡΥΣΟΧΟΥ: Οργάνωσις τῶν ἐπιχειρήσεων.

2.—Ξένοι συγγραφεῖς:
CASSON H.: The right place of the money.
EMERSON H.: The twelve principles of efficiency.
FAYOL H.: L'administration industrielle et générale.
SELDOM: The philosophy of management.
TAYLOR F.: La direction scientifique des entreprises.

THOMSON C.: Scientific management.
WAVELL A.: Generals and generalship.
WILLIAMS: The technique of the chief executive.

3.—Περιοδικά καὶ λεξικά:
ΕΥΗΜΕΡΙΑ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΟΥ ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ, ΛΟΓΙΣΤΗΣ, ΕΓΚΥΛΟΠΑΙΔΙΚΑ ΛΕΞΙΚΑ ΗΛΙΟΥ καὶ ΠΑΠΥΡΟΥ - ΛΑΡΟΥΣ, AMERICAN POLITICAL SCIENCE REVIEW, BULLETIN OF THE TAYLOR SOCIETY, EFFICIENCY, BEΛΓΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ καπ.

Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
“ΑΣΤΗΡ”
ΑΣΦΑΛΙΖΕΙ
ΣΩΜΑΤΑ ΣΚΑΦΩΝ



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΣΤΗΡ

ΕΔΡΑ:
ΑΘΗΝΑΙ: ΟΔΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 1 (ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ)
ΤΗΛ. 230.721 - TELEX 21 5383

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Άξιότιμε κύριε Διευθυντά,

'Από τὸ μικρὸ μας καὶ πτωχὸ χωρὶὸ Σαμικὸν Ἡλεῖας ἀνώ τῶν 50 παιδιῶν ὑπηρετοῦν ὡς ναυτικοὶ σήμερον στὰ διάφορα ἐμπορικὰ μας πλοῖα, κολῶ; ἀμειδόμενοι καὶ καλῶς προωδεύμενοι, ἡ δὲ ἀφοσίωσις των καὶ ὁ ζῆλος πρὸς τὰ καθήκοντά των ἔκτιμαται πολὺ περὶ τῶν ἀνωτέρων των. Καὶ, ὡς παράδειγμα ἀρέτης, παρακαλῶ ἐπιτρέψατε μου διὰ τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας ὅπως ἐκφράσω τὰ προσωπικὰ καὶ τῶν συχωριανῶν μου τὰ θερμά μας εὐχαριστήρια πρὸς τὸν Πλοίορχον τοῦ δεξαμενοπλοίου «Κεφαλλονιά» κ. κ. Ξενακούδην διὰ τὴν εὐγενὴ καὶ πατριωτικὴν χειρονομίαν του. Ἀπέστειλε τὸ ποσὸν τῶν 5 λιρῶν Ἀγγελίας καὶ 505 Γαλ. Φράγκων, προερχόμενον ἀπὸ αὐτὸν καὶ μέλη τοῦ πληρωμάτου του μῆταγμανενα ἐκ τοῦ χωρίου μας, ἵνα διατεθῇ διὰ τὸ σκοπὸν τῆς ἡδη μεγάλης μας προσπεθείας τοῦ ἔξωραισμοῦ τοῦ χωρίου μας.

Τὸ ἄνευ προηγουμένου παράδειγμα τοῦ κ. Πλοίορχου ἐκτιμᾶται καὶ τοποθετεῖται ὡς πρᾶξις ἔθνη, διότι ὅποιος βοηθᾷ ἓνα κομμάτι τῆς Πατρίδος βοηθᾷ τὴν Ἑλλάδα δόλοκληρη.

Μετὰ τιμῆς
ΓΕΩΡΓ. ΒΙΤΣΑΣ
Πρόεδρος Σαμικὸν Ἡλεῖας

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ

Άξιότιμοι Κύριοι,

Φορτία σιτηρῶν διὰ Βασόραν
σόραν (Ίράκ).

Παρακαλούμενοι ὅπως γνωστοποιήσητε πρὸς ὅλους τοὺς πλοιοκτήτας τὰ τῆς κατωτέρω ἐμπειρίας μας, ἡτὶς ἐπιβάλλει ὅπως οἱ Ἐφοπλισταὶ ἀποφεύγουν, κατὰ τὸ δυνατόν, τὸν λιμένα τῆς Βασόρας.

Φορτηγὸν μας σκάφος εἶχε ναυλωθῆ διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίου 14.000 τόνων κρίθης χῦδην ἀπὸ τὸν Καναδᾶν εἰς Βασόραν. Ο προϋπολογισμός μας τῶν Λιμενικῶν ἔξόδων (διὰ τὴν Βασόραν) διὰ ποσὸν \$ 11.000 (Η.Π.Α.) ἀπεδείχθη ἐντελῶς ἀνεπαρκῆς καὶ ἡναγκάσθημεν ὅπως προεμβάσωμεν τὸ ποσὸν \$ 27.800 διὰ τὰ ἀκόλουθα:

Λιμενικὰ τέλη	\$ 5.810
Πριμινοδέτησιν/Ἀποπρυμοδέτησιν	\$ 430
Λιμενικὴν ὄμοχειρίαν προκυμαίας, λεμβουχικά, δικαιώματα Λιμενάρχου καὶ Ρυμουλκικά	\$ 1.700
Τέλη ἐκβαθύνσεως (dredging)..	\$ 10.000
Πλοηγικά	\$ 4.800
'Ενοικιον προκυμαίας	\$ 400
'Ἐπόπτην, βοηθὸν ἐπόπτου, φύλακας	\$ 850
Διάφορα	\$ 280
Προκτορειακὰ δικαιώματα (ἴσα πρὸς 1% ἐπὶ τοῦ ναύλου) ..	\$ 2.600
Σύνολον	\$ 26.870

Οἱ Πράκτορες ἐπιβάλλουν τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπασχόλησιν πέντε φυλάκων διὰ τοὺς ὅποιους ἀναμένεται ἡ λῆψις λογαριασμοῦ διὰ ποσὸν περίπου \$ 2.000, ἐνῷ ζητοῦν καὶ περαιτέρω ἐμβοσμὰ \$ 5.000 διὰ συμπληρωματικὰ Λιμενικὰ ἔξοδα.

Προσέτι, ἐσημειώθη καθυστέρησις περὶ τὰς διατυπώσεις ἐλευθερεπικοινωνίας κατὰ τὴν ἀφίσην τοῦ πλοίου, λόγῳ ισχυρισμοῦ ὅτι:

τὸ Γραφεῖον Ἀραβικοῦ Μπούκοτάζ εἶχεν ἐγγράψει τοῦτο σὶς τὸν Μαύρον τοῦ Πίνακα. Παρὰ τὰς ἐπανιλημένας διαεβαδίσεις μας ὅτι τὸ σκάφος τοῦτο κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐκμετοιλεύσεως του τόσον ὑψ' ἡμῶν, ὅσον καὶ τῶν προηγουμένων πλοιοκτητῶν του δὲν εἴχε προσεγγίσει ἀπὸ τὴν ηλικίαν τοῦ εἰς "I στρατηλινὸν λιμένα, καὶ ἐνῷ ἔδοθη ἀδεια ἐκφορτώσεως του, τὸ πλοίον μας κατεκρατήθη μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν του με τὴν αὐτὴν δικαιολογίαν ὅτι δὲν ἐκριθῆ ἀλεκτίν υπὸ τοῦ Γραφείου Μπούκοτάζ τῆς Βαγδάτης.

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ἐδήμιουργήθη ἐπισώρευσις σοδαρῶν ἐπισταλιῶν (demurrage) ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, λόγῳ τῆς βραδείας ἐκφορτώσεως τοῦ πλοίου, εἰδοποιηθεὶν ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου μας, ὅτι οἱ Πράκτορες ἐμμένουν ὅπως εἰσπράξουν πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ὅλα τὰ ποσὰ τὰ διποιά ἀπαιτοῦν. Καὶ ὅτι δὲν ἀναλαμβάνουν τὴν διὰ τὰς ἀνωτέρω ἐπισταλίας εὐθύνην, ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ὅποιων θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν πάροδον πολλῶν μηνῶν.

Τὰ πλοῖα προορισμοῦ Βασόρας λαμβάνουν πάντοτε διαταγὴν ὅπως πλεύσουν πρὸς τὸ Οὔμην Κάσρ, πρὸς ἐλάφρυνσιν τῶν ἀπὸ φορτίον μέχρι βυθίσματος 29 ποδῶν (γλυκῶν ύδων) διὰ νὰ δυνηθοῦν νὰ διέλθουν ἀπὸ τὸ Καρούμ Μπάρ. Τὰ πλοῖα καθυτεροῦνται εἰς τὸν πλοηγικὸν σταθμὸν Σάπττ "Ελ Άραμπ" (εἰς ἀπόστασιν 8 ὥρων καυστηλοίας) διὰ τὴν παραλαβὴν νέου πλοηγοῦ καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ πρὸς Βασόραν πορείαν των.

Η ἀπόρροφητικὴ δυναμικότητα τοῦ ἐκεῖ σιλοῦ εἶναι 1.200/2.500 τόνων μῆμητος, ἀλλὰ ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι μία μονὴ προβλήση ὑπάρχει εἰς τὸ σιλό, ὅλα διάφορα πλοῖα πλευρίζουν εἰς ἄλλα σημεῖα καὶ ἐκφορτώνονται βραδέως λόγῳ ἀνεπαρκείας φορτηγίδων.

Ο λιμὴν τῆς Βασόρας δὲν διαθέτει σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα — «Τέλεξ» — καὶ αὐτὴ ἡ τηλεφωνικὴ ἐπικοινωνία είναι λίαν δυσχερῆς. Διὰ τοῦτο περιορίζεται εἰς τὰ τηλεγραφήματα, τὰ ὅποια δύμως καθυστεροῦν κατὰ δύο ἡμέρας πρὸς ἐκάστην κατεύθυνσιν.

"Ολας ὑμέτεροι
Διώρυς ('Ελλάς) Σίππιγκ
ἐντ Τρέιτιγκ Κόμπαν

Αθῆναι 30 Ιουνίου 1971

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

ΙΑΤΡΟΣ

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
C. Pellegrini 641

Buenos Aires Tel. : 85 - 3943
Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Καλως τὰ δευτήρια! Τό... συνάλλαγμα!!



— Είναι οι καινούργιοι πού περιμέναμε. Φωνάζετε τόν... διερμηνέα... φυλακής!!!



Ο ΠΕΡΙΣΚΟΣ... ΦΛΕΓΕΤΑΙ!

Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ : — Μέχρι νὰ ἐπισκευάσω τὸ αἰροντίσιον, καπετάν Δακιανά, γενική συγκέντρωσις στό... φυγεῖ της... χορταριέρας!!!



— Τὸν ἀγόρασε στὸ ταξίδι της Βραζιλίας καὶ μὲ λίγη ἐκπαίδευσι: τὸν ἔκανε δύσο στήν... ραδιοτηλεφωνία!

ΜΑΡΙΟΣ ΖΗΤΗΣ



Δέν ωπάρχει: Ανθρώπος στή γύρω μας, πού νά μήν άγνωστης, πολλές φορές, όποιο το άποκριτικό φαινόμενο της γραφειοκρατίας. Σέ κάθε βήμα, σε κάθε προσάρτηση, σε κάθε κίνηση, το φορεσθεί αυτή τέρας προσβάλλεται: γιά νά φράξῃ το δρόμο, νά άναπτερέψῃ, λίγο - πολύ, τη προγράμματα και τους θεούς θυσίασις, νά γεμίση την ψυχή με άγνωστηση και νά δηλητηριάση το κέφι. Τοπολογίζουμε πώς θα διεπαρχιώσουμε κάποια θάση μας σε δέκα - δεκαπέντε μέρες. Προσβάλλεται άπορα, γιά κάθε άνδεσθμανο, μέλλουμε, δλλες τέσσες. Σάν μπλέσουμε, δημος, βλέπουμε πώς και ένα έξαρτη σέν φύσαν. Ή δε αιτία, τίποτα περισσότερο όποιο το χρητοβολείσθαι.

Συμπεράσματα κοινά και άνημασθητικά. Θέματα άνημασθητικά και όποιο το ίδιο το Κράτος, άφοι μόνιμη άπορεση ή θεραπεία του εφεύρεται. Τοποθεση, φυσική, πού δέν χτίσωνται νά γίνηκαν και πραγματικότητα.

"Ελέγαν, κάποτε, διτι, μέ τις νέες άποικιες και αδιαδηλτείς ταυτότητες, το 50% της γραφειοκρατίας θα ξερρύζει. Γνωστό το διποτέλεσμα. Παραμένουν τα πάντα, θητος ήσαν, μέ την προσθήκη και της... ταυτότητος. "Γετερα, μέ κάποιο Νέρο, ξεφύρωσε ή "Τηνεύθυνος δηλωσίς" είναι είδικος χρηστοσυμπαραγμένος χρηστός. Με κάπιτη την απειλούσην, έλεγχον, θά παταλαγούσιαν όποιο πιστοποιητικά Δήμων, όποιο βεβαιώσιαν παπάδων, όποιο άντιγραφα ληξιαρχικών πράξεων, όποιο πιστοποιήσις: έφορίσει, όποιο ένδρους βεβαίωσις: τρίτων. Μιά: "Τηνεύθυνος δηλωσην και τέρη. Μά πάσο γελοθήκαμε! Παραμένουν τα πάντα, άμεσα δέλτηται, θητος ήσαν. Η μόνη διαφορά, είναι: η προσθήκη και της... "Τηνεύθυνος δηλώσεως".

"Αλλά τά βάσικα της γραφειοκρατίας θα ήσαν έλλαφότερα, ήν κιντά σ' αυτή την πλαγή δέν ήταν μόνιμη ή συνεργασία, τις περισσότερες φορές, τον κακού Δημοσίου άπαλλήλου ή άλλου καινωνικού λειτουργού.

"Έγραφα, σε παλιότερα χρόνια στή σήλη μου, γιά μερικά χρονιουδίσματα, πού ή Μοτρά μές παρεμβάλλει: στις διάφορες θυσίες και δοσολήψεις μας. Γιά μερικούς ψυχικά άνάπτυξης τόπους, πού δροκ και στηριζεί έχουν κάμψη: την άρνηση. Σύστημά τους ή παρέλκουση, ή άναστολή, ή τροχοπέδη. Κατά σέλα μέ πλαστο-

ENOIKIAZONTAI

Εις Πειραιά καὶ ἐπὶ τῆς Λ. Βασιλ. Κωνσταντίνου, ἔγγυτατα πρός τὸ Κεντρικὸν Τελωνεῖον, ἐντὸς πολυτελεστάτου τοῦ Μεγάρου ἔνθα εἰς τὸ ισόγειον καὶ πρῶτον δρόφον ἐγκαθίσταται ὑποκατάστημα τῆς ΙΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΑ-Ι-ΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ οἱ ἄνω ἔξ (6) δρόφοι, ὅλοι διοῦ ή καὶ ἔκαστος κεχωρισμένως, κατάλληλοι διὰ προξενείον, ναυτιλιακά Γραφεῖα ή γραφεῖα ἀσφαλιστικῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων. "Έκαστος δρόφος 240 τ.μ. δύναται νά ένοικιασθῇ ἐνιαίως ή καὶ μερικῶς. Η διαφρύμιμισις κατά βούλησιν. Παράθυρα συρόμενα ἔξ ἀλουμινίου, κρύσταλλος ἀντιηλιακά, μὲ πλήρη ἔξαρτησιν καὶ κλιματισμὸν διὰ μαζύτ, 3 ἀστανσέρ. Πληροφορίαι, τηλέφωνα: 721.222, 229.782 καὶ 626.890, δρες γραφείου.

'Οάσεις στήν έρημο

τὴν ἀπροσθυμιανή καὶ ἀδιαφορία. Τὸ «Οχι», μοναδικὸν σύμβολό τους. Νομίζουν διτι μ' αὐτό, προσφέρουν τὴν καλύτερην καὶ τὴν συμφερότερην λύσην στὴν ἔργασια ποὺ ἐπιτελεῖσθαι.

Ενοικιάσων, πώς δέν πρόκειται γιά κρίσις: αδικίαρετας καὶ γιά μεμονωμένα περιστατικά. Φαινόμενα κοινά καὶ καθημερινά σ' δύοσι μαζ. Ηπείρουν, ζηνοσείματα, κακηγγελίες μὲ συγκεντικένα περιστατικά ή άπονοσύμενα, διακάθισμα καὶ παρακολουθήσιμα, κουνώνταις τὸ κεφάλι: μαζ.

Πρέπει: δημος νά παραδεχθούμε, διτι δέν πρόκειται γιά φυινόμενο νενικό καὶ μόνιμο. Τὸ πάργον καὶ τὰ ἀντίθετα. "Τηνεύρε: καὶ ὁ καλός, ὁ πρόθυμος, ὁ ἀξιός λειτουργός, εἴτα Δημόσιος άπαλλήλος εἰνα: ή σ' ἄλλο κοινωνικὸν πόστο τρίσκεται. Πολλές φορές, οἱ λίγοι αὐτοί, γεμίζουν τὰ κενά τῶν δάλων. Μ' αὐτοὺς ή κοινωνική ιππανή, έστω ἀργοκίνητα, έστω μὲ ἀγοραπαγήτο, προχωσεῖ τὸ δρόμο της, ἀποσθήτησθαι.

Λότο τὸ φυινόμενο ἐπιθυμιό νά παρουσιάσω μὲ τὸ σημερινό μου θέμα. "Οπως βαρύτερο τὸ κινέμαν μου τοῦτο, μὲ τέτοιες δρασίες ἔξαρέσεις θέλω νά ἀπασχοληθῶ. Μὲ τις «Οάσεις» ποὺ δὲ τακτικοπρημένος δύοις πόροις συναντᾶ στὴν έρημο.

Καταπιάνονται, λοιπόν, μὲ θέματα τοῦ κύκλου μαζ. Εἰδικότερα, μὲ τὰ θέματα τῶν Ναυτικῶν συντάξεων, μὲ τὴν περιοχή τῶν Ναυτικῶν Απομαχικού Ταμείου, δηλαδή καὶ τῶν Ναυτικῶν Μητρώων, μὲ τοὺς Μηνοτάρχους τῆς γραφειοκρατίας τους. Χρονικά δριτα γιά διεκπεραίωση συντάξεων, ἀπόμνια καὶ ἀδριστα σὲ χρόνο. "Αν πούς ένα έξάρτημα. Ίσως νά μὴν ἀστοχήσουμε. Φυσικά, άπαρχουν καὶ παραπλέκονται σὲ δικαιολογίες καὶ μάλιστα ἀπόλυτα βάσισμας. "Ελλειψη άπαλλήλων, πρώτα - πρώτα. "Οσο προσωπικὸν ήταν ἔκει μὲ είκος: γιλιάδες ἐργαζομένους ναυτικούς καὶ δύοδεκα γιλιάδες συντάξεων, εἰνα: καὶ τώρα, δους οἱ ἐργαζόμενοι ναυτικοί έγιναν έκαπτον εἴκοσι γιλιάδες καὶ είκοσι γιλιάδες οἱ συντάξεισθαι. Δέν γρειάστεται: μεγάλη ἀνάλυση τοῦ θέματος γιά νά ἔστιστοργή τὸ δρέπανο τῶν ναυτικῶν, ποὺ ἀπερχόμενοι ἀπό τὰ πλοῖα ἀνάγκησον τὴν ἀγροτική τὴν έπαρχην. "Η πίκα καὶ τὸ ἄγκος, προσβάλλονται μὲ τὸ πρώτο. Μὲ τὴν παράταση, τὴν παρέλκουση, τὰ ἀνεδοκούτεδάσματα στὶς

σάλες τοῦ NAT. Τὸ δὲ γραφειοκρατικὸ τέρας, παραχυλάδες καὶ ἔκει, κατεργαζόμενο θεός εἰλέγματος.

Άλλα καὶ πάλι: ξεφεύγουμε ἀπὸ τὸ θέμα μαζ. Γιὰ «Οάσεις» ἔταξκε τὴν σήλη μαζ. Καὶ διη τὰ δύονταρα φαινόμενα, κακαιά δρασή δέν έχουμε νά φυνόμενα συγκεκριμένοι, γιά τὰ ἄλλα, τὰ ἀντίθετα καὶ ωραία, δέχουμε ἐπιτακτικὴ τὴν υποχρέωσην.

Σημειώνουμε στὴν οπηρεσία τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικού Ταμείου τὴν παρουσία πολλῶν καλῶν άπαλλήλων. Γιὰ δύο, δύως, ἔξ αὐτῶν θὲ άντικρέουσι καὶ τὰ δύομάτα τους: Ο Νίκος Παπαστατόπαντας καὶ τὸ δύομάτα τους: Ο Νίκος Παπαστατόπαντας. Βρίσκεται στὸ τμῆμα παραπόνων καὶ ἔσπηρητησμός τοῦ Κοινοῦ. Στὴν νευραλγικότερη, δηλαδή, θέση τοῦ NAT. Γυναικία είναι: ή ἄλλη. "Η δεσποτίνας Νίτσα Μάγγος. Στὸ τμῆμα παροχῶν. Νευραλγική είναι: καὶ ἡ δική της θέση καὶ ἀποστολή. "Η ἐπιγάλματική προσφορά καὶ τῶν δύο αὐτῶν καλῶν άπαλλήλων έπειπρενά τὰ δριτα τὴν στενής άπαλλήλης οὐρανοφόρων. "Η δὲ εὐγένεια, προϊόν καλῆς άντιρροφής, πρὸ παντός, συμπληρώνεται τὸ ὀπλοστάσιο καλοῦ, ἀρίστου, οὐραλήληση.

Σπεύδω νά θηλώσω διτι τὰ γραφόμενα δέν άποτελούν παρατηρήσεις τοῦ ουραράφωντος, η δέστοι παραπέμπονται περιμρισμένων παρατηρήσεων. Κρήτης καθομολογούμενα. "Αντιθετη παρατηρήση, οὔτε μία, σὲ δεκατεία δικλήρηση.

Παρουσιάζονται, φυσικώτατα, δυσχέρειες στὴ διεκπεραίωση ναυτικῶν, ἔκει, οὐθόσων. "Ο καλός, θηρω, χειρισμός, ὁ εὐχάριστος καὶ μὲ πλήρη κατανόηση διάλογος, καὶ καλή καὶ γεμάτη πληροφορία μὲ τὴν δρασία τοποθετημένη ἐξήγηση, προσφέρουν τὴν ουπομονή, τὴν ἀνακούφιση, ἀλλά καὶ τὴν βεβαιότητα διτι, ἀπωδήποτε δύναμις τοῦ ενδιαφερόμενος.

"Οσα φρεάρά: στὸν τομέα τους ή γραφειοκρατίκ, τὰ ἀμβλόνες: δὲ καλὸς ὁ λόγος, η πολιτισμένη ἐξήγηση καὶ ἡ καλοδαλμένη δικαιολογία. Προτέν θῶν τούτων ή αἰσιοδοξία. "Ο εἰπικέπτης τοῦ γραφείου τους ἀπέρχεται διποσθήποτε ικανοποιημένος, έστω καὶ διη είναι βένθος, διτι τὰ δρομολόγια του παρουσιάζουν πολλὰ άκινθικά χιλιόμετρα πορείας.

Παρουσιάζονται, φυσικώτατα, δυσχέρειες στὴ διεκπεραίωση ναυτικῶν, ἔκει, οὐθόσων. "Ο καλός, θηρω, χειρισμός, ὁ εὐχάριστος καὶ μὲ πλήρη κατανόηση διάλογος, καὶ καλή καὶ γεμάτη πληροφορία μὲ τὴν δρασία τοποθετημένη ἐξήγηση, προσφέρουν τὴν ουπομονή, τὴν ἀνακούφιση, ἀλλά καὶ τὴν βεβαιότητα πορείας.

Παρουσιάζονται τὸύς δύο αὐτοὺς ἔξαρτησθηκούς άπαλλήλους τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικού Ταμείου μὲ τὸ χέρι στὴν ουραλή. Είρια: ἀπόλυτα βέ-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΟΡΙΕΝΤ ΦΡΑΧΤΚΟΝΤΟΡ ΜΟΣΝΥ & Co.

A. ΞΥΛΑΣ -

HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333 Priv. 2290860, 462228	BRAKE Norderdeich 4 - 5 Tel. 510 via Priv. 510 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3 - 4	Tel. 310424 Telex 0244151 Priv. 344346	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 via Priv. 881 0244151
BREMERHAVEN Kaiseralhofen	Tel. 40091 Telex 0238876 Priv. 40093 Telex 0244151 WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124 Tel. 26235 Telex via 0253375 Priv. 26236	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 via Priv. 20268 027821

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK & KIEL

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

διος, δια μέσω των κάνω δέν πρόκειται να πολεμηθεί τούς αναφερομένους, αλλά όχι εδυκτισμό, πολὺ όχι εδυκτισμό, ανέτρησης προστατευόμενους τούς "Ασφαλιστικούς" μης ιδρύματος, πολὺ πέραν κάποτε όποια την έβηγε, σέτην τους.

Πολὺ συνηθίζουμε στις διεκπερυξίες και στις παράπονες, δίκαια ή διδύκια, κάθισ φορά δέν πελαγοδρομούμε στις διάφορες δυσολήψιες μης. Φυνακούμε, γκυπούμε πόρτες ανωτέρων, παρεκτρεπόμενοι συνηθέστατα σε βλασφημίες και διαφόρων είδων πανάθλιες εκφράσεις. Γιατί νά μην κάνουμε τότε αντίθετο, δίκια μια καλή διακυρώνη η μηκ πρόθυμη έξιπηρέστηκη προσέργη τό δράματο το οποίον κάποιας, θέτον και προσωπικής ικανοποίησης;

Πολὺ όχι ίθελ κάνωνερόμενα νά τόχους της προσεγγίζεις της γηρεσίας, έκει στο "Ασφαλιστικό" μης "Ιδρυμα". Δέν έχω την άξιωση νά γίνουν πιστευτά, πρώτο γέρι και αδεσκάνιστα. "Οπως έξετάζεται, και καλοκοσκινήσεται, κάθισ βάσιμη ή έκερματος καταγγελία, ή και όπλη παράπονη, νά καλοκοσκινήσεται, και η περιγραφή πάνω, τούτη επιγρήματον. Κατά έχω δικτυώθη, νά προσλήψη γιά παραδιγματισμό. Νά χρωτελέση, άκουμα, την όποδεξή, δια μια συναλλασσόμενοι μέτρο NAT δέν είναι: μόνημα χπατιγικοί, δέν στερούνται όποια κατανομή, δέν είναι, τάλος, άκυραλλητος. Άλλα δέρουν νά έκφραζονται μέτα εύχαριστηρη, πολὺ περισσότερο όποια δέν κανγκαζονται: νά έσχημονονίδης έκαμπτορόμενοι.

Ο υπογεάφων, έχει κάποιες ένδιξεις νά πιστεύει, δια τα διάστατα γραφόμενά του, έκπροσωπούν αντιλήψεις και αισθήματα μεγάλου μέρους όποια των ναυτεργατικού μης κόσμου. Αδετής της μερίδος το θέλησης προσβάλλων και τώρα, με το αίτημα, οι δύο αναφερόμενοι, καλοί και άποδητοι οι οπαλλήλοι: τον NAT, ή Νίκο Παπαποτεφανόπουλον και ή Νίκο Μάγγου, νά τόχουν άνωλόγου χαροποίου όποιο το Ναυτικό μης "Ιδρυμα". Θετιμούσας, άκουμα, μια περίληψη το παρόντος νά έπαναληγθῇ και στο έκδιδούμενο διετίο Διετίο πλαροφορών, ώστε η πληροφορία νά μητερέτηρη απήγγηση.

Στά προγράμματα της Εθνικής, "Επαναστατικής" μης Κυβερνήσεως, η μάχη κατά της γραφειοκρατίας καθημερινά έχειγεγέλλεται. Στό έπικής έπαναστατικό ωρίδιο έργο, η παραλληληγ μάχη κατά της δύνης και τον "ZAMAN-FORTİSΜΟΥ" πλειστον κρατικού ή αλλοιων δργάνων, καινής έθνηπρατησεως, ή έπουπκοκετα. Σ' αυτή τη μάχη, παρακίτητος θετείν, βέδηκα, ο κολαζιμός των άδιορθωτων, "Επιθετικόμην, άντιθετα, διεθετείται η άνανηγόρηση σ' δέσους άλλους, ποι μέτεχωντας ζήλο, μέτε περιγελακτική φιλοτιμία, μέτε πολιτισμό και μέτε εθγένεια, διευκόλυντον τό κρατικό δργημα νά προγρήγη στο δρόμο του και δέκαν άκουμα ή δρόμος αλτός είναι: γειτότος έμποδια μέτα τη γνωστή και καταρκιμένα ξεζάνια της γραφειοκρατίας.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

σουν σέ διαστάσεις κατάλληλες γιά στρατόδημα, υπέρνεας, αστρόπια, στείρες και πετσώματα. Κατόπιν μέτε καρφιά και διεργάτηματα μπροστίνα όποια την Βόρειο Ιταλία, εύλογολας όποια την Ισπανία, αγονιά όποια την Μασσαλία, έσπαρσε εἰς μικρόν χρονικόν διάστημα ένα πράγματι γιαγνωστον διά την έποχην πλοίου. Λέγεται ζητεί, τό πλοίον ήτο τόσον μεγάλον, θωτού οπλισμού μετριδίαι: διει κατά την καθέλκυσιν του θάντερπετο. Διει τούτο ή καθέλκυσις του θλόπους χώρων δράσων μετά την κατασκευήν τού πετσώματος πάνω όποια την Ισαλογραμή. Ή συμπλήρωσις της κατασκευής του έγινετο εἰς την θάλασσα, ώς άκριθως και σήμερον συμβαίνει, μέτα τη μεγάλα σιδηρη πλοία.

Όλο τό σάχαρος ήταν καρφωμένο μέτε μπακιρόκαρπα και ή γάστρα έπενδυμένη μέτε μπόλιδους, θωτού μετά όποια πολλούς αίλωνας έγένετο στά ιστιούρωπο πλοίο μέτε την έπιχαλλωσιν τού άφαλων. Παρατηρώντας την έμοιστητης της τεχνητής της νυκτηγίας της άργακιότης μέτε σημειρινή, τοπάλης είσι τάς βασικάς γραμμάτων, διαδέλπομεν την άρχην της νυκτηγίας είσι τόν ιλλεινούν κύδρον.

Ο "Άλεξανδρίνος", ένα καλλιγραφικό γενικής σκάφος, κατεσκευασθεί με πολλές ναυτικές ζωτές και μέτε τεχνική έξεπλασμάτη γάγνοστο έσο τότε. Ήταν τό κύτος έποποθετείτο ή ακούρα και τό φρούτον και τό πρώτον οπόφραγμα έχρησιμοποιείτο διά τόν θυμόν. Καρχηγήτης ή Βεσιλέως τόν Αιγάλου Πτολεμαϊκού ή Φιλόπαππος, είχε την ψιλοδεσπίτη νά υπάρξει κάθε προγράμματον και τό επότυχο. Ήπολογήσεται: σήμερον, διει τό γιγαντιάνον κύτος σκάφος είχε μήκος 137 μέτρων, πλάτος 16 και θύρας όποια τόν καρένα του 21 μέτρα. Συνεκάντωντας τό ένδικφέρον δύον τόν ναυτικών κύκλων τής Μεσογείου και δέκαν καθειλκόσην γιλιάδες λεπτοί οι όποιες είχαν κατακλύσει: τόν χώρου γύρω όποια την έσχαρα έξεπλοποιείτο είσι ένδικουραντείς: ιχθές και έκδηλωσεις. Χαρκητηριστικόν είποτες τόν μεγάλους του, είναι: ζητεί, δέκαν τό πλοίον άρκυτωματά και έπραγκτοτούρας τό πρώτον του ταξίδι, είχε τέσσερες (4) γιλιάδες κωπηλήτας οι όποιοι έλλαμψαν κατά βάρδιας. Τά καταστρόματά του γεμίζαντας όποια τόπισες μέτε απότις, έδειναν, καθώς ζητρητάντας είσι τόν ήλιον, έναν θέλικην άνεπανάληπτον.

"Άλλο περίφημον καλοσσατικό πλοίον τής άρχαιότητος ύπηρεται ο "Άλεξανδρίνος", ή όποιος κατεσκευασθεί είσι Συρκαύματας όποια τόν μεγάλους μηχανικούν Αρχιμήδην. Ο μέγχα κύτος τουνιάς νοεί είχε δέσους είναι: έντολη ή κάθουν κατάλληλας αι σκληρότητας έδηλα, υπά τό πριονί-

"

"Άλλο περίφημο πλοίον τής άρχαιότητος διά τό μέγισθον του, ύπηρεται τό έλληγνον πλοίον τής Αιγάλου της Ιστίας. Όταν κάποτε κατέφυγεν είσι τό λιμένα τού Ηειρακίου λόγηρη κακοκοίτης, όλος ο λαός των Αθηνών κατέδεινε είσι τόν λιμένα τού Ηειρακίου νά τό ίδη και νά τό θυμητάση. Τόν περιγραφή θεσίλογμαν είσι τόν Λουκικήν ή έποιος γράφει: διει, ητο πολύ μαρτύρ, ήπολογήσεται: είσι 120 μέτρων. Τό διληπούρο του πανύψηλο, είχε είσι τόν πλώρη και τόν πρόμη σκάλασιμένας φιγούρες, τόν θεά της Ισίδη. Τό πλήρωμα τον ήταν ένας διλούληρος στρατός όποιας κατά κάτιας τόν ήταν δική του ήταν δυνάτων νά περιλάβει ποσότητα είσι τόν ήλιον, δέση έργατήστο διά τόν διατροφήν τόν κατοικών τής Αττικής τής άπογης έκεινης, διά ένα κρόνο.

Έγονός πάντων είναι, διει πρέπει νά κάνωμε κάθιμη μήν σύγκριση, αναφερόμενοι είσι τόν θέλικης και τόν σήμερον, μήν σύγκριση: θέλικης κατασκευασμένους άρχιμηδους, ή πέμπτην πάντων είναι: έντολη ή κάθουν κατάλληλας αι σκληρότητας έδηλα, είχε τό πριονί-

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

ομους έναντι μιας αδημηρημένης και δης: τόσον συγκεκριμένης έννοιας, όπως είναι η τεχνική. Σήμερον, είς τὸν κιδὼν τῆς τεχνικῆς τελείστησε καὶ ἔκανε οὐδὲ εἰρισθεῖσθαι πρὸ τοῦ πλοίου τῶν 3 ἑκατομμυρίων τόννων, θά τὸ θεωρούσσων σὰν κάτι τὸ φυσικό, ἀφοῦ η ἀλιματώδης έξέλιξις τῆς τεχνικῆς τὸ δικτυολογεῖ πλήρως. Τότε, δημιώς, καθὼς τὶ τὸ διποίον ὑπερέβανε τὰς συνήθεις ἀνθρωπίνους δυνατότητας, εἰς τὴν τόσο καθυστερημένην τεχνικήν, ἐκαλύπτετο μὲν θερόλιο, ἀπεκαλεῖτο θεῦμα, καὶ ἀπεδίδετο εἰς τὴν παρέμβασιν ἐνδεικτικήν.

ΠΑΝΗΡΕΙΣ δυσιδαιμονίας οἱ ἀρχαῖοι: "Ελληνας, δὲν κατώρθωσαν νὰ βελτιῶσουν τὴν τεχνικήν των, ἀλλὰ παρέμειναν εἰς μίαν θεωρητικήν θέσιν προσποιούμενοι μὲ τὸν διάλογον νὰ λύσουν προβλήματα ἀπαιτοῦντα κόπον καὶ πρακτικότητα. Παρέμειναν δυσιδαιμονίες, κιδὼνς ἀλοκούμηρους, θημησιυργούμεντες θρόλους καὶ ἀπιόνων θεότητας. Ἐδέσμευσαν τὴν ἀλευθερίαν τῆς δικαιοίας καὶ τῆς φυγῆς δι' ὅπερα τὴν ὀλοποίησαν τῶν συλλήψεων καὶ τὴν ἀνθρωπίνην δραστηριότηταν. Ἔτοι: κάθε προσπάθεια μὲ τάσιν συγκεκριμένη ἔγινε θεωρία, θρόλος, μαστήσιον, μήθος, ἀφοῦ ἄνωρίτερον ἐνεδύθη τὸν θεοκρατικὸν μανδύα.

Μάγισσα, παιγνιδιάρα καὶ πλανεύτρα η Θάλασσα, ἀταυτόθι μὲ τὴν δραματικότερη, ίσως, ιστορία ἐνδεικτικήν, τοῦ Ἀρίωνα, τοῦ μεγαλοτέρου ίσως τοῦ ἀρχαίου κόσμου. Ο Ἀρίων, θέλει: δὲ θρόλος, ἀφοῦ συνέλεξε πλήθος χρυσοῦ εἰς τὴν Ἱταλία, μὲ τὴν θεῖκη τέχνη του, ἀπεφάσαντα νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα μὲ ἔνα κορινθιακὸν πλοῖον.

Ο ιστορικὸς λέει, δὲτοῦ Ἀρίων ἀδιαφόρησε σιὰ τὴν θεωρίαν τοῦ πλοίου καὶ ἀθεώρησε ὑπερβολική τὴν εὐδηλωτήν προσιδοποίησην: τοῦ Μενάδρου: «Καρινθίῳ φιλίᾳ μὴ πιστεύεις καὶ μὴ διαφέρει τὸ πλοῖον της μεγάλης της». Είναι: η ἀγαθοποίης θεότης.

"Ἔτοι: οἱ Κορίνθιοι, ἀφοῦ εἰσέπρεψαν μὲ τὴν

Θάλασσαν του τὸν ναῦλον, εἰσέπρεψαν μὲ τὴν βίαν δι', τοῦ θάλασσαν του καὶ ἔνθη ἀποιμάζοντο νὰ τὸν ρίψουν στὸν Θάλασσαν, τοὺς παρεκάλεσε πρὸ τοῦ πυρίγην νὰ τὸν ἀφήσουν νὰ τραγουδήσῃ.

"Αλλὰ τὸ ιδίωτον, θά λέγωμε, διὰ τοῦ πατετράπη σὲ προσιλγήτριον δελφίνιν. "Ἐνα κοπάδι: ἀπὸ κατὰ ἑκατοσιασμένο ἀπὸ τὴν θεία πούσην του, τὸν παρεκάλεσε καὶ τὸν ὑδρήγησε ὑσπαλῆς εἰς τὸν Κάδον Μαλέα.

ΑΠΟ ΤΟΤΕ, η θάσιοι δελφίνιοι εἰς τὰς ἀλληλινὰς παραδόσεις καὶ τὴν ἑπική ποίησις ἀπληγίσκονται τὰ δρῖα τοῦ θείου. Ο "Ομήρος ἀποκαλεῖ τὸν θάσο τοῦ Φειδώνος 'Ἀπόδλων, Δελφίνο. 'Ο θρόλος τοῦ θάσου γεννηγμένο εἰς τὸ ἀφρόλουτο νησί τοῦ Λιγκίου, τὴν Ιερὰ Δῆλο. Θάλασσαί θεότης καὶ κατότες.

"Ως μὲν ἔγω τὸ πρῶτον γηραιότερον ἔροειδές πόντον πεζόμενο: δελφίνι: θρόλης ἐπὶ νησιώς δρουσα, ὡς ἐμοὶ εὑχεσθεῖ Δελφίνιν αὐτάρ δὲ βρυμέσ. Αὐτός δελφίνις καὶ ἐπέξιος ἔστει: αἰσι. " ("Γύμνος τοῦ Ομήρου εἰς τὸν Ἀπόδλωνα)

"Ο Ποσειδών, η μεγίστη θαλασσία θεότης, ἔχει τὴν τραγύτητα τῆς μεγαλοπρεποῦς ἐμφανίσεως του. Κορομοσίστης, ἔδουσις αὐτῆς τοῦ πόντου καὶ τοῦ βυθοῦ, ἔχει τὴν δύνην τῆς τρικυμίας καὶ τὴν δύναμιν τοῦ δενδου κύματος ποὺ σκάδει τὰ βράχια. Ἐκδηκτικός, ταράσσει: τὴν Θάλασσαν καὶ βούτης τὰ πλοῖα. Κινεῖται εἰς τὸν ἄρρεν τῶν κυμάτων ἐπάνω σὲ φοβερά κατάλευκα πολεμικά ἄπιτα.

"Αντιβέτως δὲ οἱ Απόδλων, θαλασσία θεότης καὶ κατότες, ἔχει σώματο τὸ Δελφίνι - Σωτῆρα. Είναι δὲ φωτεινός θεός ποὺ συρράπει: τὰ σκοτάδια τῶν κατκαγίδων. Διελθεῖ τὰ μαύρα σύννεφα ποὺ μαζεύονται: ἐπάνω ἀπὸ τὴν Θάλασσαν καὶ γαληνέες: τὴν μενία της. Είναι: η ἀγαθοποίης θεότης. Ο Σωτῆρας τοῦ ναυαγοῦ, η προστασία τοῦ θαλασσοπόρου. Ταχιδέσει: ἡρεμεῖ ἐπάνω στὰ κύ-

μπατα, μὲ τόσο καὶ καθηκόντων μερινούς ἀπὸ κοπάδι: μὲ δελφίνια.

Εἰς τὰ ἀλληλικά παλάγη, διὰ τοῦ θάλασσαν ἔχει γαλήνη, δὲ σχώριστος φίλος τοῦ Ἀπόδλωνος, τὸ Δελφίνι, παιζεῖ ἀναπηδώντας δίπλα στὰ κυράδια. "Η ἐμφάνιση του είναι: μήνυμα καὶ οὐραγίσσεις καλοκαιρίας.

Τὸ Δελφίνι - Σωτῆρα είναι: τὸ σόμβολον τῆς γαλήνης, τὸ σημεῖον τῆς ἐλπίδος, δὲ πλοηγὸς τοῦ ἀσφαλοῦς λιμένος.

Καὶ δὲς σώματο τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχηκοῦ Ταμείου, παρέχει: εἰς τὸν "Ἐλλήνα ἀστινάθη τὴν ἐλπίδην τῆς γαλήνης καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀποικίας.

ΑΛΛΑ η Θάλασσα μὲ τὰς θεότητας καὶ τοὺς θρόλους, τὶς παραδόσεις καὶ τοὺς μήθους της, είναι: μάννα, η ὁποῖα διαπλάθει: γχρακτήρας. Αὐτὴ γηνινᾶσι τὸν ἄνδρα εἰς τὴν ἀπόφασιν καὶ δένει τὸν γχρακτήρα τοῦ. "Η Θάλασσας συγχριτίζει: τὰ θύνη, δίνει: τὴν εὐημερίαν, κάνει: τὸν τολμηρὸν ποὺ τὴν διαπλέει ήρωα. "Ακονίζει: συγχρόνως, τὴν δρυμή καὶ τὴν ἐνέργειαν. "Ο ἄνδρας ξῆρι κοντά τῆς τοῦ δινειροῦ καὶ τὸ ἔργο, τὸν ερεικυτιό καὶ τὴν πρᾶξην.

"Ομοίως, η Θάλασσα δὲν δημιουργεῖ μόνον γχρακτήρας, διασκαλεῖσι καὶ δύσως, πολεμιστάς, θηραστικός τῆς πατρόλος. "Ο ἀπέρχοντος δρόμος της είναι: ένα θέατρο πολέμων ἀπὸ τὰ πανάργαια χρόνια. "Η Ἐλλὰς εἰς τὴν Θάλασσαν ηρει πάντοτε τὴν νίκην καὶ τὴν Σωτηρίαν εἰς τὸν πόλεμον, τὴν διεξίσι: καὶ τὸν πλοῦτον εἰς τὴν εἰρήνην.

"Η Θάλασσα ἔκουσε πρώτη τὴν αἰώνια ἑλληνικὴ ικανή, τὸν κιδὼν παιάνιο ποὺ τῆς κάρισε τὴν κινούντητα.

"*Ω παῖδες Ἐλλήνων ίτε, ἐλευθεροῦται πατρίδας ἐλευθεροῦται: δὲ παιδεῖς, γυναικίς θεῶν τα πατρώνοις ζῆται, θήκει τα προγόνων. Νῦν οὐπέρ πάντων ἀγόνων.

Ο ΕΝΑΣ

AUSTIN & PICKERSGILL LIMITED

SHIPBUILDERS

SOUTHWICK SHIPYARD

SOUTHWICK

SUNDERLAND

TEL.: 76100

TELEX: 53118



DESIGNERS AND BUILDERS OF THE
SUCCESSFUL S.D. 14 CARGO VESSELS

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΗΣΥΧΑΣΤΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΥΣΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Την 30ήν παρελθόντος μηνὸς ἔλαβε χώραν σύσκεψις εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως εἰς ἥν παρέστησαν ὁ Πρόεδρος τοῦ Ο.Λ.Π. στρατηγὸς κ. Οἰκονόμου, ὁ γενικὸς διευθυντὴς αὐτοῦ κ. Σάββας, ὁ σύμβολος τοῦ Ο.Λ.Π. κ. 'Αθανασίολιας, ὁ Πρόεδρος τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως κ. 'Αγγελόπουλος καὶ τὸ Διοικ. Συμβούλιο αὐτῆς καὶ πολλοὶ ἐπί τῶν διευθυντῶν καὶ ἐκπροσώπων τῶν μεγάλων ναυτικῶν πρακτορείων Ποντοπολίας τοῦ Πειραιῶς, διαρκέσσασα πέραν τῶν 3 ὡρῶν.

Δὲν γνωρίζομεν τί λεπτομερῶς ἐλέχθη κοινοὶ ἀπόφεις ἀνεπτύχθησαν κατ' αὐτήν. Καθ' ἄς ὅμως πληροφορίας διέρευσαν διεπιστώθη κατὰ τὴν σύσκεψιν δυστυχῶς ὅτι ὁ Ο.Λ.Π. νοσεῖ ὀργανικῶς βαρύτατα.

Εἶναι ύποχρεωμένος οὗτος νὰ κινήται διεπόμενος ἀπὸ ἀπτραξιῶμένους νόμους, κανονισμοὺς καὶ ἀπὸ συνθείσας πολλῶν ἐτῶν, οἵτινες κατέστησαν πάγια ἔθιμα ἀμετακίνητα, ἀποτελοῦντα τροχοπέδην διὰ τὴν ἔξελικτικὴν πορείαν τοῦ λιμένος μας, πρὸς ἐκσυγχρονισμόν του.

Τὰ πλοῖα ἔγιναν μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα, ἐπλουτίσθησαν μὲ μηχανικὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως σύγχρονα, ἐφορμόσθησαν νέα συστήματα στοιβασίας καὶ ἀποστοιβασίας (κοντέινερς, παλέτται κλπ.) ἀφ' ἑτέους ἐδημογένθησαν νέα κρηπιδώματα, ηγένθησαν οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι, ὁ λιμὴν ἐφωδιάσθη μὲ περονοφόρα ὁχήματα (κλάρκς) ρυμουλκούμενα ὁχήματα (νταλίκες), γερανοὺς κλπ.

Προπολεμικῶς τὸ μέγιστον μέρος τῶν διεκινουμένων φορτίων, «πενούσετε, ἀπὸ τὴν πλάτην» τοῦ ἐργάτου, τώρα ὅμως τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν φορτίων φορτοεκφορτώνεται διὰ μηχανικῶν μέσων.

Καὶ ὅμως παρ' ὅλην τὴν ἐπιτευχεῖσαν τεχνολογικὴν ἔξελιξιν καὶ βελτίων εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτ/καὶ μηχανήματα πλοίων καὶ λιμένων, καθὼς καὶ εἰς τὰς μεθόδους στοιβασίας καὶ ἀποστοιβασίας τῶν φορτίων, αἱ σχετικαὶ λιμενικαὶ λειτουργίαι ἔξακολουθοῦν νὰ διεξάγωνται διεπόμεναι ἀπὸ νόμους, συνθείσας καὶ κανονισμοὺς ἐργασίας θεσπισθέντας προπολεμικῶς ἡ κατὰ τὴν πρώτην δύσκολον μεταπολεμικὴν περίοδον, καθ' ἄς ὁ λιμὴν ἦτο κατεστραμμένος χωρὶς κρηπιδώματα, ἀποθήκας, μηχανικά μέσα φορτ/σεως, γερανούς, πλωτὰ μέσα κλπ.

Ἐλάχισται καὶ ἀσήμαντοι τροποποιήσεις ἐπήλθον οὐδόλως ἀνταποκρινόμεναι εἰς τὰς ἀπαιτήσεις καὶ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐποχῆς. Οὐδεμία σημαντικὴ μεταβολὴ οὔτε εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐργατικῶν ὁμοχειρῶν (ποστῶν) οὔτε εἰς τὸν ἀριθμὸν τῆς συνθέσεως τούτων.

Διεπιστώθη παρ' ὅλων τῶν συσκεφθέντων ὅτι τὸ «λιμενικὸν κατεστήμενον» διὰ νὰ χρησιμοποιήσωμεν τὴν σχετικὴν ἐκφραστὴν τῆς ἐποχῆς νοσεῖ βαθύτατα.

Δὲν ἥρηθησαν, καὶ τούτῳ πρὸς τιμὴν των, οἱ διοικοῦντες τὸν λιμένα, ὅτι ἡ κρατοῦσα εἰς τὸν λιμένα κατάστασις δὲν εἶναι εὐχάριστος.

«Ἄλλα τί θέλετε νὰ κάνουμε ποὺ εἶναι δεμένα τὰ χέρια μας;» έδήλωσαν μὲ θαυμαστὴν εἰλικρίνειαν οὗτοι, «ἀπὸ τὴν διέ-

πουσαν τὸν Ο.Λ.Π. νομοθεσίαν καὶ τὰ ἐπικρατήσαντα ἥθη καὶ ἔθιμα κατὰ μακρὰν κληρονομίαν».

Ἄλλα διερωτώμεθα ἀν τὰ βασικὰ καὶ οὐσιώδη προβλήματα τοῦ λιμένος δὲν λυθοῦν τώρα, ποὺ παραπηρεῖται μία ριζοπαστικὴ ἀνασυγκρότησις καὶ ἔχγιανσις εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς δημοσίας ζωῆς, πότε θὰ λυθοῦν ταῦτα;

Πληροφορούμεθα ἀκόμη ὅτι μεταξὺ τῶν ὄλλων διεκδικήσεων τῶν ἐργατῶν τοῦ λιμένος, περιλαμβάνεται καὶ τὸ αἴτημα τῆς καθιερώσεως τῆς χορηγήσεως ἐπιδόματος τριετιῶν.

Εἶναι ἀναντίρρητον, ὅτι ἐνδεχομένη ἀποδοχὴ τοῦ ἐν λόγῳ αἴτηματος, μὴ ισχύοντος εἰς ἄλλον λιμένα τῆς ὁδογείου, ὑπαλληλοποιεῖ τοὺς ἐργάτας τοῦ λιμένος, ἀφαιρούστα τὴν ἐργατικὴν ιδιότητα τούτων.

Αἱ συνέπειαι ταύτης δὲν θὰ ἔχουν ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς καλῆς λειτουργίας τοῦ πειραιαϊκοῦ λιμένος μόνων, ἀλλ' εἶναι φυικὸν νὰ ζητηθῇ ἡ καθιέρωσις τοῦ μέτρου τούτου καὶ εἰς τοὺς ἄλλους λιμένας τῆς χώρας, ἃν μὴ ἡ γενίκευσις τούτου εἰς δλας τὰς ἐργατικὰς τάξεις.

Δὲν είμεθα ἐναντίον τῆς ίκανοποίεσως μιᾶς δικαίας ἐπιδίωξεως πρὸς βελτίστων τῆς οικονομικῆς θέσεως τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν λιμένα.

Ἄφου ὁ Ο.Λ.Π., δὲν γνωρίζουμε διὰ ποιὸν λόγον, δὲν ἀντιμετωπίζει, τὴν μόνην ἐνδεδειγμένην λύσιν τῆς καθιερώσεως τῆς αὐξέσῃ τὸ βασικὸν ἡμεοδύματον τούτων, προστομόδων ὅμως τὰς ἀπόδοσεις τῶν ἐργατικῶν όυδαων καὶ ἀναυορφώνων τὴν σύνεσεων οὐτῶν σύμφωνα, μὲ τὰ σπουδών δεδουίνα καὶ τὰς τεχνολογικὰς ἔξελιξεις.

Τὸ σημερινὸν βασικὸν ἡμερομίσθιον τῶν

λιμενεργατῶν, χωρὶς τὰ ἔξτρα εἶναι 160 δρχ. Εἶναι ἀνάντιρρητον ὅτι μεμονωμένως ἐκτιμώμενον τούτο εἶναι χαμηλόν.

Εἶμεθα βέβαιοι ὅτι καὶ τὸ πλοῖον καὶ τὸ ἐμπόρευμα δὲν θὰ εἶχον ἀντίρρησιν νὰ αὐξηθῇ τούτο καὶ μέχρι τῶν 200 δρχ. ἀρκεῖ νὰ ἐπέλθουν αἱ ἐνδεδειγμέναι βελτιώσεις εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐργατικῶν ὁμοχειρῶν καὶ τὴν σύνθεσιν τούτων.

Ταῦτα, εἰς ἄμεσον λύσιν, διὰ τὸ ἐργατικὸν πρόδηλημα, τὸ ὅποιον σήμερον εὑρίσκεται πρὸς ἀντιμετώπισιν παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π.

Βεβαίως ὑπάρχουν καὶ ἄλλα πολλὰ πρόβληματα, τῶν ὅποιων τὴν δριστικήν ρύθμισην πρέπει νὰ ἐπιδιώξῃ ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π.

Οἱ σημερινοὶ διοικοῦντες τὸν λιμένα, χαίρουν τῆς γενικῆς ἐκτιμήσεως τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸν λιμένα καὶ διακρίνονται διὰ τὴν ἐργατικότητά των καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διά τὴν πρόσδοσον τοῦ λιμένος. 'Εξ ἄλλου, χωρὶς νὰ γνωρίζωμεν τὸ ἀντικείμενον καὶ τὰ πορίσματα τῆς συγκροτηθείσης ὡς ἄνω συσκέψεως εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως, εἴμεθα βέβαιοι ὅτι κατ' αὐτὴν ςὰ συνεχήτησαν θέματα ἀφορώντα εἰς τὸν λιμένα μεταξὺ ἀνθρώπων, οἱ ὅποιοι ζοῦν ἐναργῶς καθ' ἡμέραν τὴν λιμενικὴν πραγματικότητα, καὶ σὶς ἀπόφεις τῶν, προϊόν πείρας καὶ γνώσεων, εἶναι ἀναντίρρητον ὅτι ἀποτελοῦν πολύτιμων συμβολὴν διὰ τοὺς μελετῶντας τὰ πρόβληματα τοῦ λιμένος καὶ εἴμεθα βέβαιοι ὅτι θὰ τύχουν τῆς δεούσης ἐκτιμήσεως παρὰ τῶν ἐπιφορτισμένων μὲ τὴν διοίκησιν τούτου.

Ἐχει γίνει πλέον κοινὴ συνείδησις ὅλων τῶν διαχολουμένων μὲ τὸν λιμένα ὅτι χρειάζεται ριζικὴ ἀλλαγὴ εἰς τὸν τρόπον λειτουργίας τῶν λιμενικῶν ὑπηρεσῶν.

Η Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., φονούμεν ὅτι δὲν πρέπει νὰ διστάσῃ, νὰ θέσῃ ἐνώπιον τῆς Κυβερνήσεως, τὸ λιμενικὸν πρόδηλημα, ὑποδεικνύουσα καὶ τὴν ἐνδεδειγμένη λύσιν.

Δὲν ἔχομεν καρμίαν ἀμφιβολίαν ὅτι εἰς μίαν τοιαύτην προσπάθειαν τῆς θὰ ἔχῃ ἀμέριστον συμπαράστασιν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὸν λιμένα.

MICHAELIDES & Cie

SHIP AGENTS & BROKERS

MARSEILLES

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

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

PORT - DE - BOUC

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

ΔΥΟ ΝΕΑΣ ΜΕΓΑΛΑΣ ΠΛΩΤΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΑΣ ΣΧΕΔΙΑΖΕΙ ΝΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΗ Ο Ο.Λ.Π.

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗ ΣΚΑΦΗ ΤΩΝ 65.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.

Δύο νέας πλωτάς δεξαμενάς σχεδιάζει νά κατασκευάσῃ ή νά προμηθευθῇ ὁ Ο.Λ.Π. πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διαρκῶς αὐξανομένων ἀναγκῶν δι' ἐπισκευάς πλοίων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς. Καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν τὰ μεγέθη τῶν δύο δεξαμενῶν θὰ διαφέρουν μεταξὺ τῶν.

Τὸ θέμα εἰσήχθη ἥδη πρὸς συζήτησιν κατὰ τὴν προηγουμένην συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλ' ἡ ἀπόφασις ἀνεβλήθη δι' εὔθετότερον χρόνον. Πάντως ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπῆρχεις τοῦ 'Οργανισμοῦ ἔχει καταρτισθῇ πλήρης μελέτη.

Συγκεκριμένως προβλέπεται ἡ κατασκευὴ ἡ προμήθεια μᾶς «κινητᾶς» δεξαμενῆς, ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 4.000 ἔως 6.000 τόννων, δυναμένης νά ἔξυπηρετήσῃ σκάφη μέχρι 15.000 τόννων d.w., καὶ μᾶς «μεγάλᾶς» ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 25.000 τόννων, δυναμένης νά ἔξυπηρετήσῃ σκάφη 60.000 ἔως 65.000 τόννων d.w.

Ἡ αἰτηθεῖσα πίστωσις πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἀνέρχεται εἰς 130 ἑκατομμύρια δρχ., ἀλλὰ προβλέπεται ὅτι θὰ ἀπαιτηθῶν μεγαλύτεραι πιστώσεις τῆς τάξεως τῶν 200 ἑκατομμυρίων. Αἱ δύο δεξαμεναὶ θὰ τοποθετηθοῦν, ὡς καὶ αἱ δύο ὑφιστάμεναι, εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος, καὶ συγκεκριμένως εἰς τὸν μέλλοντα νά κατασκευασθῇ νέον προβλῆτα II. Ἡ δημοπρασία ἀναλήψεως τοῦ ἔργου θὰ λάβῃ χώραν τὴν 29ην τρέχοντος.

Διὰ τὴν προμήθειαν η κατασκευὴ τῶν

δεξαμενῶν θὰ διενεργηθῇ διεθνῆς διαγωνισμός, εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ τῆς κατασκευῆς, καὶ εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ὑποστριφῆς τῆς ἔγχωρίου ναυτηγικῆς βιομηχανίας, θὰ ἐπιλεγῇ μία ἐλληνικὴ μονάς, ἐφ' ὃσον θὰ ἀνταποκρίνεται βεβαίως πλήρως εἰς τὰς σχετικὰς προδιαγραφάς.

Αἱ δεξαμεναὶ προβλέπεται νὰ παραδοθοῦν εἰς τὸν Ο.Λ.Π. μετὰ πάροδον διετίας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς τῶν.

Ἐρωτηθεῖς σχετικῶς ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σάβδας ἐπενθεάσεν

ὅτι ἔκριθη ἀναγκαῖα, διὰ τὴν ἔξυπηρετήσιν τῆς ναυτιλίας μας, ἡ προμήθεια μᾶς τουλάχιστον δεξαμενῆς, ἡτις ἐνετάχθη εἰς τὸ προγραμματικὸν σχέδιον τοῦ 1971. 'Υπεγράμμισεν ὅμως ὅτι πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου θὰ χρειασθῇ μεγάλη νομικὴ διαδικασία, «ἡ ὅποια ἐλπίζεται νὰ διεσαχθῇ ἀπροσκόπτως διὰ τὸ καλὸν τῆς ναυτιλίας μας».

'Ο κ. Σάβδας διηγκρίνησεν ὅτι αἱ πρὸς ἀπόκτησιν δεξαμεναὶ δὲν θὰ χρησιμοποιηθοῦν, ὡς καὶ αἱ δύο ὑφιστάμεναι πλωταὶ, πρὸς κερδοσκοπικὸν ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἥτοι δὲν θὰ ἐκτελῇ ὁ ἴδιος τὰς ἐπικερδεῖς ἐργασίας τῶν συνεργείων, γνωρίζει δὲ ἐκ τῶν προτέρων ὅτι καὶ ἡ νέα αὐτὴ δεξαμενὴ η δεξαμεναὶ θὰ εἶναι ἀντιοκονομικαὶ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Προέχει ὅμως ἡ ἔξυπηρετήσις τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἡ τόνωσις τῆς ἔθνικης οἰκονομίας διὰ πολυτίμου συναλλάγματος.

ΟΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΗ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

ΑΝΑΔΙΑΡΟΡΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

ΠΛΗΡΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΗΜΕΡΙΝΑΣ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Μία ἀξιόλογος ἀπόφασις ἐλήφθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. τῆς δης τρέχοντος, ἀφορώσα εἰς τὴν ἔγκοινην καταρτισμοῦ διαγωνωστικῆς μελέτης διὰ τὴν ἀναδιόρθωσιν τῶν ὑπῆρχειών τοῦ 'Οργανισμοῦ.

'Ερωτηθεῖς σχετικῶς ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σάβδας ἀνέφερεν ὅτι πρόκειται περὶ εύρυτέρας ἀναδιοργανώσεως τῶν διοικητικῶν λειτουργιῶν τοῦ λιμένος, καθ' ὃσον τὸ διάταγμα περὶ δργανώσεως ὑπῆρ-

σιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ 1959 καὶ συνεπώς χρήζει ἀναποστομούγες πρὸς τὰς σημερινὰς ἀνάγκας καὶ ἔξελιξις.

'Εκ τῶν βασικῶν στόχων τῆς μελέτης θὰ εἶναι ἡ ἀπλοποίησις τῶν διοικητικῶν λειτουργιῶν, ὥστε ἀπροσκόπτως νὰ ἀσκήται ἡ διοίκησις ἐνός κολοσσιαίου 'Οργανισμού ἀπασχολούντος στήμερον περὶ τὰς 6.500 ἄτομα. Θὰ ἔξετσθομ ἐπίσης γενικώτερος θέματα ἀναγόμενα εἰς τὸ είδος τῶν καθηκόντων ἐκάστης ὑπηρεσίας προβλεπούμενης διασπάσεως εἰς δύο ἢ περισσότερα τμῆματα τῶν ὅσων ἔξι σύτῶν ἔχουν ἀναλάβει φόστον ἐπηγασίας ἥτις καὶ συγχωνεύσεως ἔνιων τούτων μὲ διλιγωτέραν ἀπασχόλησιν. 'Ενδεικτικῶς ὁ γενικός ἀνεφέρθη εἰς τὸ θέμα τῆς διοικήσεως τῶν δεξαμενῶν. Διάφορα προβλήματα παρουσιάζουν αἱ μόνιμοι καὶ διάφορα αἱ πλωταὶ καὶ συνεπῶς ὑφίσταται ἡ δημιουργίας δύο διαφορετικῶν τμημάτων.

Θὰ ἔξετσθοι ἐπίσης ὁ γεωγραφικὸς καταμετοισμὸς τοῦ λιμένος, ὑπὸ τὴν ἔνωσιν δη: θὰ δημιουργηθῶν διαμεσίσυστα ἀναλόγως τοῦ φόστου ἐργασίας. Δὲν ἀποκλείεται ἐπίσης καὶ ἡ δημιουργία νέων ὑπηρεσιών. 'Επὶ παραδείγματι δη διοικησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπιθυμεῖ νὰ γνωρίζῃ ἀνά πάσαν στιγμὴν τὸ κόστος τῆς ἐκτελουμένης ἐργασίας καὶ συνεπῶς ἐπιβάλλεται ἡ δημιουργία ἐνός τμήματος κοστολογήσεως.

Γενικῶς ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἔμπειρίας καὶ τῶν σημειωθεῖσῶν ἔξελίσεων θὰ καταβληθῇ ποστάση διὰ τὴν ὁσθολογικωτέραν, οἰκονομικώτεραν καὶ ταυτέσταταν λειτουργίαν τοῦ λιμένος. Αἱ θεσμικαὶ, τέλος, μετσοβολαὶ δὲν ἀποκλείονται. Εἰς τὰς σκέψεις τῶν ἀρμόδιων εύρισκεται καὶ τὸ θέμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἦν καὶ αὐτὴ δὲν εύοισκεται εἰς τοὺς στόχους τῆς μελέτης, εἰς τὸν καταρτισμὸν τῆς ὁποίας ἔνδεχται νὰ μετάσχουν καὶ ξένοι ἐμπειρογνόμονες.

Σημειώμενοι καὶ ἡμεῖς δητὶ ἡ ἀναδιογόνωσις τοῦ τούτου λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. κοίνεται τοσούτον μᾶλλον ἐπιβεβλημένη, διότι ἡδη λειτουργούν ὑπηρεσίαι μὴ προβλεπόμεναι ὑπὸ τοῦ διατάγματος τοῦ 1959, αἱ ὅποιαι καλύπτουν ζωτικῆς θύσεως λειτουργίας τοῦ λιμένος, ὅπως τὸ μηχανολογικὸν κέτρον, τὸ γραφεῖον Δημοσίων Σχέσεων, τὸ γραφεῖον ἐπιχειρησιακῶν ἐρευνῶν, τὸ γραφεῖον μηχανολογιστικῆς ὄργανσεως, ἔτι δὲ καὶ τὸ γραφεῖον ἐρεύνης καὶ παραπόνων.

ΑΛΛΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

'Επίσης ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἐλήφθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτοῦ συνεδρίασιν αἱ ἀποφάσεις καὶ ἔγκρισεις:

- Κατεκυρώθη διαγωνισμὸς διὰ τὴν προμήθειαν 15 ἡλεκτροκινήτων πεονονόφρων δύχημάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος.
- Κατεκυρώθη εἰς τὴν μεγάλην ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν «'Ιστικαβατζίμα Χαρίμα». Ινταστρίς ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατασκευὴν μιᾶς γερανογεφύρας ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 41 τόννων, ἡ ὅποια διὰ τοποθετηθῆται εἰς τὸ κρηπίδωμα Α - B πρὸς ἔξυπηρετήσιν τῶν πλοίων κοντένεος. 'Επεινθυμίζομεν δητὶ τὸ κόστος τὰς ἀνέλθη εἰς 28 ἑκατομμύρια δοχ. 'Η παράδοσις προβλέπεται ἐντὸς 14 μηνῶν.
- Ενεκρίθη ἡ ἀνάθεσις συντάξεως προκαταστατικῆς μελέτης διὰ τὴν κατασκευὴν δικτύου προστελάσεων εἰς τὰς ὑπὸ κατασκευὴν προσβλήτας τῆς πειραιωνής Περάματος. 'Η δόδος, ἀνεξάρτητης τῆς πειραιωνής, διὰ τὸν Λεόσμα, θὰ εἶναι μῆκους 4 - 5 κιλομέτρων καὶ θὰ συνδέῃ τὸν λιμένα 'Αγίου Γεωργίου μὲ τὸ Λεόσμα, θὰ ἔξυπηρετῇ δὲ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ ὄλου ὑπὸ τοῦ κατασκευὴν λιμενικοῦ συγκροτήματος. 'Επίσης θὰ συνδοθῇ ἡ κατασκευὴ τῆς νέας ὁδοῦ καὶ μὲ νευραλγικοὺς κυκλοφοριακοὺς κόμβους.
- Ενεκρίθη τέλος ἡ ἐκτελεστικὴ ἐργασιῶν κατασκευῆς τοῦ προβλήτου Ι δυτικῶν τοῦ ὑπηρετήματος μόλις τοῦ λιμένος Κερατσινού. 'Η διαπάνη θὰ ἀνέλθῃ εἰς 105 ἑκατομμύρια δρχ.

Κατὰ τὴν συνεδρίασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. τῆς δης 'Ιούλιού ἐνεκρίθη ἡ ἀπόκτησις τῆς χερσαίας λιμενικῆς ζώνης τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν παρὰ τὴν Δραπετσώνα πειραιῶν, δηποτοῦ πρώην ιδιοκτήτη τῆς ἑταίριας 'Πετροχειρίδης - Πετροσερβίδης.

'Ο χώρος οὗτος ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰ δύο κατασκευὴν κρηπτιδώματα εἰς τὴν πειραιῶν αὐτῆν, θὰ χρησιμοποιηθῇ δι' ἐπισκευάς πλοίων τοῦ πρώην ιδιοκτήτη τῆς ζώνης τοῦ Ο.Λ.Π., διότι εἰς τὴν εἰσόγετην τῶν θέματος ἔκθεσιν ἀναφέρεται δητὶ ὁ χώρος θὰ χρησιμοποιηθῇ δι' αἵ την ίκανοτοίτην ἀναγκῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ διοικήσεως τοῦ λιμένος.

'Εξ ἄλλου ἀνεβλήθη ἡ λημνική ἀπόφασεως διὰ τὴν ἐγκρίσιν τοῦ προγραμματικοῦ σχέδιου διαυροφθάσεως τῆς πειραιῶς 'Επισκευαστικῆς βάσεως Περάματος καὶ περὶ τούτου κατασκευῆς τῶν ὑπὸ ἀνέγερσιν ἔκει νέων υπωτοστάτων.

'Η ἀναδολὴ διείλεται εἰς τὰς ἔξετασέας ἐρωτήσεις τῆς τελικῆς διατάξεως τῶν ὑπωτοστάτων καὶ τῆς ἀνεγέσεως τούτων ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς ἔκυσθησιν εἰς τὸν σδημοτικὸν σχέδιον διατροφιομηχάνους ἡ τῆς ἀνεγέρσεως ὑπὸ τῶν τελευταίων διπάτων τοῦ προβλήτου Ι δυτικῶν τοῦ ὑπηρετήματος πειραιῶν, μετά τὴν ἐκπνοή τῆς δηποτοῦ τῆς πειραιῶν τοῦ Ο.Λ.Π.

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Τροποποίησεις εἰς τὸν Κώδικα Ίδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ κ. Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐξεπόνησε καὶ ἀπέστειλεν εἰς τὴν 'Ἐνωσιν 'Ελλήνων 'Ἐφοπλιστῶν καὶ τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος μακρὸν σχέδιον Νομοθετικοῦ Διατάγματος περὶ τροποποίησεως τοῦ Κώδικος Ίδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Ή πρωτοδουλία εἰναι ἀξίεπαινος. Πολλοῖσθεν εἶχον ἐπισημανθῇ αἱ ἀπέστειλαι τοῦ Κώδικος, καίτοι πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ ἰδιαιτέρως, ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ του ὁ Κώδικις ἀποτελεῖ νομοθέτημα ἐκ τῶν σπανίων παρ' ἡμῖν μεταπολεμικῶν ἰδόντων τὸ φῶς. 'Ἐργον, δύμως, ἀνθρώπινον καὶ ὁ Κώδικις, δὲν ἡδυνθῆται ἐποφύγη τὰς ἀτέλειας. 'Ἐνεφανίσθησαν οἱ πλεστοί κατὰ τὴν νομολογικὴν ἐπεξεργασίαν. Τινὲς ἥρθησαν νομοθετικῶς (A.N. 136/1937, A.N. 373/1968). 'Ἄλλαι, ἀγαγοῦσαι εἰς ἔρμηνευτικὸν ἀδίεσδον, ὡς π.χ. ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 217, ἥρθησαν δι' ἔρμηνεις κειμένης ἐκτὸς τοῦ Κώδικος καὶ δὴ δι' ἀναδρομῆς εἰς τὸ καταργηθὲν δίκαιον τοῦ νόμου ΓΨΙΖ.

'Ἐν τῷ μεταξύ, ὁ Κώδικις πιθανῶς λόγω τῆς Antiquisierunge Neigung, ἡτις ἐπεκράτησε κατὰ τὴν σύνταξιν του, ἐξηκούλωθει ἐπιμένων νὰ ὑπογράψῃ μόνον ὁ πλοίαρχος τὴν φορτωτικὴν καὶ δὴ διὰ συμπεριλήφως ἐν τῇ Εἰσιγητικῇ αὐτοῦ 'Ἐκθέσει τοσοῦτον πανηγυρικῶν φράσεων, ὥστε νὰ καθιστᾶ ἀδύνατον οἰανθῆποτε δι' ἔρμηνεις παραχώρησιν ὑπὲρ τῆς συγχρόνου ἀντιθέτου προγματικήτος. 'Ἐτερωθεν, σύνχρονοι μορφαὶ ἐν τῇ ναυτιλιακῇ πρακτικῇ, ὡς π.χ. ἡ φορτωτικὴ παραλαβῆς πρὸς φόρτωσιν, ἡ γνοθῆσαν, κριθέντος ὅτι δὲν ἡσαν ὥριμοι πρὸς νομοθετικὴν ρύθμισιν, ἐνώ ἀπὸ τοῦ 1942 ὁ ιταλικὸς Codice della Navigazione εἶχε περιλάβει διστάξεις περὶ τῆς τοισάντης ἀνορθόδοξου φορτωτικῆς, ἡτις, ἐν τούτοις, κυριαρχεῖ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

Προσφάτως, ἡ ἐν ισχūι θέσις τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ἐδημούρησε πλείστα ζητήματα, διότι ὁ Κώδικις Ίδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ρυθμίζει διάστιρας διατάξεων (ἄρθρα 210 - 218) τὰ τῆς κατασχέσεως καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίοιν, ἀντικείμενον ὅπερ ρυθμίζει καὶ ὁ Κώδικις Πολιτικῆς Δικονομίας. 'Ο Εἰσαγωγικός νόμος τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας κατήργησε πρτῶς μόνον τὸ ἄρθρο 210, 215 καὶ 218 τοῦ K.I.N.D. 'Ανέκυψεν διεθνῶς τὸ ζήτημα, ὃν διατηροῦνται ἐν ισχūι αἱ λοιποὶ μὴ πρτῶς καταργηθεῖσαι διστάξεις τοῦ K.I.N.D., ίδια ἐπειδὴ θέματα ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίοιν ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ K.I.N.D., ἀλλως ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας.

'Απὸ πάσης πλευρᾶς, συνεπῶς, ἐπεβάλλεται ἡ τροποποίησις τοῦ Κώδικος Ίδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ πρέπει νὰ ἐπικροτηθῇ ἀνεπιφύλακτως ἢ πρὸς πραγματοποίησιν ταύτης προσπάθειας τοῦ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ κυκλοφορᾶσαν νομοσχέδιον εἶναι μακρόν, δι' ὃν λόγον ἀποδείνει ἀδύνατος ἡ λεπτομερής ἔξέτασις τούτου ἀπὸ τῶν στη-

σας τὰς περιπτώσεις ἀπαιτεῖται ἀδεια τοῦ Δικαστηρίου καὶ ἡ ἐκποίησις τοῦ πλοίου γίνεται διὰ δημοσίου πλειστηριασμοῦ.

Ο K.I.N.D. εἰς τὸ ἄρθρον 32 ἐποιεῖτο λόγον περὶ ἀδειας τοῦ Δικαστηρίου. Τὸ Σχέδιον Νομ. Διατάγματος δύριζει νῦν ρητῶς, ὅτι ἡ πρὸς ἐκποίησιν τοῦ πλοίου αἰτησις ἐκδικάζεται κατά τὴν ἐπ' ἀναφορᾶ διαδικασίας, βασινὸν δὲ ἔτι περαιτέρω δύριζει ὅτι, ἡ αἴτησις σημειούται ἐν τῷ νηολογίῳ.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀντιτρήσεων ἂς δύναται τις νὰ ἔχῃ διὰ τὴν παροπομπὴν τοῦ

Θέματος εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας, ἐνθα δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἡ κλήτευσις (Κ.Π.Δ. ἄρθρ. 794 § 3) μᾶς εὐρίσκει ἀντιθέτους ἡ προβλεπομένη «σημείωσις» τῆς αἰτήσεως ἐν τῷ νηολογίῳ. 'Εγγραφὴ τῶν ἐνδίκων μέσων εἰς δημόσια βιβλία δρά ανασχετικώς ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀκώλυτην διάθεσιν τοῦ πράγματος καὶ δέοντος ἡ ἀποφασίζεται κατόπιν περισκέψεως, εἰς ἄς περιπτώσεις ἡ μὴ ἐγγραφὴ δύναται νὰ παραβλάψῃ τὰ συμφέροντα τρίτων. 'Ἐν πρεκυμένῳ, εἶναι δυσχερές νὰ νοηθῇ ποίων τρίτων συμφέροντα παροσβλάπτονται ἐκ τῆς λύσεως τῆς συμπλοιοκτησίας. Τί, ἄργε, θὰ πράξουν οἱ τρίτοι λαμβάνοντες γνῶσιν ἐκ τῆς ἐν τῷ νηολογίῳ σημειώσεως περὶ τῆς ζητουμένης λύσεως τῆς συμπλοιοκτησίας; Θά παρέμβουν ἐν τῇ δίκῃ — τρίτοι ὄντες — ζητούντες νὰ μὴ λυθῇ ἡ συμπλοιοκτησία; Καὶ διατί δὲν κινδυνεύουν οἱ τρίτοι, ὅταν συμπλοιοκτήται συγκεντρούντες τὰ τέσσαρα, πέμπτα τῶν μερίδων ἐκποιουν δλέκληρον τὸ πλοίον χωρὶς νὰ ζητήσουν οὐδενὸς τὴν ἀδειαν (ἄρθρον 31);

- (α) ὑπὸ συμπλοιοκτητῶν συγκεντρούντων τὸ ἡμισυ τῶν μερίδων.
 (β) ὑπὸ συμπλοιοκτητῶν συγκεντρούντων τὸ ἐν τέταρτον τῶν μερίδων καὶ συντρέχοντος σπουδαίου λόγου.
 (γ) ὑπὸ παντὸς συμπλοιοκτητού, ἐὰν τὸ πλοίον κατέστη ἀναξιόπλουν. Εἰς ἀπά-

4. Εἰς τὸ περὶ ναυτικῆς ἐργασίας τμῆμα, τὸ Σχέδιον Νομ. Διατάγματος διετήρησεν, ἐν πολλοῖς, τὸ κείμενον ὅπερ ἐπεξειργάσθη ἡ ὑπὸ τὸν 'Αντιπρόεδρον τοῦ 'Αρείου Πάγου κ. Λ. Κανελλάκον, ἐπήνεγκεν δύμως ἀλλαχοῦ τροποποίησεις. Οὕτω, εἰς τὸ ἄρθρον 48 προσέθεσεν, ὅτι ὁ πλοίαρχος συνάπτων τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως τῶν μελῶν τοῦ

SHIP BROKERS GREAT NORTHERN SHIPPING Co. LTD., INC. ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΣ

TELEPHONES { 477.000 - 477.001 - 477.004
{ 477.024 - 477.057

TELEX: 21/2734

CABLES ("GREEKCHART") PIRAEUS
("GREEKSALES")

CHARTERING, SALE AND PURCHASE, AND
CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF TONNAGE,
SHIP FINANCING CONSULTANTS.

πληρώματος «θεωρεῖται ότι ένεργει ἔξι ὄνόματος καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τοῦ ἀντιπροσώπου αὐτοῦ». Διερωτώμεθα ἐὰν είχε ποτὲ ἀμφισβῆτη ἐπιτυχῶς ἡ τοιαύτη ιδιότης τοῦ πλοιάρχου, ὥστε νὰ παρίσταται ἀνάγκη τῆς παρεισαγομένης διευκρίνησεως (διότι ὡς διευκρίνησις χαρακτηρίζεται ἐν τῇ Εἰσηγητικῇ 'Ἐκθέσει').

Τὸ ἄρθρον 49 εἰσόργει καὶνὰ δαιμόνια. 'Ο πλοιοκτήτης, θεωρούμενος αἱρεψέργυγος, τίθεται ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν «τοῦ ἐν Ἐλλάδι ἀντιπροσώπου τοῦ ὑποτίθετος ἀλληλεγγύως καὶ εἰς διόλκηρον (δὲν λέγεται ἐν τῷ κειμένῳ μετὰ τίνος, ὑπότιθετος ὅμως μετὰ τοῦ πλοιοκτήτου) καὶ ἐπὶ τὸ φαιδρότερον, παραποτύμενος τοῦ δικαιώματος τῆς διζήσεως. Εἰσάγεται οὕτω ἀντιθέτως πρὸς τὸ ἄρθρον 211 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος νέας μορφὴ ἀντιπροσωπείας, εἰς ἣν ὁ ἀντιπρόσωπος ἔχει ίδιαν εὐθύνην. 'Επιπροσθέτως, ὁ ἐν λόγῳ ἀντιπρόσωπος παρατίθεται (τὸ κείμενον ἥθελε νὰ εἴπῃ : στερεῖται) τοῦ δικαιώματος τῆς διζήσεως, ὡς ἔναν ἡγεμόνης. Τὰ πράγματα περιπλέκονται εἰς τὸ δεύτερον ἑδάφιον τοῦ ἄρθρου 49, ὁσάκις ὁ ἀντιπρόσωπος εἶναι νομικὸν πρόσωπον. 'Ἐν τῇ περιπτώσει τούτῃ, ἡ εὐθύνη ὑπερεκάρχουσα τὸ νομικὸν πρόσωπον τοῦ ἀντιπροσώπου, ἐπιρρίπτεται ἐπὶ τῶν φυσικῶν προσώπων τῶν νομίμων δυσμεύνων τὸ νομικὸν πρόσωπον, ἀπίνατα «ἐνέχονται καὶ προσωπικῶς ἀλληλεγγύως καὶ εἰς διόλκηρον μεταξὺ αὐτοῦ τοῦ ὑποτίθετος».

Τὸ διάταξις τοῦ ἄρθρου 49 ἀποτελεῖ, πράγματι, παράδεισον διὰ τοὺς νομικούς, μέλλουσα νὰ δημιουργήσῃ πλήθος δικαιοτικῶν διενέξεων. 'Ἐν τῇ οὐσίᾳ, ἡ διάταξις, ἐνῷ δὲν θὰ δυσχεράνῃ τοὺς ἐλαχίστους κακοὺς πλοιοκτήτας, οὕτινες περιφρονοῦν τὰς δικαιοτικὰς ἀποφάσεις καὶ ὑπεκφεύγουν ταύτας, (ἐκ τούτων τῶν ἐλαχίστων ὡρμήθη ἡ διάταξις) διότι οὗτοι θὰ εὔρουν τρόπον περιγραφῆς τῆς διατάξεως, μέλλει νὰ παρενοχλήσῃ σοδομῶς τὴν μεγίστην πλειοψηφίαν τῶν ἐντίμων πλοιοκτητῶν, οἵτινες δικαιών θὰ διαμαρτυρηθῶν διὰ τὴν ὑπὸ τῆς διατάξεως ἀπαγγελομένην κατ' αὐτῶν ἄδικον κατηγορίαν ἐπὶ περιφρονῆσει τῶν δικαιώμάτων ἀποφάσεων.

5. 'Απηλειφθῇ, ἐπίσης, ἐκ τοῦ κειμένου

τοῦ ἄρθρου 64 τὸ ὑπὸ τῆς ἐπιτροπῆς Κανελλάκου προστεθὲν «μισθὸν εἰς χρῆμα». 'Η προσθήκη εἶχε λόγον τὰς ἀνακυψάσας δεινὰς ἀμφισβῆτησεις περὶ τῆς ἐννοίας τοῦ ὅρου «μισθός». 'Ηδη ἐπανερχόμεθα νομοθετικῶς εἰς τὸ καθεστώς τῶν ἀμφισβητήσεων, ὅς ἐπρεπεν, ἐπειδὸς τούτοις, μετὰ προσοχῆς ν' ἀποφέύγωμεν εἰς χώραν, ἡς ὁ λαός τερπόμονος εἰς τὸ δικάζεσθαι, προσφεύγει ἐξ ἀπημάντου ἀφορμῆς εἰς τὰ δικαστήρια.

6. Τὸ σχέδιον νομοθετικοῦ Διατάγματος τροποποιεῖ τὸ δεύτερον ἑδάφιον τοῦ ἄρθρου 106 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Τοῦτο ἔχει νῦν ὡς ἔντος :

Αἱ ἐκ τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπορρέουσαι ἀπαιτήσεις ἀσκούνται καὶ κατὰ τοῦ πλοίου.

Τὸ ἑδάφιον τοῦτο τροποποιεῖται νῦν ὡς ἔντος :

Αἱ ἐκ τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἀπορρέουσαι ἀπαιτήσεις ἀσκούνται καὶ κατὰ τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσον δὲν ἔχωρηση μεταβίβασις τούτου, ἐπιφυλαττομένων τῶν περὶ ναυτικῶν προνομίων διατάξεων.

Διὰ τῆς ἐπιχειρουμένης τροποποιήσεως δημιουργοῦνται μέγιστοι κίνδυνοι διὰ τὰ συμφέντων, ἐὰν οὗτος εἴναι ἀλληλεγγύος καὶ μεταβίβασθαι τὸ πλοίον. Ταυτοχρόνως, ὁ πρὸς ὃν ἡ μεταβίβασις τοῦ πλοίου, θὰ ἔξακολουθῇ εὐθυνόμενος κατὰ τοὺς ὅρους τοῦ ἄρθρου 479 Α.Κ. Περαιτέρω παραστηρεῖται ὅτι, ἡ ἐπιφύλαξης τῶν περὶ ναυτικῶν προνομίων διατάξεων οὐδένα λόγον ἔχει, διότι κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 207, αἱ διὰ ναυτικοῦ προνομίου ἡσφαλισμέναι ἀπαιτήσεις ἀσκούνται κατὰ τοῦ πλοίου, κανὸν ἔτι τούτῳ μετεβιβάσθη.

7. 'Ως πρὸς τὰς δικονομικοῦ περιεχομένου διατάξεις τοῦ σχεδίου Νομ. Διατάγματος, δέοντας νὰ παραστηρήσωμεν τὰ ἔντος :

(α) 'Ορθῶς τὸ Σχέδιον τροποποιεῖ ἐπὶ τὸ σαφέστερον τὸ ἄρθρον 211 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. 'Ιωσ. χάριν ἐντελεστέρας πραγματοποιήσεως τοῦ σκοποῦ ὃν ἐπιδιώκει ἡ διάταξις θὰ ἡτο ὁρθότερον ἢ διετυπούτο αὐτῇ ὡς κάτωθι :

'Αναγκαστικὴ κατάσχεσης ἐπὶ πλοίου ἐπιβαλλομένη πρὸ τῆς παρόδου 24 ὥρων ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἐπιταγῆς πρὸς

πληρωμήν, εἰναὶ αὐτοδικαίως ἄκυρος. (β) Τὸ ἄρθρον 212 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ρυθμίζει τὸ αὐτὸν θέμα ὅπερ ρυθμίζει καὶ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 1075 § 1 τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας. 'Επειδὴ ὁ Εἰσηγητικὸς Νόμος τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας κατέργησε τὴν ῥητῶν τρία ἄλλα ἄρθρα τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἐκρίθη ὅτι τὸ ἄρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ. ἔξακολουθεῖ νὰ ισχύῃ παραλλήλως δὲ ισχύει καὶ τὸ ἄρθρον 1075 § 1 τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας. 'Αλλά, τὸ ἄρθρον 1056 § 1 τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, ὅπερ ἀποτελεῖ διάταξιν βασικῆν, συνεπάγεται τὴν ἐπί άναγκαστικῆς ἐκτελέσεως κατὰ πλοίων ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 1018 § 2 ἦτις ἐπιτάσσει τὴν ἐν τῇ ἐκθέσει ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως ἀναγραφὴν τῆς ἀξίας τοῦ κατασχέθεντος, στοιχείον ὅπερ δὲν ἀπαιτεῖ τὸ ἄρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ.

'Εγενέθεν ἡκυρώθησαν ἐκτελέσεις ἐπειδὴ ἐν τῷ κυκεὼν τούτῳ τῶν συνισχυουσῶν διατάξεων καὶ τῶν ἀπὸ ἄρθρον εἰς ἄρθρον παραπομπῶν, δὲν ἀνεγράφῃ ἐν τῇ ἐκθέσει κατασχέσεως ἡ ἀξία τοῦ κατασχέθεντος πλοίου, ὅρθως δὲ ὃν ἵσχεν μόνον τὸ ἄρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ. ὅπερ, ἄλλως τε, δὲν ἔδημοιούργησε ζητήματα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ.

'Ηδη τὸ Σχέδιον Νομ. Διατάγματος τροποποιεῖ τὸ ἄρθρον 212 διὰ ρητῆς ἀναφορᾶς εἰς τὸ ἄρθρον 1075 § 1 Κώδικος Πολ. Δικονομίας καὶ προσθέτει μεταξὺ τῶν στοιχείων τῆς κατασχέτηρίου ἐκθέσεως καὶ τὴν ἐκτιμήσεισαν ἀξίαν τοῦ πλοίου. Πορεύεται δηλονότι ἡ τροποποίησις ἀντίθετον ὅλως δὲν καὶ ἀντὶ νὰ ἀρῃ τὰς ἀμφιβολίας, ἐγκαταλείπουσα τὸ ἄρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ. ἀλλητον, παρεισάγει τὴν ἐκτιμήσεισαν ἀξίαν τοῦ πλοίου, διὰ νὰ θεμελιώσῃ οὕτω νέας περὶ αὐτῆς ἀμφισβῆτησις, ὡς δέοντον ν' ἀνομένεται ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει ἄλλο πρᾶγμα τὸσον κυματινόμενον ὅσον ἡ ἀξία τῶν πλοίων.

'Ἐν τῷ αὐτῷ ἄρθρῳ, ὁ διορισμὸς φύλακος ἀντικαθίσταται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως φύλακος τοῦ κατασχέθεντος πλοίου. Εὐχόμεθα ἡ φραστικὴ αὐτὴ μεταβολή, νὰ μεταβάλῃ τὸν τύπον εἰς ούσιαν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Δικηγόρος

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ, ὥραν 10.00 διὰ ΚΑΤΑΠΟΛΑ, ΑΙΓΑΙΑΛΗΝ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ, ὥραν 17.00, διὰ ΑΤΤΑΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΑΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.

'Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ.

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

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

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

'Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 14.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΙΩΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΩΣ, ὥραν 09.00, διὰ ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστροφὴ αὐθιμερόν.

Έλληνική Νομολογία

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (ΕΚΟΥΣΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)

ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 707/1971

Δικαστής : Ό. κ. Κων. Παπαδάκης.

Δικηγόροι : Οι κ.κ. 'Αν. 'Αναστασιάδης,
Κων. Θεοφανόπουλος.

● Αίτησις συμπλοιοκτήτου διὰ τὴν ἔκποίησιν τοῦ πλοίου ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ. — 'Εξέτασις ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου μόνον τοῦ ἐὰν ὁ αἰτῶν συμμετέχῃ τούλαχιστον κατὰ τὸ ἡμισυ τοῦ πλοίου. — Διαδικασία ἡ τῆς ἔκουσίας δικαιοδοσίας τοιαύτη.

«Ἐπειδὴ ἡ μὲν τῇ παρ. 1 τοῦ ἄρθρου 32 ΚΙΝΔ ὁρίζεται ὅτι «συμπλοιοκτήται συγκεντροῦντες τὸ ἡμισυ τῶν μεριδῶν δύνανται νὰ ἔκποίησουν τὸ πλοῖον ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ μετ' ἀδειαν τοῦ δικαστηρίου», ἐν δὲ τῇ παρ. 2 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὅτι «συμπλοιοκτήται συγκεντροῦντες τὸ ἐπέταρτον δύνανται νὰ ζητήσουν δρώσις τὸ δικαστηρίον ἐπιτρέψῃ τὴν ἔκποίησιν τοῦ πλοίου ἐὰν ὑπάρχῃ σπουδαῖος λόγος», καὶ ἐν τῇ παρ. 3 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὅτι «πάξ συμπλοιοκτήτης δύναται νὰ ζητήσῃ δρώσις τὸ δικαστηρίον ἐπιτρέψῃ τὴν ἔκποίησιν τοῦ πλοίου ἐὰν ὑπάρχῃ σπουδαῖος λόγος», καὶ ἐν τῇ παρ. 4 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὅτι «συμπλοιοκτήται συγκεντροῦντες μικρὸν ποσοστὸν συγκυρίστητος, τούτεστιν τὸ ¼ τῶν μεριδῶν, τότε αἴτησιται ἡ συνδρομὴ οὐσιαστικῶν λόγων ἔνεκα τῶν ὅπιων δὲν καθίσταται ἀσύμφωρος ἢ ἔκποιήσις τοῦ πλοίου διὰ τοὺς λοιποὺς συμπλοιοκτήτας, ἐνῷ ἀντίθετως, ὅταν τὴν ἔκποίησιν ζητοῦν συμπλοιοκτήται, ἐκπροσώντες ποσοστὸν 50 ἥως 80% ἐπὶ τῶν μεριδῶν, ἀρκεῖ διὰ τὴν τοιαύτην ἔκποίησιν τὸ ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου βεβαιούμενον γεγονός τῆς συγκυρίστης τῶν αἰτούντων ἐπὶ τοῦ ρηθέντος ποσοστοῦ. (Οὕτω : Καραβᾶς Ναυτ. παρ. 160, 'Αναστασιάδης παρ. 302 σημ. 42 καὶ 45, Σούλρος ἐν Lyon Caenet Renault Y, ἀριθ. 307 α, 'Εφ. Αιγ. 20/1935 ΕΕΝ Β' σελ. 507, 'Εφ. 'Αθηνών 1753/1937 Θεμ. ΜΘ' σελ. 349, 'Αλλως Ρόκας Ναυτ. Δικαιον παρ. 55 11 ἀριθ. 5, Τσάγκαρις 'Ερμηνεία ΚΙΝΔ υπ' ἀριθ. 32).

«Ἐξ ἄλλου, ἡ κατὰ τὴν ἀνωτέρω διάταξιν τοῦ ΚΙΝΔ ἐκδιδούμενη δικαστικὴ ἀπόφασις, δι' ἡς χρηγεῖται ἡ ἀδεια ἔκποιήσεως, δὲν εἶναι ἀπόφασις περὶ διαωμῆς κοινοῦ πράγματος, ἀλλ' ἀπλούν ρυθμιστικὸν μέτρον παροχῆς ἀδειας πρὸς ἔκουσίας ἔκποιησις τοῦ πλοίου, περὶ οὐχεὶς συσταθῆ ἡ συμπλοιοκτησία. Η ὑπόθεσις αὐτῆς ἔχει ὡς ἀντικείμενον τὴν διάπλασιν ὡρισμένης ἐννόμου σχέσεως, ἀνευ προηγουμένης αὐθεντικῆς ἀναγνωρίσεως ἰδιωτικοῦ τινος δικαιώματος, τούτουτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον δὲν πρόκειται περὶ ἀμφισβήτησεως ἡ προσδοκήτης παρ' ὥρισμένου προσώπου δικαιώματος τοῦ αἰτούντος, ἀλλὰ περὶ καταργήσεως τῆς σχέσεως συμπλοιοκτησίας. Τούτου διστέντος ἐπειτα, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἀδεια παρέχεται κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἔκουσίας δικαιοδοσίας. Βεβαίως ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 784 τοῦ ισχύοντος Κ. Πολ. Δικ., καθερώθη διὰ τὴν περίπτωσιν σιγῆς τοῦ νόμου τεκμήριον ὑπὲρ τῆς διαδικασίας τῆς ἀμφισβητούμενης δικαιοδοσίας (δράτε πρακτικὰ ἀνθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς σελ. 604), οὐχ ἡττοῦ δύμως θ' ἀντέδαινε εἰς τὴν λογικήν τοῦ δικαιού ό περιορισμός τῆς ἔφαρμογῆς τῆς ειδικῆς ταύτης διαδικασίας ἐπὶ ὥρισμένων μόνον ὑπόθεσεων τῆς έκουσίας δικαιοδοσίας, δη-

λαδὴ μόνον, τὰς δόπιας ὁ ιστορικὸς νομοθέτης συνέπεσε νὰ ἔχῃ κατὰ νοῦν, δι' ὁ καὶ ἡ ἐρμηνευτικὴ διεύρυνσις τῆς στενῆς νομοθετικῆς περιπτωσιολογίας είναι ἐπιβεβλημένη καὶ δινατή κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς ἀναλογίας. 'Εντεῦδεν συγχωρεῖται καὶ ἐπὶ τῆς κατ' ἄρθρον 32 ΚΙΝΔ παρεχομένης ἀδειας ἐκποίησεως πλοίου, ἐν ὅφει τῆς κατὰ τὸ πρὸ μικροῦ λεχθέντα φύσεώς της, ὡς κατ' ἔξοχην ρυθμιστικὸν μέτρου, ἡ ἀναλογικὴ ἐπέκτασις τοῦ προδιαίθηθέντος ἄρθρου 784 Κ. Πολ. Δικ. (βλ. Μπένη : «Αἱ διαδικασίαι ἐνώπιον τοῦ Μονομελούν Πρωτοδικείου τοῦ. Ζος παρ. IV ἀριθμ. 4 καὶ 8, 11, δημοίς ὑπὸ τὸ προτίχυσαν δικαιον βλ. 'Εφ. Αιγ. 20/1935 Ἑνθ. ἀνωτ. Πρωτ. Πειραιώς 4396/61 NoB 10 σελ. 50 καὶ ὑπ' αὐτὴν ἀντίθετα σχόλια Τσάγκαρι. Κατ' ἀκολουθίαν πάντων τῶν προεκτεθέντων ὡς ὑπὸ κρίσιν αἴτησις, δι' ὅπερ ἐπιρρήθη ἡ νόμιμος προδικασία (ἄρθρ. 794 παρ. Κ. Πολ. Δικ.) τῆς, συμπλοιοκτητρίας ούσης, κατὰ τὰ ἐν αὐτῇ ἐκτιθέμενα, τοῦ ἐν αὐτῇ ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν ἀ/π/.....» νηολογίου Πειραιῶς υπ' ἀριθ., κατὰ τὰ 70% ἐπιδιώκουσα τὴν ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ ἔκποιησιν τοῦ πλοίου, νόμῳ βάσιμος παρίσταται καὶ ἀνευ ἐπι τὴν ἐπικλήσεως σοθαρῶν καὶ ἐπειγόντων λόγων, δικαιολογούντων τὴν ἐκποίησιν, οὓς τοπεισοῦν ἐπιθυμητικῶς ἐπικλαλεῖται αὐτὴ ἐν τῇ αἰτήσει τῆς, ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν προπαρατεθέντων νομικῶν διατάξεων, καὶ ἐρευνητέα περαπέρα ἀποβαίνει κατὰ τὴν προκειμένην διαδικασίαν τῆς έκουσίας δικαιοδοσίας, ἀπορριπτούμενων ούτων πάντων τῶν ὑπὸ τῶν καθ' ὧν ἐναντίων ὑποστηριζούμενων ὡς μὴ νομίμων.»

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :

«Ἡ ἀνωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις εἶναι, καθ' ὅσον γνωρίζουμεν, ἡ πρώτη ἐκδοθεῖσα ἀπὸ τὸ Πρωτοδικείον Πειραιῶς μετά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς νέας Πολιτικῆς Δικονομίας καὶ ἀσχολουμένη μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 32 παρ. 1 ΚΙΝΔ. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, περὶ τῆς δυνατότητος ἔκποιησεως πλοίου ἀνήκοντος εἰς συμπλοιοκτησίαν, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ἡμίσεος τῶν μεριδῶν.

Δύο εἰναι τὰ βασικὰ θέματα μὲ τὰ ὅποια ἀπτησιαλήθη ἡ ἀνω ἀπόφασις : Τὸ ἐν ὑφίστατο τὸ πρόδηλμα καὶ παλαιότερον. Τὸ ἔτερον, δηλαδὴ τὸ τῆς διαδικασίας, ἐδημιουργητή κυρίως μετά τὴν ἐφαρμογὴν τῆς νέας Πολιτικῆς Δικονομίας. Τὸ πρῶτον τὸ ζήτημα είναι τὸ ἐδάιδα νὰ παρασχεθῇ ἡ «ἀδεια τοῦ δικαστηρίου», τὸν ὅποιαν ἀπαίτει τὸ ἄρθρον 32 παρ. 1 ΚΙΝΔ, δέον τὸ δικαστηρίον νὰ ἔξετάσῃ καὶ ἀσυντρέχουν καὶ οὐσιαστικοὶ λόγοι διὰ τοὺς ὅπιους ζητεῖται ἡ ἔκποιησις τοῦ πλοίου, ἡ ἀνά άρκει τὸ τυπικὸν γεγονός, ὅτι ἡ ἔκποιησις αὐτὴ ζητεῖται ἀπὸ τὸ ἡμίσεον τῶν μεριδῶν. 'Η ἀπόφασις θεωρεῖ, συντασσούμενη οὕτω καὶ μὲ παλαιότεραν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων μας καὶ μὲ τοὺς πλείστους συγγραφεῖς, ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ ἔκποιησις ζητεῖται ἀπὸ συμπλοιοκτητας ἐκπροσωπούντας ποσοστὸν ἄνω τοῦ 50%, τότε ἡ ἀδεια δέον νὰ ἔξετάσῃ τοῦ δικαιού ό περιορισμός τῆς έφαρμογῆς τῆς ειδικῆς ταύτης διαδικασίας. Τὴν δὲ ἀποψιν αὐτήν, τὴν στηρίζει ἡ ἀπόφασις ἐκ τῆς ἀντιπαραβολῆς τῶν

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3N IDX

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX. 886.778

λοιπών διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἐκποίησιν πλοίου ἀνήκοντος εἰς συμπλοικτηρίαν.

Τὸ δεύτερον ζῆτημα είναι καθαρῶς διαδικαστικόν. Ἐρωτάται δηλαδὴ κατὰ ποιαν διαδικασίαν θὰ διασθῇ ἡ αίτησις περὶ ἐκποίησεως τοῦ πλοίου. Διότι ναὶ μὲν τὸ ἀντικείμενὸν της ἀφορᾶ τὴν διάπλασιν ὠρισμένης ἐνόμου σχέσεως, χωρὶς νὰ ἀπαιτήται καὶ ἡ ἀναγνώρισις ἴδιωτικοῦ τίνος δικαιώματος, ητὶς ἀναγνώρισις ἀποτελεῖ καὶ ἔξοχην ἔργον τῆς ἀμφισθητούμενῆς δικαιοδοσίας. Θὰ ἥδυντο τις ἄριστα, ἐκ πρώτης ὅψεως, νὰ θεωρησῃ ὅτι τὸ ἀντικείμενον τῆς δίκης ὑπάγεται εἰς τὴν ἑκουσίαν δικαιοδοσίαν. Παρὰ ταῦτα, δῆμως, ἔγγυτέρᾳ ἔξετασις τοῦ θέματος ἐμφανίζει πρόσκομψα τυπικόν καὶ δυστέλαστον. Διότι ὁ Κώδιξ Πολιτικῆς Δικονομίας, ἐν τῷ προσπαθεῖται που νὰ ταξινομήσῃ καὶ εὐδετῆσῃ τὸ διάσπαρτον ὄλικὸν δικονομικῆς φύσεως, δρίζει ἐν ἄρθρῳ 784 ὅτι «Εἰς τὴν εἰδικήν διαδικασίαν (δηλαδὴ τὴν ἑκουσίαν τοιαύτην) ὑπάγονται πάσαντα αἱ εἰς τὰ ἄρθρα 828 ἵνα 927 ἀναφερόμεναι ὑπόθεσεις καὶ πάσαν ἄλλην ὑπόθεσιν ὑπαγομένην διὰ διατάξεως νόμου εἰς τὴν διαδικασίαν ταύτην». Ὁρίζει δηλαδὴ σαφῶς, ὅτι εἰς τὴν ἑκουσίαν διαδικασίαν ὑπάγονται αἱ περιοριστικῶς ἀναφερόμεναι περιπτώσεις εἰς τὴν Δικονομίαν ἢ ἄλλων αἱ εἰδικῶς διὰ νόμου (έπειτα πλὴν τῆς Δικονομίας) δρίζουμεναι ὑπόθεσεις. Θέτει δηλαδὴ ἡ νέα Δικονομία, πράγμα τὸ δόποιον δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὴν παλαιάν, τὴν ἀρχὴν ὅτι, εἰς περιπτώσιν σιγῆς τὸν νόμον, τὸ τεκμήριον εἶναι ὑπὲρ τῆς ἀμφισθητούμενῆς διαδικασίας. (Τὴν στορίαν τοῦ ζητήματος καὶ ἰδίως κατὰ τὰς προταραπουσκευαστικὰς ἐργασίας τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ. ἀναφέρει λεπτομερῶς ὁ Κ. Μπέτης: Αἱ διαδικασίαι ἐνώπιον τοῦ Μονομελούς Πρωτοδικείου, Τόμος Γ' σελίς 502 ἐπ.).

Ἄλλα προκειμένης αἰτήσεως συμπλοιοκτήτου πρὸς λόσιν τῆς συμπλοιοκτηρίας κατ' ἄρθρον 32 παρ. I ΚΙΝΔ, ὁ νόμος δὲν δρίζει ὅτι ἡ διαδικασία τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας δέον νὰ ἀκολουθήται κατὰ τὴν συζήτησην αὐτῆς. Θὰ ἥδυντο λοιπὸν νὰ ισχυρισθῇ τις, ὅτι λειτουργούντος τοῦ τεκμήριου ὑπὲρ τῆς ἀμφισθητούμενῆς τοιαύτης, θὰ ἔπειτεν ἀκριδῶς ἡ τελευταία αὐτὴ νὰ ἀκολουθηθῇ. Οὕτω ἀλλωτες ἀπέφανή τὸ αὐτὸν Μονομελές Πειραιῶς (ἀπόφασις 224/70 Δικαστής κ. Βαρθαρέασος), ἐπὶ αἰτήσεως ὑποδιλήσιτης αὐτῷ ὑπὸ συμπλοιοκτήτου καὶ ἐρειδομένης ἐπὶ τοῦ ἄρθρου 21 ΚΙΝΔ. Δηλαδὴ ἐσκέφθη ἡ ἀπόφασις αὐτῆς, μεταξὺ ἄλλων, καὶ ὅτι : «εκατὰ τὴν εἰδικὴν διαδικασίαν τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας ρυθμίζομένης ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 786 - 827 τοῦ Κ. Πολ. Δικ., δικάζονται αἱ ἐν τοῖς ἄρθροις 828 - 927 τοῦ Κ. Πολ. Δικ., περιοριστικῶς ἀναφερόμεναι περιπτώσεις, ὡς καὶ αἱ ὑπόθεσεις, αἵτινες διὰ ρητῆς διατάξεως τοῦ ἀντιτέρω Νόμου ὑπάγονται εἰς τὴν ἐν λόγῳ διαδικασίαν, ἐφαρμοζομένων κατ' ἔξαρτεσιν», καὶ ὅτι ἀρα «δὲν δύναται νὰ ἀκδικασθῇ (ἡ αἴτησις) κατὰ τὰς διατάξεις τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας, ἐφ' ὅσην ἡ ἐν λόγῳ διάταξις, ἡ ἔτερη τοιαύτη, οὐχὶ μόνον οὐδὲν περὶ τούτου προβλέπει, καὶ ὑπὸ τοῦ Νόμου, κατὰ τὰ ἐν τῇ ἡγουμένῃ αἰτιολογίᾳ ἔκτεβέντα, καθιερούνται τεκμήριον ἀρμοδιότητος ὑπὲρ τῆς ἀμφισθητούμενῆς δικαιοδοσίας» καὶ τελικῶς ἀπέρριψε τὴν αἴτησιν.

Ἡ ἀνωτέρω, δῆμως, σχολιαζομένη ἀπόφασις ἔθεωρησεν ὅτι, ἐπὶ αἰτήσεως ἐκποίησεως πλοίου, ἀκολουθητέα είναι ἡ διαδικασία τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας καὶ ἐπεκαλέσθη πρὸς τούτη τὴν «ελογικήν» τοῦ δικαίου καὶ τὴν «δυνατότητα ἐμρηνευτικῆς διευρύνσεως τῆς στενῆς νομοθετικῆς περιπτωσιολογίας». Εἴναι ἡ εὐθαρσής χρῆσις τῶν ἀρχῶν αὐτῶν ἀποδιδίζει νεωτεριστικάς ἀντιλήψεις τῆς Δικαιοσύνης, νομίζουμεν ὅτι θὰ πρέπει εὐφήμως νὰ ἐπισημανθῇ.

**ΑΝΑΣΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΚΟΥΛΑΣ**

Δικηγόροι

Αγγλικὴ Νομολογία

● Ναύλωσις.— «Εννοια τοῦ «καταπλεύσαντος» πλοίου.— Νομικὰ ὄρια τοῦ λιμένος.— Κατάπλους εἰς ἄλλον πλήν τοῦ συνήθους τόπου ἀναμονῆς πρὸς ἐλευθέρωσιν προκυμαίας.— «Ερευνα τοῦ διέποντος τὸ θέμα, δικαίου.— Δέσμευσις ἐκ τῆς νομολογίας τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

Ἐπὶ διαιτησίας μεταξὺ ναυλωτῶν καὶ ἐκναυλωτῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸν χρόνον κατάπλου τοῦ ἀ/π/ «Ιωάννας «Ολλεντόρφ» εἰς Λίβερπουλ μὲ φορτίον σίτου καὶ σπόρων σόγιας, ὃ διαιτητής παρέπεμψεν τὸ ζῆτημα τούτο εἰς τὸ Δικαστήριον, ὃ δὲ δικαστής Ντόναλδον ἔκρινεν ὡς ἔξης:

«Ἐκατοντάδες πλοίων — εἰπεν — κομίζουν κατ' ἔτος φορτία στηράνεις τὸν μεγάλον τούτον λιμένα, κατὰ δὲ τοὺς ὄρους τῆς ναυλώσεως ὃ χρόνος ἐκφορτώσεως ἀρχίζει νὰ μετράται ἀφ' ἡδης καταπλέουσιν, τὸν κίνδυνον δὲ ἔξι ὑπερβάσεως τοῦ χρόνου, φέρουν οἱ ναυλωταί ἢ οἱ κομισταὶ τῶν φορτωτικῶν.

Ἐν προκειμένῳ, τὸ ναυλωσύμφωνον περιεῖχεν εἰδικούς όρους δινάριμενοι τῶν ὄποιων οἱ ἐκναυλωταί ἐδικαιούντο νὰ δώσουν τὴν μερισμόν της ἀναμονῆς (σταλιών) ὑπεραναμονῆς (κόντρα - σταλιών) καὶ ἐπιταχυνσεως φορτοεκφράσεως. «Οσον δύως καὶ ἄν εἰναι ἀπλοὶ ἢ περίπλοκοι αἱ ἐν λόγῳ νομικοὶ μορφαί, ἀπαποτελοῦν δλαι φορτίον σημείου ἀφετηρίας καὶ ἡ ἐμπορικὴ συνήθεια προσέφυγεν σχεδὸν ἀνεξαιρέτως, εἰς τὸ χρονικὸν σημεῖον καθ' ὃ τὸ πλοίον «καταπλέει» πρὸς φόρτωσιν ἢ πρὸς ἐκφράσειν. Προδήλως, τὸ σύστημα τούτο ἀπήγειται νὰ δρίζεται εὐχερῶς καὶ βεβαίως ἡ στιγμὴ καθ' ἣν τὸ πλοίον «καταπλέει». Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1908 καὶ 1958 δὲν ἐνεφανίσθησαν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἡττον, δυσχέρεια εἰν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ συστήματος.

Ἄλλα ἡ εύτυχης αὕτη περίοδος ἔληξεν. «Η μόνη ἀμφιβολία ήτις προέκυψεν ἡτο πότε ἐθεωρεῖτο τὸ πλοίον «καταπλέειν» ἐαν ὁ προφορισμὸς κατὰ τὸ ναυλωσύμφωνον ἦτο εἰς λιμήν ἢ ἄλλη μεγάλη περιοχή, μεγαλύτερα ἀπλῆς τινος προβλήτος καὶ δὲν προεδρέπετο σαφῶς δικαίωμα καθορισμού τοῦ σημείου φορτώσεως ἢ ἐκφράσεως.

Πολλοὶ πέπειτο ὅτι ἡ ἀμφιβολία ἔλλον διά τῆς ἐπειδήσης ἀποφάσεως τοῦ Έφετείου ἐν τῇ δίκῃ Λεωνῆς κατὰ Ράνκ υπὸ τινας μικράς ἐπιφύλαξεις ἀν συνεφώνουν αἱ ἐκδοθεῖσαι ἐπιτρέπεται.

Ἐάν τὰ πλοῖα ἀναπλεύσουν τὸν ποταμὸν



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempel's

δι' ἄλλον λόγον, ὡς συνέδη ἐν τῇ παρούσῃ περιπτώσει, διότι τὸ πλοίον ἐπλευσεν εἰς Πρίνες Λάντιγκ διὰ τελωνειακούς λόγους, ὁφείλουν νὰ ἐπιστρέψουν εἰς Μέρσεϋ Μπάρ εν αναμονῇ προβλήτος.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν γεγονότων τούτων ἀνέκυψεν ἐν σημαντικὸν πρόδηλημα. «Η μεταφορά πραγμάτων διὰ τελωνειακούς διαιρείται εἰς τέσσαρα σταθμα, πλοιούς πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως, φόρτωσις, πλοιούς ἀπὸ τοῦ λιμένος φορτώσεως πρὸς τὸν τῆς ἐκφράσεως καὶ ἐκφράτωσις.

Εἰναι ἀδύνατον νὰ γίνη ἀκριβής πρόδηλεψις πόση θὰ είναι ἡ διάρκεια ἐκάστου σταθμού καὶ ὁ χρόνος είναι χρῆμα καὶ δὴ χρῆμα πολὺ διάσκις πρόκειται περὶ μεγάλων συγχρόνων πλοίων.

«Η κοινὴ καὶ ἡ ἐμπορικὴ ἐμπειρία ὑπέργειαν κατανομήν τοῦ κινδύνου μεταξὺ ναυλωτού καὶ ναυλωτού μέσω τῶν νομικῶν μορφῶν τῆς ἀναμονῆς (σταλιών) ὑπεραναμονῆς (κόντρα - σταλιών) καὶ ἐπιταχυνσεως φορτοεκφράσεως. «Οσον δύως καὶ ἄν εἰναι ἀπλοὶ ἢ περίπλοκοι αἱ νομικοὶ μορφαί, ἀπαποτελοῦν δλαι φορτίον σημείου ἀφετηρίας καὶ ἡ ἐμπορικὴ συνήθεια προσέφυγεν σχεδὸν ἀνεξαιρέτως, εἰς τὸ χρονικὸν σημεῖον καθ' ὃ τὸ πλοίον «καταπλέει» πρὸς φόρτωσιν ἢ πρὸς ἐκφράσειν. Προδήλως, τὸ σύστημα τούτο ἀπήγειται νὰ δρίζεται εὐχερῶς καὶ βεβαίως ἡ στιγμὴ καθ' ἣν τὸ πλοίον «καταπλέει». Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1908 καὶ 1958 δὲν δύναται νὰ φορτωθῇ τοῦ σημείου φορτώσεως ἢ ἐκφράσεως.

«Ο δικαστής μετὰ ταῦτα ἀνέφερθη εἰς τοὺς συγγραφεῖς καὶ δὴ εἰς παλαιοτέρας ἐκδόσεις τοῦ Scrutton δεχομένον διότι τὸ πλοίον δέον νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ πρὸς φόρτωσιν. «Ομοίας ἀπόφειρες ἐξέφρασεν ὃ ως ἀνα συγγραφεὺς ὡς δικαστής ἐν ἔτει 1922 καὶ 1942.

«Ἀτυχῶς —συνέχισεν ὁ δικαστής— ἀπὸ τοῦ 1957 μετεβλήθησαν αἱ ως ἀνα ἀντιλήψεις. Λέγω δὲ — εἰπεν — ἀτυχῶς, διότι σήμερον τὸ δίκαιον θεωρεῖ τὸ πλοίον «καταπλέει» δαν εὑρίσκεται εἰς ἐκείνο τὸ μέρος τοῦ λιμένος διότι δύναται νὰ φορτωθῇ τὸ φορτίον, δταν είναι διαθέσιμος προβλήτης μολονότι δὲν δύναται νὰ φορτωθῇ πρὶν ἡ καταστὴ προδήλητη διαθέσιμος.

«Ο κανῶν σύνοδος είναι ἐπὶ τοσούτον δυσχέρες νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ὅσον συνεπάγεται κρίσιν ἐπὶ τοῦ ἀν ὁ τοπος ἀναμονῆς εὔρηται ἐν τῇ αὐτῇ ἡ διαφόρων θέσει τοῦ λιμένος ἀπὸ ἐκείνης εἰς ἡν εὔρηται ἡ προδήλητη φορτώσεως ἢ ἐκφράσεως.

Οι τόποις ἀναμονῆς δυνατῶν νὰ εύρισκωνται καθ' ὅδον πρὸς τὰ σημεῖα ἐκφράσεων ἢ νὰ περιβάλλονται ὑπὸ αὐτῶν καὶ πιθανὸν νὰ ὑπάρχῃ ἡ νὰ μη ὑπάρχῃ φυσικὸν τι χαρακτηριστικὸν ως λιμενοβραχίων, γλώσσας γῆς κλπ., διαμεσολαβοῦν κατοι τὸ δύο σημεῖα εὐρίσκονται ἐγγὺς ἀλλήλων.

«Ἡ νέα αὕτη ἀντιλήψις τοῦ δικαίου ὡρμήθη ἐκ τῶν ἀτυχῶν αἵτινες ἐπέτεσαν ἐπὶ τοῦ πλοίου «Αελλά» ἐν ἔτει 1954, δταν καθυστέρησεν ἔξω τοῦ λιμένος τοῦ Μπουένος Αὔρης, διότι ως ἐλέχθη ππάρα πολλὰ πλοῖα

έπωφθαλμιούν πολὺ μικράν ποσότητα σίτου».

Ο δικοστής μετά τούτα άνέλυσε τὰς ἀποφάσεις τῶν τριῶν δικαστηρίων, ἀτίνα ἐπελήφθησαν τῆς δίκης τοῦ «Ἀελλώ». Τὸ ἐπαλήσσον χρωστικήστριον εἶναι τὴς ἔξτηθη ὅπως ὡς ἐμπορόκη περιοχὴ τοῦ λιμένος θεωρεῖται ἔκεινη εἰς; ἢν ἐνεργεῖται φόρτωσις ἢ ἐκφόρτωσις; Ἐκπλήσσει δὲ τούτο διότι ἐάν ὡς πρότερον εἴχεν τὸ δίκαιον, δέν ἱσκει ἐπιδροῦσι τὸ δῖτο τὸ πλοῖον δὲν εὐρίσκετο εἰς ἔκεινο τὸ μέρος τοῦ λιμένος ὃπου ἐπρόκειτο νά φορτώσῃ ἢ ἐκφορτώσῃ, φαίνεται ἀσχετούν ἐμπωρικῇ ἑννοίᾳ τὸ κατό πόσον τὸ μέρος τούτο συμπτωματικῶς εἶναι μέρος εἰς τὸ διπόσιον ἄλλα πλοῖα φορτωνταις ἢ ἐκφορτώνται. Ἐπιπλέον, καταλύει τὴν ἀπό μακρού χρόνου ἐπιδιληθεῖσαν διάκρισιν μεταξὺ ναυλοσυμφωνητικού προβλήτος.

Ἐν τούτοις, συνέχισεν, ὑπερχεούτον νά κρινῃ τὴν ὑπόθεσιν κατὰ τὰ νομολογηθέντα ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Τὴν ὑποχρέωσιν τούτην ἥδη από τὸ πλοῖον δέν τούτο εἶναι ἔκτελέσῃ μή ἀναφέρεμενος εἰς; ἄλλας πηγάς. Φρονεῖ ὅμως — εἰπεν — δῖτο εἰς ἐμποροδικής ὄφειλει νά ἐπισύρῃ τὴν προσοχήν εἰς τὰ προδόλματα ἀτίνα προκύπτουν ἐκ τῆς ἀπό μέρους εἰς ἡμέραν ἔφερμαγῆς τοῦ δικαίου ἐντὸς τοῦ εἰδικευμένου χώρων μὲ τὸν ὅποιον ἀσχολεῖται, ὄφειλει νά ἔξηγῃ πῶς ἀνέκουντα προδόλματα ταύτα καὶ ἐν τῇ διακολήντα περιπτώσει ὡς ἡ παρούσα, νά ὑποστηρίζῃ τὰ αἰτήματα τοῦ ἐμπορίου, δῆση αὐτῷ δυνάμισι.

Εἰς τὴν προύσαν περίπτωσιν, εἰπεν δικαστής, δῖτον ναύλων τῶν διατητῆς, δῖτοι οὐδεὶς; λόγος συνέτρεχεν νά μή θεωρήσω τὸ πλοῖον καταπλεύσαν, ὅπου ἔθεσεν εἰς τὸ ἀγύκρωσθέν τοῦ Μέρσεϋ Μπάρ.

Δεσμεύσαται ὅμως, εἰπεν, ἐκ τῆς νομολογίας τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων καὶ τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ Λίθερπουλ - Μπίρκενχεντ καὶ θεωρῶ δῖτο πλοῖον καταπλεύσαν.

Καταλήγω εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην μέτρα πραγματικὴν λύπην, διότι φρονῶ δῖτο δὲν συμφωνεῖ πρὸς τὴν πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων, οἵτινες ἔαν ἔγωγες ζον τὸ δικαιονθάτι προέβλεπον τὴν περίπτωσιν Λίθερπουλ - Μπίρκενχεντ, ὡς προέδιεψαν καὶ τάς ἄλλας περιπτώσεις δῖποι οἱ τόποι ἀναμονῆς; ἡσαν ἀκόμη ἀπότελον τῶν νομικῶν δρίων τοῦ λιμενούς. «Ἐκρινεῖς δῆτας ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, ὑπὲρ τῶν ὅποιων διατητῆς εἰχεν ἐπιδικάσει ποσὸν 7.800 λιρῶν καὶ παρέσχεν τὴν ἔνδειαν ἀπό» εὔθειας προσφυγῆς εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων, ἀνευ ἐνδιαμέσου ἀσκήσεως ἔφεσεως.

• Ναύλωσις δυνάμει ναυλοσυμφώνου τύπου Τζένκον. — «Ορος ἐν αὐτῷ περὶ γενικῆς ἀπεργίας. — Δικαίωμα καταβολῆς ὑπὸ ωρισμένας προϋποθέσεις τοῦ ἡμίσεος τῆς ἡμερησίας ἀποδημίωσεως ὑπεραναμονῆς διαρκούσης καὶ μετὰ τὴν ἀπεργίαν. — Καθορισμὸς τοῦ χρονικοῦ σημείου λήξεως τοῦ δικαιώματος τούτου καὶ ἐπονόδου εἰς τὸ καθεστώς τῆς πλήρους ἀποζημίωσεως.

Η κατατέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις ἀφορᾶ δ.ἐνεξιν ἔγερθεῖσαν ἐκ τῆς ναύλωσεως τοῦ δ/π «ΟΝΗΣΙΛΟΣ» διὰ ναυλοσυμφώνου τύπου Τζένκον πρὸς μεταφοράν διαφόρων φορτίων ἀπὸ Αμέρεστς εἰς Τσάρλεστον, Μομπίλ καὶ Χιούστον. Τοῦ πλοίου καταπλεύσαντος εἰς Τσάρλεστον καθ' ἡν στιγμὴν ὑπῆρχε ἀπεργία παρεμποδίζουσα τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, ἀνέκυψεν διότι τότε ἐκ τοῦ συμφωνηθέντος συνολικοῦ χρόνου ἀναμονῆς πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς ἀπαντας τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως, ἀπέμενον 6 ἡμέραι, αἵτινες παρηγένθουν ἐξ διλοκήρου ἐν ἀναμονῇ τῆς λήξεως τῆς ἀπεργίας, διαρκούσης τῆς διποίας δὲν ἦτο δυνατή ἡ ἐκφόρτωσις

τοῦ φορτίου, τῆς ἀπεργίας ληξάσης ἵκανας ἥμερας μετά τὴν πάροδον τῶν ἀνωτέρω ἔξημερων.

Τὸ ἐριστὸν ἐν προχειμένῳ ἐστρέφετο περὶ τὴν ἐρμηνείαν τοῦ ὅρου γενικῆς ἀπεργίας ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ Τζένκον. 'Ο δρος σύτος εἰς τρία σημεῖα ἀνέφερεν κατ' ἄρχιν, δῖτο οὔτε οἱ ναυλωταὶ οὔτε οἱ ἐκναυλωταὶ θά ἔχουν εύθυνη δ.ἀ τὰς συνεπείας οἰωνήποτε ἀπεργίων ή ἀνταπεργίων παρεμποδίζουσαν ἡ ἐπιθραύσιν τὴν ἐκτέλεσιν οἰσασθῆσθαι πάρορευσης ἐκ τῆς συμβάσεως.

Τὸ δεύτερον μέρος τοῦ ὅρου προέβλεπεν, δῖτο ἐάν ὑπάρχῃ ἀπεργία ή ἀνταπεργία θίγουσα τὴν φόρτωσιν τοῦ φορτίου ή μέρους αὐτοῦ, ὅταν τὸ πλοῖον δῖτο είναι ἔτομον ὑπὸπλεύση ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος ή ὑποτεθῆση διαρκούντος τοῦ πλοῦ πρὸς τὸν λιμένα η τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως ή μετά τὸν κατάπλουν αὐτοῦ ἔκει, ὁ πλοίαρχος η οἱ ἐκναυλωταὶ δικαιούσαν νά διηγήσουν παρὰ τῶν ναυλωτῶν νά δηλώσουν οὔτοι, ἐάν δέχονται νά υπολογίσουν τὰς ἡμέρας σταλιῶν ὡς ἔαν δὲν ὑπῆρχεν ἀπεργία. 'Εάν οἱ ναυλωταὶ δὲν προδοῦν εἰς το:άυτην ἔγγραφον δηλωσιν ἑντὸς 24 ὡρῶν (τηλεγραφικῶς ἐν ἀνάγκῃ), οἱ ἐκναυλωταὶ δικαιούνται νά ἀκρωτάσουν τὴν σύμβασιν. 'Εάν μέρος τοῦ φορτίου ἐκφορτώθη οἱ ἐκναυλωταὶ πάροχευούνται νά προχειρήσουν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως (ναύλου καταβάλλομένου μόνον ἐπὶ τῆς φορτωθείσης ποσότητος) ἔχοντες τὸ δικαίωμα νά συμπληρώσουν μὲ ἄλλο φορτίον δ.ἀ λογαριασμού τον καθ' δόδον.

Τὸ τρίτον μέρος τοῦ ὅρου διρίζειν δῖτο, ἐάν ὑπάρχῃ ἀπεργία ή ἀνταπεργία θίγουσα τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου, κατὰ η μετά τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως η ἔξωθι αὐτοῦ, η δὲ ἀπεργία η ἀνταπεργία δὲν ἔληξεν ἑντὸς 48 ὡρῶν, οἱ παραλήπται ἔχουν τὸ δικαιώματα νά κρατήσουν τὸ πλοῖον νά πλεύσῃ εἰς λιμένα ἐλεύθερον ἀπεργίας δῖποι τοῦτο δύναται ἐλεύθερως νά ἐκφορτώσῃ. 'Η τοιάντη διαταγὴ δέσιν νά δοθῇ ἑντὸς 48 ὡρῶν μετά τὸν πλοίον ἀνέμενε τὴν λήξιν τῆς ἀπεργίας, ἀλλὰ μετά τὴν λήξιν τούτης διφέλεται πλήρης ἀποζημίωσις δ.ἀ πάντα μετά ταύτη χρόνον (2) μέχο: σ.μπληρώσεως τῆς ἐκφορτώσεως εἰς Τσάρλεστον, ἀλλὰ μὲ πλήρη ἀποζημίωσιν ὄφειλομένη μετά ταύτα καὶ (3) μέχρι πέρατος τῆς ἀπεργίας καὶ μετά ταύτη διὰ πάσαν χρονικὴν περίσσων, καθ' ἡν ἐσημειώθη καθυστέρησις ὄφειλομένη ἐν σχέσει αίτιου πρὸς ἀποτέλεσμα εἰς τὴν ἀπεργίαν.

Τὸ Δικαστήριον ἐτόνισεν ἐν ἀρχῇ τῆς ἀποφάσεως του, δῖτο οἱ διά θαλάσσης μεταφορεῖς ἐπαρδόσεως ἐπέδειξαν ἐνδιφέρον δ.ἀ τὴν ἔξελιξιν καὶ τελειοποίησιν τοῦ δικαιού καὶ μετ' ἐκπλήσεως τὸ Δικαστήριον ἀντιμετώπισε τὴν ὑπαρξιν περιοχῆς εἰσέτι ἐντελῶς ἀνεξερευνήτου, ητοι τοῦ ἀνωτέρω ὅρου περὶ γενικῆς ἀπεργίας τοῦ ναυλοσυμφώνου Τζένκον, ἐν χρήσει ἀπό τοῦ ἕπος 1922.

Τὸ Δικαστήριον, ἐν συνεχείᾳ, ἐπεκρίωσεν

τὴν ὑπέρ τῶν ἐκναυλωτῶν ἀπέφασιν τῶν δικαιητῶν

τούς ἐκναυλωτάς περὶ τῆς ἀπεργίας. 'Εν τούτοις, ἐν δῆμει τοῦ γεγονότος ὅτι δὲν ἐδόθη διαταγὴ περὶ ὑποκαταστάτου λιμένος ἐκφορτώσεως, οἱ διαιτηταὶ ἐνώπιον εἰς τὸ δικαίωμα τῶν ὄποιον εἰς τοὺς δικηγόρους κατατίθεσθαι εἶχον ἀσκήσει τὸ δικαίωμα τῶν ὄποιον εἰς τοὺς δικηγόρους τοῦ δικαίου διατητῶν, μέχρι πέρατος τῆς ἀπεργίας. 'Η μικτὴ αὐτὴ νομικὴ καὶ οὐσιοτικὴ κρίσις τῶν διαιτητῶν ἐγένετο ἀποδεκτή ύπό τῶν μερῶν. Δέν ἔξητάσθη ἡ πλευρά τοῦ θέματος εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ναυλωτῶν καὶ παραληπτῶν τοῦ φορτίου.

Η διένεξις τῶν μερῶν ἐστρέφετο μετά ταύτα περὶ τὸ ποσόν τῆς ἀποζημίωσεως ὑπεραναμονῆς, δῆμει ἡτο καταβλητέον ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν εἰς τοὺς ἐκναυλωτάς. Οι ναυλωταὶ ὑπεστήρξαν δῖτο, ἡ ἀποζημίωσις ἡτο τὸ ἡμίσυο τῆς συμβανθείσης ἡμερησίας ἀποζημίωσεως ὑπεραναμονῆς (κόντρα - σταλιά) καὶ τοῦτο δι' ὀλόδηληρον τὸν χρόνον, δῆστις διέρευσεν μετά τὴν πάροδον τῶν σταλιῶν εἰς Τσάρλεστον καθ' ὃν χρόνον (α) τὸ πλοίον ἀνέμενε τὴν λήξιν τῆς ἀπεργίας εἰς Τσάρλεστον (β) τὸ πλοίον παρέμεινεν ἐκφορτώνων εἰς Τσάρλεστον μετά τὴν λήξιν τῆς ἀπεργίας (γ) τὸ πλοίον παρέμεινεν ἐκφορτώνων εἰς Μομπίλ (δ) τὸ πλοίον ἀνέμενεν ἔξωθι τοῦ Χιούστον πρὸς ἐλευθέρωσιν προκυμαίας (ε) τὸ πλοίον παρέμεινεν ἐκφορτώνων εἰς Χιούστον.

Οι ἐκναυλωταὶ προέβαλον ἐναλλακτικῶς τρεῖς ισχυρισμούς, εἰδικώτερον δῖτο τὸ ἡμίσυο τῆς ἀποζημίωσεως ὄφειλεται, ἐν σχέσει πρὸς τὴν χρονικὴν περίοδον μετά τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἀναμονῆς (1) ὅταν τὸ πλοίον ἀνέμενε τὴν λήξιν τῆς ἀπεργίας, ἀλλὰ μετά τὴν λήξιν τούτης διφέλεται πλήρης ἀποζημίωσις δ.ἀ πάντα μετά ταύτη χρόνον (2) μέχο: σ.μπληρώσεως τῆς ἐκφορτώσεως εἰς Τσάρλεστον, ἀλλὰ μὲ πλήρη ἀποζημίωσιν ὄφειλομένη μετά ταύτα καὶ (3) μέχρι πέρατος τῆς ἀπεργίας καὶ μετά ταύτη διὰ πάσαν χρονικὴν περίσσων, καθ' ἡν ἐσημειώθη καθυστέρησις ὄφειλομένη ἐν σχέσει αίτιου πρὸς ἀποτέλεσμα εἰς τὴν ἀπεργίαν.

Τὸ Δικαστήριον ἐτόνισεν ἐν ἀρχῇ τῆς ἀποφάσεως του, δῖτο οἱ διά θαλάσσης μεταφορεῖς ἐπέδειξαν ἐνδιφέρον δ.ἀ τὴν ἔξελιξιν καὶ τελειοποίησιν τοῦ δικαιού καὶ μετ' ἐκπλήσεως τὸ Δικαστήριον ἀντιμετώπισε τὴν ὑπαρξην περιοχῆς εἰσέτι ἐντελῶς ἀνεξερευνήτου, ητοι τοῦ ἀνωτέρω ὅρου περὶ γενικῆς ἀπεργίας τοῦ ναυλοσυμφώνου Τζένκον, ἐν χρήσει ἀπό τοῦ ἕπος 1922.

Τὸ Δικαστήριον, ἐν συνεχείᾳ, ἐπεκρίωσεν

τὴν ὑπέρ τῶν ἐκναυλωτῶν ἀπέφασιν τῶν δικαιητῶν

εἰς τὸν ψυχικόν της τῆς τούτης τῆς ἀπεργίας.

Η χρῆσις τοῦ δημόσιου συνεπειας τῆς τούτης τῆς ἀπεργίας δὲν συμπίπτει ἀναγκασίως πρὸς τὰ «επακόλουθα» ταύτης καὶ δὲν σημαίνει ἄλλον τι ἐν τῷ κειμένῳ ἔνθα εὑρηται η τζημίαν η ἀπώλειαν»

ἀπορέουσαν εἶς τὸν ὑποκαταστάτον λιμένα, πραγμάτων.



CATALINA” LTD

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΕΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταδέσεις εις έλβετικά φράγκα ᄀ εις δραχμάς ᄀ εις οιονδόποτε άλλον ξένον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Άγγλιας, γερμανικά μάρκα, όλλανδικά φλωρίνια).

Παρέχει δάνεια ᄀ έγγυητικάς έπιστολάς δι' άγοράς πλοίων - προξιφλήσεις ναύλων.

MIA ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΒΕΤΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35
SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST: I2 I2046

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΟΠΟΙΑΣ ΥΠΟΚΕΙΤΑΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΕΞΟΦΛΗΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

'Εξ αφορμής έπιδειχθείσης διασφορίας παρ' έκπροσώπου φορτηγού πλοίου νά έξοφλήση όφειλομένως απόδοχάς είς παλιννοστηθεν μέλος του πληρώματος του ώς ανω πλοίου, το 'Υπουργείον δι' έγγραφου του έφιστη την προσοχήν του έν λόγω έκπροσώπου ώς πρός την ύφισταμένην υποχρέωσίν του. Ειδικώτερον είς το σχετικόν έγγραφον τονίζεται ότι, ώς έξηκριβώθη, δὲν τυχάνετε μόνον πράκτορες του πλοίου, δλλά καὶ έκπρόσωποι τουτού. 'Η ιδιότης του έκπροσώπου δημιουργεῖ την υποχρέωσιν τῆς έξοφλησεως του ναυτικού ἐφ' δόσον ύφισταται τελεσίδικος δικαστική πρός τούτο άποφασις. Ούτω, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις του Α.Ν. 690/45 δικαστικός υπέχει καὶ ποινικήν εύθυνην διὰ τὴν έξοφλησιν έπιδικασθέντος ποσοῦ, τὸ όποιον προέρχεται ἐξ χορήγιας προθλεπομένης ύπο τῆς ἐν ισχύι Συλλογικής Συμβάσεως καὶ ἐν προκειμένῳ ύφισταται ἀπόφασις έπιδικασθέσης πρὸς τὸν ναυτικὸν όφειλής του Δικαστρίου τῶν ἐν Αθήναις Ἐφετῶν.

Προσέτι, διὰ τῆς θεοπισθείσης διὰ τοῦ Α.Ν. 373/1968 διατάξεως τοῦ ἄρθρου 16 ἀπαγόρευται ἡ χορήγησις ἀδείας ύπο τοῦ Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικῆς Έργασίας πρὸς ναυτολόγησιν 'Ἐλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ύπο ἐλληνικὴν ἡ ξένας σημαίας, τῶν όποιών οἱ πλοιοκτήται δὲν έξωφλησαν τὰς διὰ τελεσίδικου δικαστικῆς απόφασεων έπιδικασθέσιας ἀποτίσεις, μέλους του πληρώματος, προσλούσας ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἡ ἀπαγόρευσις αἴρεται ἐπὶ τῇ έξοφλήσει τῆς έπιδικασθέσης ἀποτίσεως καὶ τῶν τυχὸν καταλογισθέντων δικαστικῶν ἔξοδων.

ΜΙΣΘΟΣ

ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ

Διὰ παλαιότερας Διοικητικῆς Λύσεως, τὴν ὁποίαν ἔχουμεν παραδέσει, ἔχει καθορισθῆ δι, τὸ ὑπέρ του μισθολογίου τῆς παλαιᾶς Συλλογικῆς Συμβάσεως παρεχόμενον ποσὸν ἐν εἰδεί προσαυξήσεως, συμψηφίζεται πρὸς τὴν παρασχεθέσαν διὰ τῆς νέας Συμβάσεως αὐξήσιν, δεδομένου διτούτου συνήθως παρείχετο ώς ἐπίδιμο ΒONUS διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν συνήθων καθηκόντων του ναυτικοῦ καὶ διχι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προσθέτων τοιούτων.

Ωστεύτως, διὰ νεωτέρας Διοικητικῆς Λύσεως, εἰς συμπλήρωσιν τῆς πολαισάς, διευκρινίζεται ότι, ἡ προσαυξήσις τῶν κρατήσεων του Ν.Α.Τ., ἡ προκύπτουσα ἀπό τὴν ἀντίστοιχον αὐξήσιν τῶν μισθῶν τῆς νέας συμβάσεως, βαρύνει τὸν πλοιοκτήτην μόνον εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν δι' αὐτῆς ἐπέρχεται μείωσις τῶν πρὸ τῆς ισχύος τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως καταβαλλομένων συνολικῶς καθαρῶς ἀπόδοχῶν του ναυτικοῦ.

Ἐπὶ τούτοις σημειοῦται, ότι εἰς τὴν ἀνωτέρω περίπτωσιν ἡ ἐπὶ πλέον προκύπτουσα διαφορὰ του μισθοῦ λογίζεται ώς προσαυξήσις του μισθοῦ καὶ συμψηφίζεται μὲ τὴν παραχομένην αὐξήσιν ύπο τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως, πλὴν διμως, ἡ προκύπτουσα

αὐξήσις τῶν εἰσφορῶν του Ν.Α.Τ. θὰ βαρύνῃ τὸν πλοιοκτήτην, διότι ἡ τυχὸν παρακράτησις αὐτῆς παρά τοῦ πλοιάρχου, θὰ μειώσῃ τὸν συνομολογηθέντα μετά τοῦ ναυτικοῦ μισθοῦ.

ΕΙΣ ΠΟΙΑΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ Ο ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ ΜΙΣΘΩΝ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΣΥΛΑΟΥΡΓΟΥ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 8 του Ν.Δ. 2651/1953 ὁ ναυτικὸς δύστις θὰ διατοχθῇ νά έκτελέσῃ, πέραν τῶν κεκανονισμένων ὡρῶν ἐργασίας του, καὶ τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ, δικαιούται καὶ τὸν μισθοῦ τούτου, μετὰ τὴν ἀφίρεσιν τῶν υπὲρ τῶν οἰκείων ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰσφορῶν καὶ ἀνευ συγχρόνου καταβολῆς ὑπερωριῶν διὰ τὴν ἐργασίαν του. Ταύτη ισχύουν διὰ τὰς πλευσίμους ὥρας. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν λιμένιν ἐργασίαν, ἡ ἀρμοδιός 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου ἔχει ἐκφράσει τὴν γνώμην, ότι διατηρουμένων τῶν φυλακῶν καὶ ἐφ' δόσον δικαστικὸς ἀποσχολεῖται πέραν τοῦ κανονικοῦ του ὥραρίου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλλείποντος ναυτικοῦ, δικαιούται οὗτος τούτων ὀντότερων μισθοῦ.

Οὕτως ἔχόντων παγίων τῶν πραγμάτων, ζήτημα ἐτέθη ἐὰν δὲ ἐκτελῶν καὶ τὰ καθήκοντα ξυλούργου ναυκληροῦ τοῦ πλοίου δικαιούται διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ ξυλούργου, μισθοῦ ἐλλείποντος. Τὸ 'Υπουργείον ἔκρινε, ἐν προκειμένῳ, ὡς ἀκολούθως : 'Εφ' δόσον ἡ ὄργανικη σύνθεσις τοῦ πλοίου, προβλέπει ξυλούργον καὶ οὗτος ἐλλείπει, τὰ δὲ καθήκοντά του ἐκτελοῦνται ύπο τοῦ ναυκλήρου, ὁ ναυκληρος δικαιούται νά λάβῃ τὸν μισθὸν τοῦ ἐλλείποντος ξυλούργου ύπο τὴν ἀποράτητον προϋπόθεσιν, ότι οὗτος ἐργάζεται πέραν τοῦ κεκανονισμένου ώραρίου ἐπὶ δικτάρων, ἀνευ καταβολῆς ὑπερωρίας.

ΟΡΩΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΑΗΡΩΜΑΤΟΣ

'Εξ αφερμής ἐνδιαφερούσης περιπτώσεως ἡ οποία προσκάλεσε τὴν παρέμβασιν τῆς ἀρμοδιός 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου ἐπεστήθη ἡ προσοχὴ πλοιάρχου ποντοπόρου φορτηγού πλοίου, ώς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 21 του ισχύοντος Κανονισμοῦ 'Έργασίας τῶν 'Ἐλληνικῶν Φορτηγῶν Πλοίων.

Συγκεκριμένως, μέλος τῆς οἰκογενείας ναυτικοῦ ὑπηρετοῦντος ἐπὶ φορτηγού πλοίου ἀνέφερεν εἰς τὸ 'Υπουργείον, ότι ὁ πλοιάρχος τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἔχει ἀπαγορεύει

εις τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τὴν ἀποστολὴν τηλεγραφημάτων.

Κατὰ ταῦτα, εἰς τὸ σχετικὸν πρὸς τὸν πλοίορχον ἔγγραφον τονίζεται, διτι, ὡς προβλέπεται ἀπὸ τὴν διάταξιν τῆς παραγράφου 2 του ἄρθρου 21 τοῦ ώς ανω Κανονισμοῦ, ἐ πλοιάρχος δὲν δύναται νὰ παρεμποδίζῃ τὴν ἐπίδιμον εἰς τοὺς παραδήπτας τῶν λαμβανομένων προστηλεγραφημάτων, οὔτε νὰ ἀπαγορεύῃ τὴν ἀποστολὴν τοιούτων ἀντικείται εἰς τοὺς νόμους, τὴν Δημοσίαν Τάξιν καὶ ἀσφαλειῶν τῆς χώρας ἢ τοῦ πλοίου ἢ τὰ χρηστά ήθη. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ὑποχρεούται νὰ καταχωρίσῃ σχετικὴν παρατήρησην εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου.

Οἶκοθεν νοεῖται, ότι ἡ σχετικὴ ἔγγραφή εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου γίνεται διὰ νὰ δικαιολογηθῇ ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἀποστολῆς του τηλεγραφημάτος, ήτις ἀπαγόρευσις δέοντας νὰ λαμβάνῃ χώραν διὰ λόγους ἀφορώντας πραγματικῶς τὴν Δημοσίαν Τάξιν, τὴν ἀσφαλειῶν τῆς χώρας ἢ τοῦ πλοίου, η τὰ χρηστά ήθη.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΥΔΑΤΑΠΟΘΙΚΩΝ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

Συμφώνως πρὸς τὸν ισχύοντα Κανονισμὸν «περὶ τρόπου ἐπιθεωρησεως τῶν διαμερισμάτων πλοιάρχων καὶ πληρώματος» — υπηρεσίας 5321/20.12.1939 ἄρθρο 33 δημοσιεύεται εἰς φύλλον 'Εφημερίδας Κυβερνήσεως ὑπὸ ἄριθ. 98 Β' τῆς 23.4.1940 — ἐπιβάλλεται ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις τῶν ὑδαταποθηκῶν ποσίμου ύδατος καὶ ἡ ἐγένετο ληφθεὶς μέτρων ώς δὲ καθαρισμός, ὀποσκαρίσιας καὶ ἐπάλεψις αὐτῶν διὰ γαλακτώματος ποσίμου τοιμέντου, πρὸς ἔξασφαλισιν τῆς ιγνεινῆς ποιότητος τοῦ ἐνστόθεντος.

Ἐπικαλεσθεῖσα τὴν ώς ανω διάταξιν ἡ ἀρμοδιός 'Υπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. τονίζει, ότι εἴναι ἀποράσιτος ἡ περιοδικὴ ἐπιθεώρησις τῶν ὑδαταποθηκῶν, ὑπεύθυνος δὲ διὰ τὴν ύγειαν ποιότητα τοῦ εἰς τὸ πλοίον παρεχόμενου ύδατος εἶναι ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ Α' μηχανικός. Τούτο προβλέπεται ἀπὸ τὸ ισχύον έδεσματολόγου φορτηγῶν πλοίων 250 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, ἔνθα καθορίζεται ότι ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ Α' μηχανικός εἶναι συνυπεύθυνοι διὰ τὴν ιγνεινή ποιότητα τοῦ παρεχόμενου εἰς τὸ πλήρωμα ποσίμου ύδατος, διὰ την καλήν, ιγνεινήν κατάστασιν τῶν ύδαταποθηκῶν ποσίμου ύδατος, ώς καὶ διὰ τὸ φιλτράρισμα τοῦ ύδατος.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΙΣ ΣΩΑΝΝΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Ἡ ἐργασία τῆς συνδέσεως καὶ ἀποσύνδεσεως τῶν σωλήνων φορτώσεως ύγρων καυσίμων ἀπετέλεσε ἀντικείμενον ιδιαιτέρας ρυθμίσεως τῆς ἀρμοδιός 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου.

Οὕτω, τὸ 'Υπουργείον ἔκρινε ότι ἐν λόγῳ ἐργασίας δὲν ἀμείβεται ιδιαιτέρως (εξτρα), ἀλλὰ μόνον ύπερωριακῶς ἐφ' δόσον

HELLAS SHIP SUPPLY COMPANY, INC.

ANTHONY CHOKAS

JOHN VAFIADIS

G. A. TSIKOURDIS

"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

έκτελείται πέραν τού κανονικού ώραρίου.
Έξ αλλού είσι τό σχετικόν έγγραφον τονίζεται ότι ή έργασίαί έκτος του πλοίου πρέπει κανονικώς νά έκτεληται υπό τών έργατών τών έταιρων ύγρων καυσίμων. Έαν δημοσία έκτελεσθή αυτή υπό άνδρων του πληρώματος τού πλοίου, ή καταβλητέας όμοιδή πρός τους άπασχοληθεντας έντος του πληρώματος τού πλοίου δέον νά είναι άνδρος της καταβαλλομένης τοιαύτης είς τους έργατας τού τόπου φορτώσεως.

Ούτω, έπερχεται διά τής τοιαύτης Διοικητικής Λύσεως διαχωρισμός της ολής έργασίας είς δύο μέρη. Αφ' ένος είς την έργασίαν την διεξαγομένην έντος του πλοίου και υπόχρεοι διά την έκτελεσιν ταύτης είναι οι άνδρες του πληρώματος, τῶν όποιων ή άμοιδή είναι υπερωριακή έφ' οσον έκτελείται πέραν τού κεκανονισμένου ώραρίου έργασίας και αφ' έπερου είς την έργασίαν την διεξαγομένην έκτος του πλοίου, ή όποια έκτελείται υπό τών έργατών τών έταιρων ύγρων καυσίμων. Κατά ταύτα μόνον είς την δευτέραν περίπτωσιν έαν άπασχοληθούν οι άνδρες του πληρώματος άμεινονται (έξτρα) και κατόπιν ιδιαιτέρας συμφωνίας μετά του πλοιάρχου άναλόγου όμοις με την καταβαλλομένην είς τους έργατας τού τόπου φορτώσεως.

ΕΠΙΣΤΡΩΣΙΣ ΚΥΤΩΝ ΔΙ' ΕΠΙΓΓΕΝΙΔΩΝ ΚΛΙ ΧΑΡΤΟΥ

Ζήτημα έτέθη έαν ή έργασία έπιστρώσεως τών κυτών δι' έπιγγενίδων και χάρτου άμεινεται ίδιαιτέρως και έαν ή ξυλουργός υποχρεούται νά συμμετέχη είς την έργασίαν ταύτην.

Τὸ 'Υπουργείον διά γνωμοδοτήσεώς του προκειμένω ἔκρινεν ότι ή άνωτέρω έργασία δὲν άμεινεται ίδιαιτέρως (έξτρα) έφ' οσον έκτελείται έντος τού κανονικού ώραρίου έργασίας. Πέραν δημοσίας τούτου διεξα-

γομένη άμεινεται υπερωριακώς.

Τέλος, ή ξυλουργός υποχρεούται όπως συμμετέχει είς την έν λόγω έργασίαν.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

ΑΠΟΡΡΙΨΙΣ ΛΙΤΗΣΕΩΣ ΔΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙ-ΣΜΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥ-ΧΗΜΑΤΟΣ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τού Ναυτικού 'Απομαχικὸν Ταμείου κατά πρόσφατον συνεδρίασιν του ἐπελήφθη τού χαρακτηρισμοῦ παθήσεως ναυτικοῦ — κατόπιν υποβολῆς σχετικῆς αιτήσεως — προκειμένου νά τύχη ούτος συντάξεως άτυχήματος.

Ο εισηγητής τού Ταμείου, έξέθεσε είς τὸ Συμβούλιον ότι ο παθών ήλικίας 31 έτών, έχων συνολικὴν πραγματικὴν ναυτικὴν υπηρεσίαν είσι τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν 5 έτῶν, 5 μηνών και 27 ημέρων παρέμεινε ναυτολογηθείς ως υποπλοιαρχος ἐπὶ φορτηγού πλοίου ἐπὶ τετράμηνον περίποι.

Καθ' ὃ προέκυψαν ἐκ τῆς ένεργηθείσης υπὸ τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς Πειραιῶς ἀνακρίσεως και τὸ πόρισμα αύτῆς τὸ ως ἄνω πλοίον ἀπέπλευτεν ἔμφορτον ἐκ τού λιμένος τῆς 'Ελευσίνος και καθ' ὃν χρόνον παρέπλευ τὴν νησίδα Ψυττάλειν ο εὐρισκόμενος ἐπὶ τῆς πλώρης τού σκάφους υποπλοιαρχος κατελήφθη υπὸ ζάλης και σκοτοδηνῆς, ἀπόλεσας δὲ τὰς αἰσθήσεις του κατέπεσεν ἐπὶ τού δαπέδου τού καταστρώματος. Του παρεσχήσαν αἱ πρώται βοηθείαι και τελικῶς ἀπεβίσθηση είς λιμέναν Πειραιῶς και εἰσήχθη είς κλινικὴν ἔνθα ἐνστλεύθη ἐπὶ ένα μῆνα περίπου πάσχων ἐξ ἐμφράγματος τού μυοκαρδίου.

Ἡ Πρωτοβάθμιος 'Υγειονομικὴ 'Ἐπιτροπή είς τὴν όποιαν παρεπέμφθη ὡς ἔν λόγω ναυτικοῦ ἀπεφάνθη ότι ούτος πάσχει ἐκ πολακού ἐμφράγματος τού μυοκαρδίου ἀπό 9 μήνου περίποι μετά στηθαγχικῶν παροξυ-

σμῶν και διά της ή ως ἄνω πάθησις είναι πιθανὸν νά όφειλεται εἰς την έν τῷ τελευταίῳ πλοιῷ έργασίαν του και προσέτι ότι είναι ἀνίκανος σχετικῶς και διαρκῶς διά τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα μὲ ποσσοτὸν ἀναπτηρίας ἔδυομήκοντα τοῖς ἔκατὸν (70%).

Ἐν συνεχείᾳ, ή Δευτεροβάθμιος 'Υγειονομικὴ 'Ἐπιτροπή είς τὴν όποια παρεπέμφθη ὃ ἐνδιαφέρομενος, κατόπιν υποβολῆς σχετικῆς ἐντάσεως του κατά τῆς γνωματεύσεως τῆς Πρωτοβάθμιος 'Υγειονομικῆς 'Ἐπιτροπῆς ἀπεφάνθη ότι ὁ ἐν λόγω ναυτικός πάσχει ἐξ ἐμφράγματος ὡς πιθανὸν τοιχώματος, είναι δὲ ἀνίκανος διά τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα σχετικῶς και διαρκῶς μὲ ποσσοτὸν ἀναπτηρίας ὡς δύομήκοντα τοῖς ἔκατὸν 80%, ή δὲ πάθησις του όφειλεται εἰς την έν τῷ τελευταίῳ πλοιῷ, έργασίαν του.

Κατά τὰυτα, και κατά τας σχετικὰς διατάξεις τοῦ Ν. 3170/55 περὶ Ν.Α.Τ. ως ἐτροποποιήθη διά τού ἄρθρου 12 τού Νόμου 4502/66, ως ἀτύχημα χαρακτηρίζεται ἡ πάθησις ναυτικοῦ, ή ἐπελθούσα ἐν τῇ ἔκτελέσει ὃ ἔχει αφορμῆς τῆς ναυτικῆς έργασίας. Τελικῶς, ἐκ τῆς μελέτης τῶν στοιχείων τοῦ φακέλλου τῆς υπὸ κρίσιν υποθέσεως προέκυψεν, ότι κατά τὸν χρόνον τῆς ἐν τῷ τελευταίῳ πλοιῷ έργασίας τού παθόντος, πλὴν τῶν συγήνων ἐπαγγελματιῶν τοῦ ἀσχολίων και υποχρεώσεων, οὐδὲν ἔτερον ἔκτακτον ή βίαιον γεγονός συνέβη δυνάμενον νά θεωρηθῇ ως ἔκλυτικον αἵτιον τῆς παθήσεως του.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. θεωρεῖ ότι ή περίπτωσις τού έν λόγω ναυτικοῦ δὲν ἐμπίπτει εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 12, παράγραφος 3 τού Νόμου 4502/66 και ως ἐκ τούτου ἀποφασίζει ότι ή πάθησις τούτου δὲν ἔχει σχέση μὲ τὴν εἰς τὸ τελευταίον πλοιῷ έργασίαν του και ἀπορρίπτει τὴν αἵτιον περὶ χαρακτηρισμοῦ τῆς παθήσεως ως ναυτικοῦ έργατικού ἀτύχηματος.

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 ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ.

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICOS	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΛΟΥΚΑ ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	SALVTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ

TELE EXES

21-2482	VMT	GR
21-2450	VERN	GR
21-2253	TUGS	GR
21-2340	SALV	GR

CALL SIGNS OF VESSELS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ

B. MANOS/SYZF
B. KITTY/SYTV

ΜΑΤΣΑ

ATLAS/SZIK
M. MATSA/SZOT

ΤΣΑΒΛΙΡΗ

N. KRHTH/SZNE
N. ANDROS/SZRN

Τ Η Λ Ε Φ Ω Ν Α

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ		ΒΕΡΝΙΚΟΥ		ΜΑΤΣΑ		ΤΣΑΒΛΙΡΗ	
'Ημέρας	Νυκτὸς	Ημέρας	Νυκτὸς	Ημέρας	Νυκτὸς	Ημέρας	Νυκτὸς
4522 - 331	4514 - 290	476 - 205	713 - 391	4522 - 221	477 - 043	424 - 309	6710 - 730
4522 - 337	4513 - 787	476 - 206	712 - 919	4522 - 263	6472 - 862	424 - 318	6710 - 520
4522 - 335	4168 - 156	425 - 075	722 - 877	4520 - 192	9814 - 668	424 - 340	4515 - 235
4522 - 329	440 - 141	425 - 076	831 - 339	4522 - 243	9819 - 828	424 - 374	4168 - 156

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Η ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Την 2ον Ιουλίου συνήλθεν ἐν Πειραιεῖ, εἰς τὴν τακτικὴν ἑτησίαν συνεδρίασίν της, ἡ Ἑλληνικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ Γαλλικοῦ Νηογνώμονος Bureau Veritas. Ἐνδιαφέρουσαι ὑπῆρχαν αἱ ἀνακοινώσεις τῶν τεχνικῶν τοῦ Νηογνώμονος ἐπὶ θεμάτων ἀμέσων ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς ἔφοπλιστάς. Ἡ ὅμιλος τοῦ κ. P. Prost, προϊσταμένου τῶν ἑδῶν Γραφείων τοῦ Νηογνώμονος, ὑπῆρξε λίαν καταποιητικὴ ἐπὶ τῶν ἔξελίξεων περὶ τὰς ναυπηγήσεις, ἐνῷ ἔξοπρετικῶν ἐνδιαφέρουσα ἦτο ἡ ὄμιλος ἐπὶ τοῦ αὐτοματισμοῦ τοῦ κ. F. Monceau, γενικοῦ ἐπιβεωράτον τοῦ Νηογνώμονος, ἐκ Παρισίων ἐλθόντος διὰ νὰ παραστῇ εἰς τὴν συνεδρίασιν τῆς Ἐπιτροπῆς.

Κατωτέρω δημοσιεύμενον ἐν περιλήψει τὰ κύρια σημεῖα τῶν δύο ὡς ἄνω ὄμιλιῶν :

ΕΚ ΤΗΣ ΟΜΙΛΙΑΣ Κ. P. PROST

Λαμβάνων ἀφορμὴν τὴν παρούσαν Συνεδρίασιν, θά ἐπιθύμουμεν νὰ ἔξετάσω τὴν πρόσφατον ἔξελίξιν τῶν πλοίων καὶ νὰ ἐπισημάνω τὰς ἔνεργειας τοῦ Bureau Veritas διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν μεθόδων του πρὸς αὐτὴν. Δυνάμεθα γενικῶς νὰ δεχθῶμεν, ὅτι δύο κύρια σημεῖα δέονταν νὰ ἔξετάζωνται κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων ἐνὸς νέου πλοίου : Σκάφος καὶ Μηχανήματα.

Διὰ τὰ Μηχανήματα πολλαὶ βελτιώσεις ἔχουν ἐπιτευχθῆ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν. Ἡ πραγματικὴ ὅμως ἔξελίξις δὲν συνεπάγεται ἀπαραιτήτως καὶ ἐπανάστασιν. Δὲν ἔχουν ἐμφανισθῆ μέχρι τοῦδε κύρια προβλήματα καὶ ἔτι τὸ Bureau Veritas ἐνέργησεν εὑρεναν, αὐτὴ κυρίως ἀγέτη πρὸς δύο κατεύθυνσεις.

Ἡ πρώτη ἀφορᾶ εἰς τοὺς κραδασμοὺς καὶ τὴν εὐθυγράμμισιν τῶν ἀξόνων. Είναι γνωστὴ εἰς ὅλους ἡ ἐπί μακρὸν ἐπίμονος ἐνέργεια τοῦ Bureau Veritas πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην.

Ο δεύτερος τομεὺς μελετῶν εἶναι ὁ «ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ». Δὲν θὰ ἐπιμείνω ἐπὶ τοῦ θέματος; τούτου, δεδομένου ὅτι συντόμως θὰ

ἔχωμεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἀκούσωμεν περὶ τούτου ἀπὸ τὸν διμιλτήν τῆς ἡμέρας κ. Μουσώ.

Ὦς ἐπεσήμανα ἀρχικῶς, τὸ ἔτερον κύριον σημεῖον κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων ἐνὸς πλοίου εἶναι τὸ Σ καφός. Τὸ ἀμεσον ἐνδιαφέρον τοῦ πλοιοκτήτου ἀφορᾶ εἰς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου καὶ τὴν ταχύτητα φορτεκφορτώσεως. Συγχρόνως τὸ Ναυπηγείον προσποιεῖται νὰ ικανοποιήσῃ τὸν πλοιοκτήτην, διδον τὴν χαμηλοτέραν τιμὴν, δι' ἐμπεριστατωμένης μελέτης τῶν διστάσεων καὶ διὰ τῆς βελτιώσεως τῶν μεθόδων ναυπηγήσεως.

Οἱ τέσσαρες κατωτέρω παράγοντες ὑπῆρχαν δὲ κύριοι : λόγος τῆς ἔξελίξεως κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν, εἰδίκῶς δὲ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔξι - ἐπτά ἔτη: Μέθοδοι Ναυπηγήσεως, Διστάσεις, Ταχύτης Φορτεκφορτώσεως, Χωρητικότης.

ΜΕΟΩΔΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Αἱ καρφώσεις κατηργήθησαν τελείως. Ἡ λεκτροσυγκόλλησις καὶ προκατασκευὴ εἶναι τὰ δύο κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς συμερῆς νέας κατασκευῆς. Ἐνῷ ἡ προκατασκευὴ εἶναι κυρίως πρόσδηλη τοῦ ναυπηγείου, τὰ προβλήματα ἡλεκτροσυγκόλλησεων παρακολουθοῦνται ἐνδελεχώς παρὰ τοῦ Bureau Veritas.

Ἡ τυποποίησις πλοίων εἶναι ἐπίση; μία λύσης προτοθεῖσα ὑπὸ μεγάλων ναυπηγείων. Ἐάν κάποια ἐπιτυχία ἔχει σημειωθῆ πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνσιν, ἔξοδοι οὐσιώδεις νὰ εὐρισκούνται τῆς ἐπιτυχίας τῶν χιλιάδων πλοίων «Liberty».

ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ — ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ἄσι ἔλθωμεν τώρα εἰς τὰ κυρίως προβλήματα τῶν τελευταίων ἔτῶν, τὰ ὅποια εἶχον μίαν ἀποφοστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ναυπηγήσεως, τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ Bureau Veritas.

“Οταν ὁ πλοιοκτήτης ἔχει ἔσοδος ἐπισφελεῖς ἵνα ὠρμένον τύπον φορτίου δι' ἐν πλοίον, τὸ πρῶτον τοῦ βῆμα πρὸς συναγωνισμὸν εἶναι ἡ ἀπόκτησις τοῦ κατολλήλου πλοίου. Οὕτος εἶναι ὁ λόγος τῆς ἀναπτυξέως; τῶν πλοίων τῶν ναυπηγουμένων δι' εἰδίκην χρήσιν: πετρελαιοφόρων, μεταλλευματοφόρων, φορτηγῶν χύδην φορτίου, φορτηγῶν ἐμπορευματοκιβώτων, φορτηγῶν υγρῶν πετρελαιοειδῶν, πλοίων μεταφορᾶς ἀέρων — θά ἡδυνάμην ἐπίσης νὰ προσθέσται εἰδίκων διὰ τὴν χώραν ταύτην τὴν ἴσην ἔξελιξιν εἰς τὰ ἐπιβατηγά, ὡς τὰ κρουαζιερόπλοια, μεταγωγικά αὐτοκινήτων, μεταγωγικά φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ τὰ ἐπὶ στρώματος ἀέρος κινούμενα πλοία εἰς Γαλλίαν καὶ Ἀγγλίαν.

Ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ζήτησις δι' ὠρμένον φορτίον καὶ ἐφ' ὅσον προσφέρεται εἰδίκος τύπος πλοίων, ἀπαντεῖς οἱ πλοιοκτήται ταχέως θ' ἀναγκασθεῖν ν' ἀκολουθήσουν τὸν πρωτοπόδον. Ἐν συνεχείᾳ ἀρχίζει νέα ἔξελιξις. Αὔξησις τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου ὥστε νὰ καταστῇ περισσότερον συναγωνισμὸν, πράγμα τὸ ὅποιον τελικῶς μᾶς ἔφερεν εἰς τὸν γιγαντισμόν.

Εἰς τὰ γιγαντιαῖς πλοῖα ἡ σιδηροκατασκευὴ ἀντιπροσωπεύει μεγάλον ποσοστὸν τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου καὶ μόνον ἡ ἀπόκλισης ἡμίσεος χιλιοστομέτρου τοῦ πάχους τοῦ ἐλόστρωτος σημαίνει ἀσκετάς ἐκαντονάδας τόνων. Οὕτος ἐκρίθη ἀναγκαία ἡ ἔξελιξης ὀκρυθεστέρων τρόπων ὑπολογισμοῦ.

Ἡ λύσης τῶν προβλημάτων λόγω ἐιδίκευσεως, γιγαντισμοῦ καὶ ἀνάγκης μεγαλυτέρας ἀφρίδεων ἀπετέλεσαν τὸν κύριον σκοπὸν τῶν ἔρευνῶν τοῦ Bureau Veritas κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἀπήτησαν δὲ τὴν κατὰ μέγα ποσοστὸν χρησιμοποιήσουν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν, τὴν ἐγκεβίδρυσιν νέων μεθόδων καὶ τὴν μελέτην παραγόντων, σύντινες δὲν εἴχον ληφθῆ ὑπ' ὄψιν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

1. Ἡλεκτρονικοί «Υπολογισταί». Είμεθα ηδη κάτοχοι ἐνὸς IBM—1130 μὲ ταχύτυπα καὶ χαράκτην καμπυλῶν καὶ χρησιμοποιούμενον ἐνα IBM—360—75 διὰ τηλεπεξεργασίας. Ἐθεωρήθη ἐπίσης ἀναγκαῖον κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους νὰ χρησιμοποιήσωμεν ἓνα δεύτερον Ἡλεκτρονικὸν «Υπολογιστὴν IBM—1130.

2. Νέαι μέθοδοι ἐγκαθίδρυσαν ἡ ἔβετιώσης εἰδίκων ἐπισφελεῖς ποσοστῶν διὰ πεπρασμένων στοιχείων. Ἀνάλυσις εἰς δύο, ἀλλὰ καὶ εἰς τρεῖς διεστάσεις: δοκιμαὶ ἐπὶ

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

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

όμοιωμάτων πλοίων εις τὰ ἑργαστήριά μας πρὸς θελεγχον τοῦ ίκανοποιητικοῦ τῶν νέων μεθόδων' αὐξῆσις μετρήσεων ἐν πλῷ.

3. Μελέτη παραμορφώσεων καὶ τάσεων: 'Ἐπί μακρῷ ἔνετείναμεν τὴν προσοχὴν μας ἐπὶ φαινομένων τινῶν ἐπικρατούντων εἰς τοὺς νέους τύπους καὶ νέα μεγέθη πλοίων. Αἱ μελέται αὗται κατὰ τὰ τελευταῖα ἡτοῖ εἶχον τεραστίαν ἔξελιξιν καὶ τοῦτο κατέστη δυνατὸν μόνον διὰ τὸν λόγον ὅτι τὸ Bureau Veritas ἐδελτίωσε τὰ ἀπαιτούμενα μηχανῆματά του ἢτοι ἡλεκτρονικὸν ὑπολογιστήν, μεθόδους ὑπολογισμῶν καί, βεβαίως, λόγῳ τῆς ἀξίας τοῦ τεχνικοῦ καὶ ἐπιστημονικοῦ ἐπιπλεούσιου του, τὸ ὅποιον ἔχει αὐξηθῆ σημαντικῶς.

Τώρα πλέον δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν ὅτι αἱ γνώσεις μας κατέστησαν δυνατὸν εἰς τὸ Bureau Veritas ν' ἀποκτήσῃ μίαν πλήρη ἔννοιαν τῶν τάσεων εἰς τὴν πολύπλοκον κατασκευὴν τοῦ πλοίου, ἐκτίθεμένου εἰς ὥρισμένας δυνάμεις.

Συμφώνως πρὸς τὴν φυσιολογικὴν ἔξελιξιν τῶν πραγμάτων καὶ δεδομένου ὅτι αἱ ἔρευναι ἔφθισαν εἰς τοιούτον ὑψηλὸν σημεῖον, εἶναι εὐλόγος ιά βεωρηθῆ ὅτι ἡ πορεία των δυνάται νὰ ἐπιβραδυθῇ.

Τουναντίον, ἡ ίκανότης μας πρὸς ὑπολογισμούς ἔκνετροισεν τὴν ἐπιστημονικὴν μας περιέργειαν. 'Ἡ δυνατότης μας νὰ προσδιορίσωμεν μὲ περισσοτέρους ἀκρίβειαν τὰς τάσεις ἐπὶ τοῦ πλοίου, μᾶς ἐξηγάγοκες ν' ἀποκομίσωμεν μεγαλύτερα γνώστιν τῶν ἐφαρμοζομένων δυνάμεων, αἱ κυριώτεραι τῶν ὅποιων εἶναι αἱ δυνάμεις αἱ ὄφειλόμεναι εἰς τὴν θάλασσαν. 'Ηδη ἐπὶ πολλὰ ἡτοῖ ἔχουν γίνει μελέται πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνσιν, ἀλλά, ὅπως ὅλοι γνωρίζομεν, ἡ θάλασσα καὶ ἡ συμπεριφορά τῆς εἶναι λίγαν ιδιόμορφοι. Πρὸς βελτίωσιν τῶν γνώσεων μας ἀπαιτοῦνται μαθηματικά, μετρήσεις καὶ στατιστικά. Σπουδαῖαι πειραματικά ἔρευναι γίνονται ἡδη καὶ ίκανοποιητικά ἀποτελέσματα ἔχουν ἡδη ἐπι-

τευχθῆ εἰς αὐτὴν τὴν εὐρεῖαν καὶ πολύπλοκον περιοχήν, χάριν τῶν ἑργασιῶν τοῦ Bureau Veritas ἐν συνεργασίᾳ μετά τοῦ Μετεωρολογικοῦ Ἰνστιτούτου.

Τὸ παρὸν εἶναι μία μικρὰ προσπάθεια πρὸς κατατοπισμὸν σας ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐνέργειῶν μας. 'Ἐπιθυμούμεν νὰ σᾶς βενθαιώσωμεν ὅτι θὰ ἔξακολουθησομεν τὰς προσπαθείας μας πρὸς ἐξυπηρέτησιν αὐτῆς τῆς ἔξελιξεως πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν.

ΕΚ ΤΗΣ ΟΜΙΛΙΑΣ Κ. F. MONCEAUX

"Οταν, τώρα, τὸ 1971, δημιούμεν περὶ αὐτοματοποιημένου πλοίου, ἐννοοῦμεν τὸ πλοίον τὸ δυνάμενον νὰ κυβερνηθῇ ἀνευ μονίμου φυλακῆς (βάρδιας) εἰς τὸ Μηχανοστάσιον.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον αἱ κάτωθι διατάξεις δέον νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν:

- 1) Τηλεκίνησις τῆς πρωστηρίου ἐγκαταστάσεως ἐκ τῆς γεφύρας,
- 2) Κατάργησις τῶν περιοδικῶν χειροκίνητων χειρισμῶν περιοδικότητος μικροτέρας τῆς τῶν 24 ὥρων.
- 3) Αὐτοματισμὸς τῶν λειτουργιῶν κινδύνου.
- 4) Ἐν καιρῷ, αὐτοματισμὸς τῶν λειτουργιῶν χειρισμοῦ.
- 5) Διάθεσις συστήματος ἔλεγχου δι' ἀσφαλῆ παρακολούθησιν τῆς ἐγκαταστάσεως μηχανῶν.
- 6) Προστασία τοῦ πλοίου λόγῳ ἀποσυνίας προσωπικοῦ. Προστασία κατὰ πυρός, ἀνίχνευσις εἰσόδου ὑδατος καὶ διαρροῶν.

Τὰ λαμβανόμενα μέτρα διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἀνωτέρω ἀπαιτήσεων σαφῶς θὰ διαφέρουν ἀναλόγως τοῦ αὐτοματισμοῦ τοῦ πλοίου, ἔαν, δηλαδή, πρόκειται περὶ αὐτοματισμοῦ μόνον εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν, ἢ

περὶ τοιούτου κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν ἐπίσης.

Τὸ Bureau Veritas ἔχει υιοθετήσει δύο σημεῖα (marks) καλύπτοντα τὰς δύο αὐτὰς περιπτώσεις:

Αὐτ — πλοίον αὐτοματοποιημένον διὰ ναυσιπλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ διὰ χειρισμούς.

(Aut) — πλοίον αὐτοματοποιημένον μόνον δι' ἀνοικτῆς θαλάσσας.

'Η περίρρηση ἔχει ἀποδεῖξει ὅτι ἡ ἑκολογὴ μεταξὺ τῶν δύο διαφορετικῶν τούτων τύπων αὐτοματισμοῦ ἔξαρταται ἀπὸ πολλοὺς παράγοντας, τεχνολογικούς, οικονομικούς, κοινωνικούς.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐφαρμογὴν, δυνάμεθα νὰ ἔξετάσωμεν τὴν ἐπιδρασιν μᾶς ἐκάστης ἐκλεγησομένης τῶν ἐξ προαναφερθεισῶν.

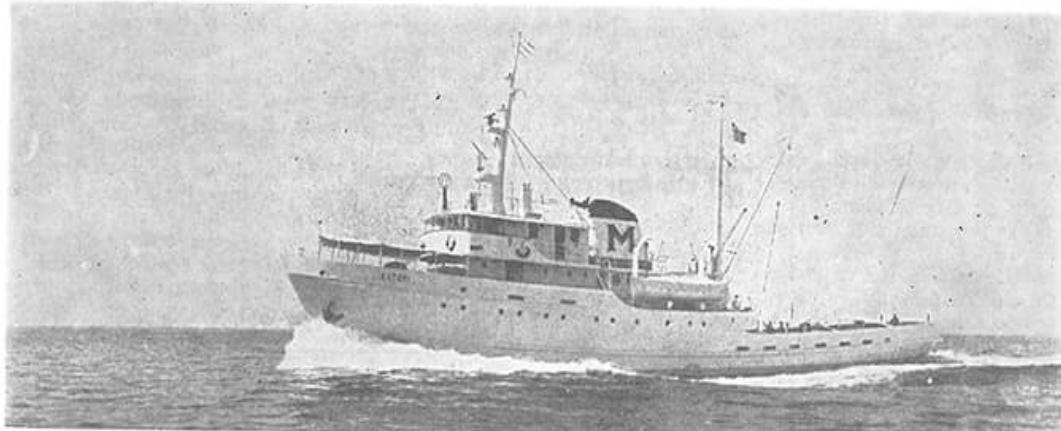
1. Τηλεκίνησις ἐκ τῆς γεφύρας: Διὰ τὸ σημεῖον (Aut), δηλαδή διὰ πλοία μὴ αὐτοματοποιημένα κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν χειρισμῶν ἐντὸς ἐπικινδύνου περιοχῆς, ἡ τηλεκίνησις εἰς περίπτωσιν κινδύνου θὰ περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον π.χ. «Stop» καὶ «Crash Stop».

'Αντιτέως διὰ τὸ σημεῖον Aut ἡ ἑκκίνησις τῶν μηχανῶν, ἡ ταχύτης κλπ. θὰ κανονίζωνται διὰ τηλεκίνησεως.

2. Διὰ χειροκινήτους χειρισμούς ἡ κατάστασις εἶναι ἡ αὐτὴ καὶ διὰ τὸ σημεῖον Aut καὶ (Aut). Οἱ χειροκινήτοι χειρισμοὶ δέον νὰ εἶναι εἴτε αὐτοματοποιημένοι εἴτε εἰς περιόδους 24 ὥρων τουλάχιστον διπερ, στον εἶναι δυνατόν, εἶναι καὶ προτιμότερον, π.χ. ἡ καθημερινὴ πλήρωσις τῶν δεξαμενῶν.

3. Βοηθητικαὶ λειτουργίαι: Διὰ τὸ σημεῖον (Aut) οὐδεμία ιδιαιτέρα προφύλαξις χρειάζεται. 'Εάν, λόγω βλάβης τῶν γεννητριῶν ἡ ωρισμένων βιοθητικῶν μηχανημάτων, τὸ πλοίον δὲν δύναται νὰ ἐκτελέσῃ χειρισμούς, μία κάποια κοθυστέρησις εἶναι ἀποδεκτή εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαίων μέτρων, τοῦ πλοίου εὐρισκομένου εἰς ἀνοικτὴν θάλασσαν.

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν/ρυμουλκὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ θύελλα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαρέσεις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτὴ Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
TELAD : "LIMINSHIP" – PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἑργασίμους δραστικές:
8046.107, 8028.592, 998.371,
& 4513.890

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

λασσαν, έννοείται ανέν αμέσου κινδύνου. Είναι άντιληπτόν ότι διά το σημείον λιγότερο δέν είναι άποδεκτόν και αι άναγκαία προφυλάξεις δέν νά ληφθούν διά τήν κατά τό δυνατόν διατήρησιν τού πλοίου ύπό έλεγχον. (Άυτόματος έκκινησις τής δευτέρας άντλιας λιπάνεως εις περίπτωσιν βλάβης τής άντλιας ύπό λειτουργίαν, αύτόματος έκκινησις μιάς συμπληρωματικής γεννητρίας εις περίπτωσιν βλάβης άλλης κ.ο.κ.).

4. Είναι φανερόν ότι διά αυτοματισμός χειρισμών έφαρμόζεται μόνον διά πλοΐα με σημείον Αυτ.

5. Διάθεσις συστήματος χειρισμού: Πρόκειται περί σπουδαιού θέματος και ώρισμέναι άτελειαι δέν άπαραιτήτως ν' αποφευχθούν. "Ας δώσωμεν παραδείγματα δύο διαφορετικών τύπων βλαβών αἵτινες δέν νά προβλέψουν:

• "Ένεργος βλάβη δόδηγουσα πρός ανυσφαλή κατάστασιν. Έάν υποθέσωμεν ότι ή ταχύτης μιάς πετρελαιομηχανής διατηρείται διά συγκρίσεως μιάς ηλεκτρικής τάσεως δοθείσης διά τηλεκίνησες αφ' ένος και δι' ένος ταχυμέτρου έπι τού αξένονς αφ' έτερου, δέν ο αριθμός τών στροφών (RPM) της έλικος είναι κάτω τής δοθείσης έντολης, ή τάσης είναι κατωτέρα τής δοθείσης διά τής έντολης; και διάφορά τάσεως ένεργει μέσω ένισχυτού έπι τής τροφοδοτήσεως καυσίμων πρός αυξησιν τής ταχύτητος.

"Έάν υποθέσωμεν ότι διά καλώδιον τό μεταδίδουν τήν πληροφορίαν τού ταχυμέτρου κοπή, θά έμφανισθη εις τό αύτόματον σύστημα ότι ή έλιξ έσταμάτησεν, έστω και έάν λειτουργή, και θά δοθή έντολη διά τήν αύξησιν τροφοδοτήσεως καυσίμων.

"Η βλάβη αὕτη ήδη δυνατόν νά είναι έπικινδυνός διά τήν μηχανήν εις άνοικτήν θάλασσαν, δύναται ν' άποδη καταστρεπτική κατά τήν διάρκειαν χειρισμών, τού πλοίου δυναμένου νά προχωρήσῃ αίφινδιώς πρόσω δόλοταχών, καθ' όν χρόνον έντελλεται νά παραμένει «ήρεμα». Λύσεις διά τήν αποφύγη τών συνεπειών τοιούτων βλαβών πρέπει νά έξευρεθούν.

• Παθητική βλάβη. Ής τοιούτον παράδειγμα δίδεται έν περιστατικόν έπι τής τηλεκίνησεως, τού πλοίου εύρισκομένου εις άνοικτην θάλασσαν, δύναται ν' άποδη καταστρεπτική κατά τήν διάρκειαν χειρισμών, τού πλοίου δυναμένου νά προχωρήσῃ αίφινδιώς πρόσω δόλοταχών, καθ' όν χρόνον έντελλεται νά παραμένει «ήρεμα». Λύσεις διά τήν αποφύγη τών συνεπειών τοιούτων βλαβών πρέπει νά έξευρεθούν.

6. Αι προφυλάξεις διά τήν προστασίαν τού πλοίου είναι αι αύται δι' αμφοτέρας τάς περιπτώσεις, καθ' δύον τό μηχανοστάσιον είναι συχνά ανέν προσωπικού φυλακή.

Τέλος, και έκτος τής γενικής άντιληψεως περί αυτοματισμού, είναι άναγκαία ή φρουτίς διά τήν άσφαλειαν λειτουργίας τού έξοπλισμού.

Αι άναγκαια δοκιμαι πρός έπιβεβαίωσιν τής κανονικής λειτουργίας του είναι μακροχρόνιαι, δύσκολοι, δαπανηραι και έν γένει δέν δύναται ν' άποδειχθή ότι έγγυωνται τήν άποδοτικότητα τού έξοπλισμού έπι τού πλοίου.

Συνεπώς τό Bureau Veritas δέν άπαιτει πλήρεις δοκιμάς έπι τών μηχανημάτων, πλήν ομως τρία μέτρα λαμβάνονται:

- α) Έξετασις τών μηχανημάτων, βασιζομένη έπι τής ήδη άποκτηθείσης έμπειριας.
- β) Είς περίπτωσιν άμφιβολιών έπι ώρισμένων καταστάσεων θά διεξαχθούν αι άναγκαια δοκιμαι διά τόν διέλεγχον τού άμφιβολου σημείου, λόγου χάριν δοκιμαι κραδασμών (δονήσεως).
- γ) Έάν κατά τήν στιγμήν σύτην τό ωλικόν θεωρηθή ικανοποιητικόν, θό δοθή τό ούμφων.

Τό πρόβλημα τής διαδικασίας ταύτης είναι ή άποκτησις τής άναγκαιούσης βασικής

έμπειρίας. Ή λύσις έχει έξευρεθή διά τής συνεργασίας πλοιοκτήτων, οι οποιοι περιοδικών αποστέλλουν πρός τό Bureau Veritas εκδέσει, επι διαφόρων βλαβών τού μηχανικού εξοπλισμού επι τού πλοίου. Αι πληροφορίαι αύται, συλλεγείσαι παρά τού Bureau Veritas και άναγκαια προφυλάξεις δέν νά ληφθούν κατά τήν έκπλεσιν τών σχεδίων και τήν έκλογην τού έξοπλισμού, μέ προσπάθειαν ν' άποφευχθούν περιπτώσεως εις τό έπι τού σύμφωνον τής χρησιμοποιήσεως τού εξοπλισμού, έν συνεργασία μετά τών κατηγοριας τών κατασκευαστών, πρός βελτιωσιν τού ωλικού.

• Η διαδικασία αὕτη έδωσεν άποδοτικά αποτελέσματα πρός τό συμφέρον τών πλοιο-

κτητών και τών κατασκευαστών.

Συμφώνως πρός τό ώς ανω μνημόνιον, θεωρούμεν ότι ούδεις θά κερδίση τι παραμένων μακράν τής προόδου και άνθιστάμενος είς τάς νέας μεθόδους. Άλλα αι άναγκαια προφυλάξεις δέν νά ληφθούν κατά τήν έκπλεσιν τών σχεδίων και τήν έκλογην τού έξοπλισμού, μέ προσπάθειαν ν' άποφευχθούν περιπτώσεως εις τό έπι τού σύμφωνον τής χρησιμοποιήσεως τού εξοπλισμού, έν συνεργασία μετά τών κατηγοριας τών κατασκευαστών, πρός βελτιωσιν τού ωλικού.

ΤΟ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ «ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ»

Τό ύπό λιθεριανή σημαίαν σκάφος μεταφράς ύγραεριων «Εύκλειδης» (συμφέροντα Οίκου Κουλουκουντή) προσγγισε πρό τίνος εις Άμβερσαν έλκυσαν ίδιατερως την προσοχήν τού έγχωρίου ναυτιλιακού τύπου, λιαν εύσιδητου εις τά ειδικευμένα ταύτα πλοία. Πράγματι το μέλλον τών σκαφών αύτών λαμπρὸν διαγράφεται, ένω και ή άποσχόλησις είναι λίαν ικανοποιητική. Τό «Εύκλειδης» καθειλκύσθη από τα ναυπηγεῖα τής Λαργής τον δημητρίου 1910 και παρεδόθη την ίσην παρελθόντος Φεβρουαρίου εις την εταιρίαν «Άνταρκτικ Γάκς Κόμπανις θυγατρικής τού όμιλον «Γκαζοσεαν». Τό σκάφος πρήσης την σταδιοδρομιον του δι' ένος ταξίου είς Αλγερίου πρός Βοστώνη μετ' έπιστροφης. Πρόκειται περί σκαφών δυναμένων νά μεταφερη έγραπτοιμένων φυσικόν άεριον, είναι δε τό πρώτον πλοίον τό όποιον μεταφέρει παρόμοιον φορτίον έντος τών σφαιρικών δεξαμενών του, χάρις εις μίαν νέαν μεθόδον ήτης έφηρμόσθη ύπό του γαλλικού οίκου «Τεχνιγκας».

Αι σφαιρικαί δεξαμεναι είναι τοποθετημέναι έπι κυλινδρικής βάσεως νέου τύπου (οι Βρετανοί αποκαλούν ταύτην «φουστανώς» και εις τά Χόθερκραφτς). Τό μέταλλον τών σφαιρικών δεξαμενών του, χάρις εις μίαν νέαν μεθόδον ήτης έφηρμόσθη ύπό του γαλλικού οίκου «Γκαζοσεαν».

Δέν νά σημειωθή ότι ο Βρετανικός Νηογώνων έπραγματοποίησε προσφάτως πειράματα κοπώσεως; και στρεβλώσεως έπι προτύπου όλουν σκάφους μεταφοράς ύγροποιημένου φυσικού άεριου, όλλα πολύ μεγαλυτέρου, εις νορμανγικόν ναυπηγείον. Πρόκειται περί μονάδος χωρητικότητος 48.900 τόνων ή.ω., ήτης θά διαθέτη πέντε δεξαμενάς έν ειδεί διάθλου και έν υποστηρίγματι, συνολικής μεταφορικής ικανότητος 88.000 κυβ. μέτρων.

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
N. K. TOMAZOS
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	ΤΕΛΕΣ: 71080
	321225	CABLES: CHIOS - NAPOLI
	328543	

Αίώνος ναυπηγική παράδοσις διὰ τὴν σήμερον

Αἱ τεχνολογικαὶ ἐξελίξεις συνώδευον τὸ Νεώριον Σύρου εἰς τὴν μακρὰν ἱστορικήν του παράδοσιν.

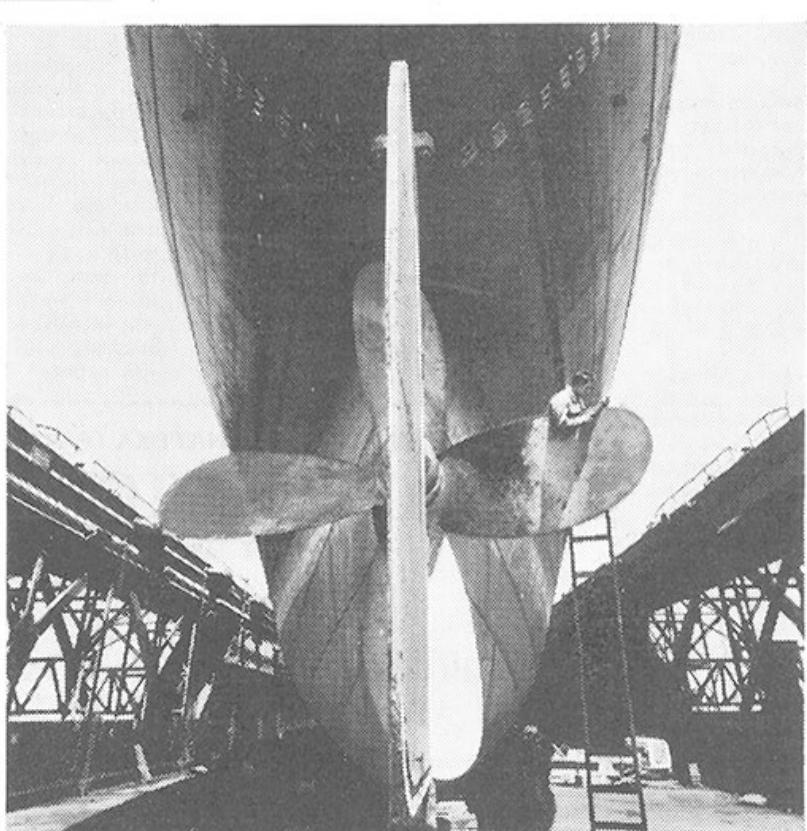
Σήμερον, πραγματοποιοῦνται εἰς τὸ Νεώριον Σύρου ὅλαι αἱ ναυπηγικαὶ, ἐπισκευαστικαὶ καὶ μετασκευαστικαὶ ἔργασίαι.

Δι’ ἓνα λαμπρότερον καὶ δυναμικότερον αὔριον ὑπεγράφη ἡδη σύμβασις μὲ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον.

ΥΙΟΙ Ν.ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



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



Νέος ἀριθμὸς Τηλεφωνικοῦ Κέντρου Πειραιῶς 45.20.778



Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Τελευταίως είδε το φάσις της δημοσιότητας μελέτη του κ. 'Ιωάννη Γερασίμου, γεωπόνου - ύδροβολόγου, Διευθυντού του 'Υπουργείου Βορείου 'Ελλάδος, άναφερμένη εἰς τήν έλληνικήν αλιείαν, την αλιείαν ἐν τη Μεσογείῳ καὶ τήν ἐπιστικήν σημασίαν τῶν ἀλιευτικῶν ἀγαθῶν διὰ τὸν κόσμον ὄλοκληρον.

'Ἐν τῇ μελέτῃ του δ. κ. Γερασίμου, άναφέρομενος εἰδικώτερον εἰς τὴν 'Ελλάδα, διαθέτουσαν ἀκτὰς μῆκους 15.020,9 χιλιομέτρων, ἔτοισιν διτὶ εἶναι ἀδικαιολόγητος ἡ ὑφασμάτων ἀπόδοσης τῆς αἴρα περιοχῆς τῶν τεχνολογικῶν ἐκσυγχρονισμῶν τῶν παραγωγικῶν μέσων, τὴν ἀξιοποίησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν υδροτόπων τῆς χώρας καὶ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Κρατικοῦ 'Αλιευτικοῦ 'Οργανισμοῦ.

'Ἐν τῷ στροφῇ τῶν 'Ελλήνων πρὸς τὴν θάλασσαν, βάσει όρθιωλογικοῦ προγραμματισμοῦ τῆς αλιείας καὶ ἡ ἐφαρμογὴ καταμερισμένης υδροταξικῆς μελέτης ἀναπτύξεως θὰ είχε τὰ κάπωθι ἀμεσα ἀπότελέσματα:

- Σημαντικὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς.
- Αὐξῆσιν τοῦ οικογενειακοῦ ἀλιευτικοῦ εἰσοδήματος.
- Δημιουργίαν νέων μορφῶν ἐπαγγελματικῆς βιοτεχνικῆς καὶ βιομηχανικῆς ἀπασχόλησεως.
- Μερικὴν τουλάχιστον ἀνάσχεσιν τοῦ ρεύματος ἀπόδημίας ἐργατικοῦ δυναμικοῦ.
- Εἰσροήν ξένου συναλλάγματος.
- 'Εξισωσιν τοῦ βιολογικοῦ ἐπιπέδου τοῦ λαοῦ πρὸς τὸ τοιούτον τῶν λαῶν τῶν Κρατών Μελών τῆς Ε.Ο.Κ.
- 'Ενίσχυσιν τοῦ 'Εμπορίου.

Πρὸς πραγματοποίησιν τῶν ἄνω εἶναι ἀπαραίτητον δτῶς ἐνισχυθοῦν αἱ υδατοκαλλιέργειαι, ρυθμισθοῦν τὰ τῆς διακινήσεως τῶν ἀλιευμάτων καὶ καθορισθῆ ἔθνικὴ ἀλιευτικὴ πολιτική.

Παραλλήλων ἀπαίτεται ἐκσυγχρονισμὸς ῥόσον τοῦ ἀλιευτικοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ, δσῶν καὶ τῶν συλλεκτικῶν ἐργαλείων, τιθεμένων ὠρισμένων περιορισμῶν πρὸς προστασίαν τοῦ βιολογικοῦ κύκλου κάθε ἀλιευτικοῦ εἴδους καὶ τῶν ζωῶν ἀλιείας τῆς χώρας.

Διὰ τῆς υδατοκαλλιέργειας δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ σημαντικὴ αὐξῆσις τῆς παραγωγῆς καὶ δημιουργήθειν νέαι μορφαὶ ἐπαγγελμάτων λίαν ἀπόδοτικαὶ, ὡς ἡ τεχνικὴ ἀναπτυγωὴ καὶ ἡ ἐκτροφή.

Συγχρόνως δέον νὰ ἐνταθῇ ἡ διαφύτισις τοῦ κοινοῦ ἐπὶ τῆς θρεπτικότητος καὶ τῆς βιολογικῆς σημασίας τῶν θαλασσῶν ζῶν, ἀποκαθισταμένης τῆς ἐμπιστοσύνης αὐτῆς ἐπὶ τῆς ἔξασφαλίσεως τῆς ὑγιεινῆς συντηρήσεως καὶ διακινήσεως τῶν ἀλιευμάτων.

Ἡ δυνατὴ ἀνάπτυξις τῆς αλιείας ὅχι μόνον θὰ ἐπαρκέσῃ διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ λαοῦ, ἀλλὰ θὰ δημιουργήσῃ καὶ ἀλιευτικὰ πλεονάσματα διὰ τὴν βιομηχανικὴν καὶ βιοτεχνικὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ὅποιων (ἀλιπάστα, κονσέρβες καὶ υποπροϊόντα αὐτῶν) ἀπαίτεται ἡ δημιουργία ἱκανοποιητικῶν κινήτρων.

Τέλος ἀπαίτεται ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου ἀλιευμάτων.

Ο μελετητής καταλήγει διτὶ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς αλιείας καὶ

τὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς τῆς ἐπιβάλλεται:

- διεσπάλισις ἔξοπλισμοῦ τῶν σκαφῶν τῆς υπερποντίου ἀλιείας διὰ τῶν καταλλήλων ὄργάνων καὶ μέσων καὶ χάραξις πολιτικῆς ήτις θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως τῆς τοιαύτης ἀλιείας εἰς τὰ κατάλληλα ἀλίπεδα,
 - ἔξασφάλισις διαθέσεως τῶν καταλλήλων πλοίων - ψυγείων διὰ τὴν μεταφοράν τῶν προϊόντων τῆς υπερποντίου ἀλιείας.
 - ὄργάνωσις βάσεων ἐφοδιασμοῦ καὶ ἐπισκευών τῶν σκαφῶν υπερποντίου ἀλιείας ώστε νὰ ἀποφεύγονται οἱ ἀσκοποί μετανήσεις τῶν.
- 'Ἐν κατακλειδίῳ τῆς μελέτης του δ. κ. Γερασίμου τούζει διτὶ ἡ παρατηρουμένη ἀλάτωσις τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς τῆς Μεσογείου δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰ χρηστηματοιούμενα αὐτῶν, προσαρμογὴν τῶν χρησιμοποιούμενών ἐργαλείων, συσκευῶν καὶ μέσων πρὸς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας καὶ ἔξασφάλισιν ἀνέτου ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων,
- ἡ ἰδρυσις ἀλιευτικῶν σχολῶν πρὸς κατάρτισιν καὶ ἐπιμόρφωσιν τῶν ἀλιεών,
 - ἡ δημιουργία ἐδιαφερόντων κινήτρων διὰ τοὺς νέους, τόσους διά τὴν ἀλιευτικήν, δισον καὶ ἰδιωτικὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμποροδιομηχανικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου,
 - ἰδρυσις ἰδρυμάτων ἐρευνῶν μὲν σκοπὸν τὴν ἐπιστημονικὴν ἔρευναν τῶν θαλασσῶν μας καὶ τῶν ἑσωτερικῶν ὑδάτων τῆς χώρας, ίνα βάσει τῶν πορσμάτων αὐτῶν χαροσώνται αἱ δέουσαι κατευθύνσεις τῆς ἀλιευτικῆς πολιτικῆς.
 - ὄργάνωσις τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τῶν ἀλιέων εἰς συνεταιρισμούς, 'Οργανισμούς καὶ 'Ομοσπονδίας πρὸς καλυτέραν ἀξιο-

ποίησιν τοῦ μόχθου τῶν,

● ἔξασφάλισις ἔξοπλισμοῦ τῶν σκαφῶν τῆς υπερποντίου ἀλιείας διὰ τῶν καταλλήλων ὄργάνων καὶ μέσων καὶ χάραξις πολιτικῆς ήτις θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως τῆς τοιαύτης ἀλιείας εἰς τὰ κατάλληλα ἀλίπεδα,

● ἔξασφάλισις διαθέσεως τῶν καταλλήλων πλοίων - ψυγείων διὰ τὴν μεταφοράν τῶν προϊόντων τῆς υπερποντίου ἀλιείας.

● ὄργάνωσις βάσεων ἐφοδιασμοῦ καὶ ἐπισκευών τῶν σκαφῶν υπερποντίου ἀλιείας ώστε νὰ ἀποφεύγονται οἱ ἀσκοποί μετανήσεις τῶν.

'Ἐν κατακλειδίῳ τῆς μελέτης του δ. κ. Γερασίμου τούζει διτὶ ἡ παρατηρουμένη ἀλάτωσις τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς τῆς Μεσογείου δέον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰ χρηστηματοιούμενα αὐτῶν, προσαρμογὴν τῶν χρησιμοποιούμενών ἐργαλείων, συσκευῶν καὶ μέσων πρὸς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας καὶ ἔξασφάλισιν ἀνέτου ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων.

Οἱ κοινωνιολογικοὶ ἐκπρόσωποι τῆς Βορειοατλαντικῆς Συμμαχίας καὶ ἐπιστημονεύσις τῆς ἀλιευτικῶν προηγμένων χωρῶν, ἐπιστηματίνες τὴν ἐπιστημονικὴν σημασίαν τῶν ἀλιευτικῶν ἀγαθῶν, ὑπεγράμμισαν διτὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν σήμερον εἰναι λίαν ἀνεπαρκής καὶ διτὶ ὅ ἀνθρωπος δέον λαμβάνει ἀπό τὴν θάλασσαν πορά μόλις τὸ 1% τῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν ἐπιβίωσίν του τροφῶν.

ΣΧΟΛΗ

PANTAR - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ



- ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ PANTAR — ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Λ.Π.
- ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ



ΑΠΟ ΤΟ 1958 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΕΑ 98 • ΤΗΛ. 471.041 • 422.308

ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΤΗΣ Φ.Α.Ο. ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙΝ ΤΗΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Ο Όργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (Φ.Α.Ο.) τών Ήνωμένων Εθνών, έντι προσπαθεία του αναπτύξεως της άλιειας, ίδια διά της ανάζητησεως νέων άλιευτικών περιοχών και έκπταιδεύσεως τών κατά τόπους άλιεών τών υπαναπτύκτων χωρών περί την χρησιμοποίησην υπ' αύτών άποτελεσματικών μέσων άλιειας, έπεδόθη από τού 1952 εις την έφαρμογήν ένος συστηματοποιημένου προγράμματος.

Η προσπάθεια αυτή έλαμβανε μεγαλυτέραν σημασίαν έκ της έπειγούσης ανάγκης αντιμετωπίσεως και καταπολεμήσεως του υποστιτομού, υφ' ὃν έτέλει και έξακολουθεί τελούν μέγα ποσοστών ανθρωπίνων ύπαρξεων, ίδιας έκεινων τών υπαναπτύκτων χωρών, άλλα και έκ τού γεγονός ότι οι ιχθείς και γενικώς τά δύντα τά διαδιούντα έν τῷ ύγρῳ στοιχείῳ (θάλασσαι, λίμναι, ποταμοί), ώς έκ της εις πρωτείνας περιεκτικότητός των, δύνανται νά παράσχουν προστήν τροφήν πρός τούς λιμπαντούντας κατοίκους της γῆς ικανήν νά αναπληρώσῃ έτερας δαπανηρέρας και μάλλον δυσευρέτους τοιαύτας.

Άπο της έποχης έκεινης, δηλαδή από τού 1952, ο έπικεφαλής της προσπάθειας αυτής Σουηδός μηχανικός Γιάν "Ολαφ Τράουγκ άπεδόθη μετά φανατισμού εις τήν έφαρμογήν του χαραχθέντος υπό της Φ.Α.Ο. προγράμματος, κατευθύνων τάς σχετικάς προσπάθειας έκ της έν Ρώμη έδρας του Όργανισμού.

Ούτω τό 1952 αι Η.Π.Α. ήγόρασαν τό 40 ποδών μήκους άλιευτικὸν σκάφος (Νιοῦ Χότ) όπερ διέθεσαν πρώταν αύται, εις τὸν Όργανισμὸν πρός ανάληψην τῶν πρώτων προσπαθειῶν. Πρώτη άποστολὴ τοῦ σκάφους αυτοῦ ήτο ή προσπάθεια αναπτύξεως της άλιειας τοῦ τόνου παρὰ τάς Σομαλικάς ακτάς. Βραδύτερον διετέθη εἰς τά χωρικά θέσα τοῦ Ίράν και τοῦ Πακισταν διέκτελεσιν έρευνών σχετικούμενών μὲ τὴν γαρίδαν. Άμφοτεραι αἱ άποστολαι τοῦ έξεπληρώθησαν έπιτυχῶς, ούτω δέ τὸ σκάφος τούτο θεωρεῖται ότι συνέβαλε τά μέγιστα, όχι μόνον εἰς τὸν έντοπισμὸν πλούσιων εἰς γαρίδας περιοχῶν εἰς τὰ θέσα τοῦ Ίνδικού Ωκεανοῦ, άλλα και εἰς τὴν δημιουργίαν έμπιστοσύνης ἐπὶ τὴν άποτελεσματικότητα τῶν διερευνητικῶν άποστολῶν τοιούτων σκάφων.

Κατά τὸ διάστημα από τοῦ 1952 μέχρι σήμερον ή Φ.Α.Ο. συνεκρότησε στόλον διερευνητικῶν και έκπταιδευτικῶν σκαφῶν δύστις σήμερον περιλαμβάνει 100 σκάφη. Τὰ σκάφη αὐτά παραχωρούνται υπό τῶν διαφόρων κρατῶν, μελῶν τοῦ Όργανισμού, τελούντα υπό τὴν σημαίαν τοῦ παραχωρούντος κράτους,

φέροντα ὅμως κοινὸν χαρακτηριστικὸν σῆμα επὶ τῆς καπνοδόχου και τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους τὸ ἔμβλημα τῶν Ήνωμένων Εθνῶν και ἐπανδρούμενα διά διαφόρων έθνικοτήτων. Και αὐτά άποτελούν τὸ καλύτερον παράδειγμα ἀσκήσης πραγματικῆς πολιτικῆς διεύθυνσις άλληλεγγύης.

Σημειώτεον ότι τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἐκάστου τῶν πλοίων αὐτῶν, άναλογως τούτου των, ποικίλλει, κατά τὰ δεδομένα τῆς Φ.Α.Ο. ἀπό 200.000 μέχρι 400.000 δολ. Η.Π.Α., χωρὶς φυσικά εἰς τὸ κόστος αὐτοῦ νά περιλαμβάνονται αἱ δαπάναι παραδόσεως, συντηρήσεως και ἐκμεταλλεύσεως των. Τὸ ψηφιλὸν κόστος ναυπηγήσεως ὄφελεται εἰς τὸ γεγονός ότι τὰ πλοία εἰναι ἐφωδιασμένα διά τῶν τελειοτέρων ήλεκτρονικῶν όργανων ἔρευνης και ἐντοπισμού τῶν ίχθνων. Είναι κατά μέγα βαθμὸν αύτοματοποιημένα και διαθέτουν πάσας τάς δυνατὰς ἀνέσεις διά τὸ πλήρωμά των. Τὰ ήλεκτρονικὰ ὄργανα ἔρευνης και ἐντοπισμού τῶν ίχθνων θεωρούνται σήμερον ἀπάραπιθτα ἐφόδια διά τὴν έπιτελεσην τῆς ἀποστολῆς τῶν πλοίων αὐτῶν. Τὰ πλειστα τῶν παρασχωρηθέντων εἰς τῆς Φ.Α.Ο. τοιούτων σκαφῶν εἰναι Ιαπωνικῆς, Ολλανδικῆς, Νορβηγικῆς και Βρετανικῆς ναυπηγήσεως.

Η χρηματοδότησης τῆς ὅλης διερευνητικῆς, έκπταιδευτικῆς και αναπτυξιακῆς έπιχειρήσεως τῆς Φ.Α.Ο. ἔχει ἀναληφθῆ υπό τοῦ προγράμματος αναπτύξεως τοῦ Όργανισμού Ήνωμ. Εθνῶν.

Σήμερον ή σχετική δραστηριότης τῆς Φ.

Α.Ο. ἐκτείνεται ἐπὶ 60 προγραμμάτων ἐνδιαφέροντων 65 χώρας. Τὸ χρησιμοποιούμενον διά τὸ κολοσσιαίον τούτο ἔργον πρωταρικόν, πλὴν τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν, ἀνέρχεται εἰς 300 εἰδικούς τῆς Φ.Α.Ο. και 1.700 ἀτομά τεχνικούς και ἐντοπίους ἀλιείς, ἀπασχολούμενούς εἰς ἀνάπτυξην τῆς τε υπερποντίου, πελαγικῆς και παρακτίου ἀλιείας.

Ο ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ στόλου αὐτοῦ Γιάν "Ολαφ Τράουγκ ἔχει διασκορπίσει τὰ σκάφη του ἀνά τὴν θύρογειον μὲ ἀποστολὴν τὴν ἐνίσχυσιν τῶν κατά τόπους άλιεών και τῶν τοπικῶν άλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰ σημεῖα ἔκεινα τῆς Υδρογείου ὅπου ἔξακολουθούν ἔφαρμοζόμεναι ἀπηρχαιωμέναι και ἀκατάλληλοι τεχνικαὶ μέθοδοι άλιειας η ὅπου ή άλιευτικὴ βιομηχανία στερεῖται ἐπαρκούς χρηματοδοτήσεως πρὸς ἐκσυγχρονισμόν.

Τὰ σκάφη τῆς Φ.Α.Ο. ἀναζητοῦν νέα άλιπεδα, ἔκπταιδεύουν τοὺς κατά τόπους άλιείς και τοὺς ἐπιστήμονας, τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν άλιειαν και τὸν ἐνάλιον πλοῦτον και προσπαθοῦν νά συμβάλλουν εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῶν άλιευτικῶν βιομηχανῶν τῶν υπαναπτύκτων η ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Αἱ προσδοκίαι τῶν εἰδικῶν ἐπὶ τῆς ἐπιτυχούς ἔφαρμογης τῶν συγχρόνων μεθόδων και μέσων περὶ τὴν άλιειαν είναι λιαν ἐνθαρρυντικαὶ. Αρκεῖ πρὸς τούτο νά ἀναφερθῇ ότι ή άλιευτικὴ ἀπόδοσις τοῦ Ίνδικού Ωκεανοῦ, ητις σήμερον ἀνέρχεται εἰς 2,4 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων άλιευμάτων, ἀναμένεται ότι διά τῶν δύναται νά αύξηθῃ κατά 5,8 φοράς, φθάνουσα τὰ 14 ἑκατομμύρια τόνων.

Τηρουμένων τῶν ἀναλογιῶν ἀναμένεται ότι ή ἐπιτυχία τοῦ προγράμματος θὰ ἐπιφέρῃ σημαντικὴν αὔξησιν τῆς παγκοσμίου άλιευτικῆς παραγωγῆς, ητις σήμερον περιορίζεται εἰς 60 ἑκατομμύρια τόνων.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΑΚΛΥΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Πρὸ τινος ρωσικὸν άλιευτικὸν άλιεύον παρὰ τὸν Φάρον Muckle Flugga τῶν Σέττλαντ, συνελήφθη υπὸ βρετανικοῦ ναρκαλιευτικοῦ ώς άλιεύον ἐντὸς τῆς ζώνης ἀποκλειστικῆς άλιείας τῶν 12 μιλῶν τοῦ Ήνωμένου Βασιλείου. Πρόκειται περὶ μικροῦ πιθανῶς γεγονότος ὅπερ ὅμως ἔχει σημαίσιαν προκειμένου περὶ τοῦ άλιευτικοῦ στόλου τῶν Ρώσων, όστις ἀποτελεῖ τὸ εύρυτερον ἔξωπλησμένον και μᾶλλον ἀποτελεσματικὸν ὅργανον άλιείος και ὅπερ χρησιμοποιεῖ ηδη τόσον ἀποτελεσματικάς και ἀνοικτήμονας μεθόδους, ώστε ἐξ αἰτίας τοῦ άλοκληροι ὡκεάνιοι περιοχαὶ νά εύρισκωνται ἐν κινδύνῳ συστηματικῆς ἐζητώσεως τῶν ἀποθέμάτων άλιειας των.

Δοθέντος ότι ή Κασπία θάλασσα ώς και

αἱ πλειστοὶ τῶν Ρωσικῶν παρακτίων περιοχῶν ὑπέκυψαν εἰς τὴν ρύπανσιν και ότι ή ζήτησις τῆς άλιευτικῆς βιομηχανίας αύξάνει όλον, η Σοβιετική "Ενωσις ἑστράφη πρὸς τὴν οἰκεάνιον άλιειαν. "Ηδη ἐπενδύει διά τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπησίως κεφάλαια ὑψους λιρῶν Αγγλίας 150 ἑκατομμυρίων. Τούτο ἐπρόκλεσε ἐκπληκτικὴν άλιευτικὴν βιομηχανοποίησιν. Γιγαντιαῖοι σχηματισμοὶ τῶν μᾶλλον ἐπεξηγασμένων ἀνά τὸν κόσμον άλιευτικῶν, ἔφαδισμενῶν διά παντὸς μέσου, ἀπὸ τῶν κανονικῶν δικτύων πρυμναίας σύρσεως μέχρι τῶν τοιούτων ἐπιφανείας, δικτύων μέσων βαθῶν διά ρέγγαν, σφρέδλλαν και στρογγυλούς ίχθεις, δικτύων μετά θύλακος και ἀλιευτικῶν ἀναρροφητικῶν ἀντλιῶν, ώς

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASMIC MARINE SERVICES

CABLES : SEASMIC

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

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

έπισης καὶ μακρών όρμών δι' ἀλειάν τόνου, ἐπιδίδονται εἰς ἀλειάν διαθέτοντες σκάφη - μάνα, πολλά τῶν ὅποιών εἰναι πλέον τῶν 16.000 τόνων.

Ἡ σπουδαϊκή στήλη τοῦ στόλου αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ 1961 ὡριδιάσθη δι' ἀλειτικῶν πρυμναίας σύρσεως, τύπου Τρόπικ καὶ τῶν διαδεχθέντων αὐτά τύπου 'Ατλαντικός.

Τὰ πρώτα εἶναι σκάφη ἑκτηλητικῆς σοφιστικῆς σχεδίασεως.

'Εργαζόμενον ἀνεξαρτήτως, σκάφος τοῦ τύπου αὐτοῦ, δύναται ν' ἀπασχολθῇ εἰς ἀλειάν ἐπὶ 60 συνεχεῖς ἡμέρας, ἔχον τὴν δυνατότητα καλύψεως 15.800 μιλίων. Ἡ κατὰ μέσον ὥραν ἀπόδοσίς του εἰς ἐπεξειργασμένον ἀλιεύματα καὶ ὑποπροϊόντα ἀλιεύματος ὑπολογίζεται εἰς 5.700 τόνους ἐποιών.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο ἀπητήθη ἡ δημιουργία σκάφους διπλελάκιον μήκους 261 ποδῶν, ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 11,5 κόμβων καὶ ταχύτητος σύρσεως 7 κόμβων. Ἡ βοηθητική ἡλεκτρική ἐνέργεια τοῦ σκάφους ἐσχεδιάσθη, ὡστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν εἰσοδήν δικτύων πρυμναίας σύρσεως βάρους 12 τόνων, ὑπὸ ταχύτητα εἰσοδήκης 196 ποδῶν ἀνὰ λεπτὸν τῆς ὥρας.

'Εξαιρετική εὐελιξία ἔχει ἔξασφαλισθη διὰ τῆς χρήσεως μηχανικοῦ πηδαλίου τύπου Βόστρα, ἐνῷ ἔλιξ στρεφομένη ἐπός προστατευτικῆς κυκλικῆς χοάνης ἐπιτρέπει ἀφ' ἑνὸς, ἀνεύ χρήσεως τῶν κυρίων μηχανῶν, τὴν ἐκτέλεσιν στροφῆς τοῦ σκάφους κατὰ 360° μὲ ἀκτίνα στροφῆς μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου καὶ ἀφ' ἔτερου ἔξασφαλίζει εἰς αὐτὸ τὴν στιγμαίον ἀνταπόκρισιν ὑφ' οἰστρόποτε συνθήκας.

'Ἄπαντες οἱ χειρισμοὶ τῆς ἀλιευτικῆς συγκομιδῆς εἶναι αὐτοματοποιουμένοι. Αὐτὸς οὐτος ὁ ἀλιευτικός γρήππος εἰσέλεκται εἰς τὸ σκάφος μέσω ἐπικλινούς σόραγγος τῆς πρύμνης διὰ τηλεκινούμενού ἀπὸ τῆς γεφύρας συστήματος. Ἀπὸ τοῦ δικτύου τὸ ἀλιεύμα ἔχεται πρὸς τὸ ἑστατερικὸν τοῦ σκάφους μέσω ὑδραυλικῶν χειριζόμενων καθεκτῶν χυτῶν πρὸς τὴν δεξαιενὴν καταψύξεως ὅλης ὅπου ὑφίσταται ἀμέων ἀπότομον κατάψυξιν εἰς 2° ἑκατονταβάθμουν.

'Ἀπὸ τῶν δεξαιενῶν καταψύξεως μεταφορεῖς κάδων μεταφέρουν τοῦτο ἐπὶ τανίας ταξινομήσεως, ὅπου κατατάσσεται κατὰ μεγέθη καὶ τίθεται ὑπὸ ἐπεξειργασίαν, εἴτε ὡς φίλεττο, εἴτε ὡς ἀκέραιος ἰχθύς καὶ τοποθετεῖται ἐπὶ ἀμαξίων κινουμένων ἐπὶ σιδηροτροχιῶν, ἀπίνα τὸ μεταφέρουν μέσω τῆς σήραγγος ἀπότομου καταψύξεως πρὸς ἀπό-

θεσιν εἰς τὰ κύτη - ψυγεία εἰς κύδους διαστάσεων 36 δακτύλων. Ἐν τῷ μεταξύ ἔχει περιτυλιχθῆ δι' εἰδικοῦ ἐκ πλαστικοῦ φύλλου περιτυλίγματος, ἔχει σφραγισθῆ ἐν κενῷ καὶ ἔχει ἐγκιβωτισθῆ εἰς χαρτοκιβώτια.

Μικρού μεγέθους ἰχθεῖς, τὰ ἐντόσθια καὶ τὰ κατάλοιπα τῆς ἐπεξειργασίας διαβιδάζονται πρὸς ἀπόστραγγισιν καὶ συλλογὴν τοῦ ἐλαίου τῶν καὶ είτε μεταφέρονται πρὸς ἐπεξειργασίαν εἰς ἰχθυάλευρον.

Τὰ σκάφη τύπου Τρόπικ ἀνακαλύπτουν τοὺς ἰχθεῖς, τὰ ἐντόσθια καὶ τὰ κατάλοιπα τῆς ἐπεξειργασίας διαβιδάζονται πρὸς ἀπόστραγγισιν καὶ συλλογὴν τοῦ ἐλαίου τῶν καὶ είτε μεταφέρονται πρὸς ἐπεξειργασίαν εἰς ἰχθυάλευρον.

Ἐξαιρετικῶς ἐκτεταμένος ἔξοπλισμὸς εἰς ραντάρ μακρᾶς ἐμβελίας, συσκευαὶ ραντάρ Ντόν καὶ συσκευαὶ Ντόνετζ διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν ἐν συνδυασμῷ πρὸς πομπὸν 250 βάττ, ὑψηλῆς συχνότητος καὶ μέσων κυμάτων τύπου Μπλίσνα καὶ δέκται εύρεων ζωνῶν συχνοτήτων Βόλνα, ἔχουν τοποθετηθῆ ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν.

Οἱ ἐπιμελητέοι τοιούτος ἔξοπλισμὸς εἶναι μεγάλης ἀξίας ἀπὸ ἀλιευτικῆς ἀπόφεως, ἀλλ' εἶναι ἔξι ίσου τεοσστίας ἀξίας διὰ τὸν τόσον διαφημισθέντα δευτερεύοντα ρόλον τῶν ἀλιευτικῶν τύπου Τρόπικ, δῆστις εἶναι ἡ παρακολούθησις τῶν πολεμικῶν σκαφῶν τῶν Δυτικῶν Δυνάμεων.

Ἐχει ἀναφερθῆ ὅτι ἀμφότεραι αἱ ἀνωτέρω κατηγορίαι τῶν ἀλιευτικῶν αὐτῶν σκαφῶν δύνανται ταχέων νὰ ποοσφρομοσθῶν κατὰ τρόπον ἐπιτοέοντα εἰς αὐτὰ τὴν χρησιμοποίησιν 6 ἢ καὶ περισσοτέρων προκεχωρημένου τύπου πυρούλων «ἐπιφανείας πρὸς ἐπιφάνειαν».

Ἡ ἀλιευτική δύναμις τοῦ Σοδιετικοῦ Στόλου ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἄμεσον πρόκλησιν. Τὰ πλοῖα τῆς κινοῦνται ἐπὶ τῶν θαλασσῶν ἀλιεύοντα τὰν σχεδὸν εἰδος θαλασσίας πανίδος ὑπερβαίνοντος εἰς μέγεθος τὸ πλαγκτόν.

Ἐφ' ὅσον δὲ δὲν ἐπιστρέφει τίποτε εἰς τὴν θάλασσαν ἀλλ' ἐπεξειργάζεται τὰ πάντα ἀπὸ τοῦ φίλεττου μέχρι τοῦ ἰχθυαλεύρου, φαίνεται ὅτι θὰ ἀποστειρώσῃ καθ' ἔκαστην

διαδρομὴν τῶν σκαφῶν της μίαν νέαν περιοχὴν τοῦ ὄγκεανού.

ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

Ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ παρουσιάζει παγκοσμίως πτώσιν ητος μεγάλως ἀπασχολεῖ ὅχι μόνο τὰ κράτη, ἀλλ' ιδιαιτέρως ἐκείνους οἵτινες ἀποζούν ἐκ τῆς ἀλιείας.

Τὸ θέμα ἀπήσχολησε τελευταίως τοὺς ἀλιευτικούς ὄργανοισμοὺς τῆς 'Ιταλίας, οἵτινες προσπαθοῦν ἀφ' ἐνὸς νὰ διαπιστώσουν τοὺς λόγους τῆς πτώσεως παραγωγῆς καὶ ἀφ' ἐτέρου νὰ ἔξερουν διέξοδον ἐκ τῆς δημιουργηθείσης κρίσεως.

Ἡ διαπιστουμένη συνεχῶς μείωσις τῆς 'Ιταλικῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, ητος ἀπὸ 150.188.000 χλγρ. κατὰ τὸ ἔτος 1967 ἐμεώθη εἰς 241.098.000 χλγρ. κατὰ τὸ 1969, παρουσιάσσασα διαφοράν ἐπὶ Ἐλαττον 909.000 χλγρ., ἀτινα ἀντιστοιχοῦ πρὸς μείωσιν 3,64% ἐπὶ τῆς παραγωγῆς, ἀποτελεῖ τὴν πλέον χαρακτηριστικὴν ἔνδειξην τῆς ὑφισταμένης κρίσεως ἐπὶ τοῦ τομέως τῆς θαλασσίας ἀλιείας. Παραδήλως ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ τῶν ἐσωτερικῶν ὄδατῶν ἐμεώθη ἀπὸ τῆς πραγματοποιηθείσης 6.744.700 χλγρ. κατὰ τὸ 1967 εἰς 6.049.400 χλγρ. κατὰ τὸ 1969, παρουσιάσσασα καὶ αὐτὴ μείωσιν 695.300 χλγρ., ητος ἀντιστοιχεῖ πρὸς ποσοστὸν 10,31% τῆς παραγωγῆς.

Ἡ ἔθνικὴ Συνεργατικὴ 'Ομοσπονδία 'Αλιείας, ητος ἐνισχύει τὸ πλεῖστον τῶν ἐν τῇ χώρᾳ Συνεργατικῶν τῶν ἀλιεών, προσεπάθησε νὰ καθορίσῃ ἔκαστον τῶν αἰτίων ἀτινα προκαλούντην τοιαύτην πτώσην τῆς παραγωγῆς. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν σχετικῶν ἐρευνῶν ἀνεπτύχθησαν διαρκούσῃ συνεντεύξεως πρὸς ἀντιπροσώπους τοῦ Τύπου ἐν Ρώμῃ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς 'Εθνικῆς Συνεργατικῆς 'Ομοσπονδίας 'Αλιείας.

Αἱ προκαλούσσαι τὴν κρίσιν εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας αἰτίαι, κατὰ τὸν ὄμιλητην, εἰναι: πολυάριθμοι, μεταξὺ τῶν ὅποιων, ὡς κυριώτεραι, δύνανται νὰ ἀναφερθοῦν αἱ κατωτέρω:

- 'Η ρύπανσις τῶν ὄδατων.
- 'Η ἐπίμονος διατήρησις τῆς ἀποκλειστικήτος τῶν ἀλιευτικῶν κατὰ χώρας δικαιωμάτων.
- 'Τὸ ἀκολουθηθὲν σύστημα ἐπὶ τῶν παραχωρήσεων προνομίων ἀλιείας ἐπὶ τῶν Δημοσίων καὶ 'Ιδιωτικῶν 'Υδατων.
- 'Η ἔξαπλωσις τῆς ἐρασιτεχνικῆς ἀλιείας.

SOL

*Always at
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

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

ASTILLEROS ESPANOLES S.A.

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

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

SHIPBUILDERS

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

DIESEL ENGINE BUILDERS

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

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLANG
TELEPHONE: 01-242-0981 • TELEX: 267704
TELEGR.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 51

ΘΗ. 429.333 - ΘΗ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS



ΓΑΛΛΙΑ

ΑΙ ΕΚΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

Τό έπιδαπτηγόν «Παστέρ», δύπερ κατεσκευάσθη εις τήν Δουνκέρκην, θά άποσυρθή έκ τής γραμμής τής Νοτίου Αμερικής τό 1972. Έπρόκειτο νά τό διαχειρισθούν από κοινού ή «Μεσσαζερί Μαριτίμ» και ή «Τρανσάτ» ώς κρουαζιέραπλοιον, άλλα προσφάτες άπειρασίθη ή πώλησίς του εἰς τήν διεθνή άγοράν.

«Ηδη ή «Μεσσαζερί Μαριτίμ» έλαβεν ίκανο ποιοτητικήν προσφοράν ύπό γερμανικού οίκου. Συνάμα, άλλως, αι ναυτεργατικάι ένωσεις διεμαρτυρήθησαν διά τό σχέδιον τούτο, δύπερ, κατ' αυτάς, θά έστημανε στέρησιν άπασχολήσεως 250 άξιωματικών και ναυτικών.

Άπο τής πλευρᾶς της ή «Τρανσάτ» άντιμετωπίζει τήν έκποιησην τριῶν σκαφών της τής σειράς «C», τῶν «Καραϊμπ», «Καρμπέ» και «Καριμάρ», άπινα έναυπηγήθησαν μεταξύ τῶν έτων 1949 - 1950.

Άφ' έτέρου είναι δυνατόν δημοσίες εν έκ τῶν δύο τελευταίων έπιζωντων παροχλίκων σκαφῶν τῆς «Τρανσάτ», τὸ «Λά Αγκ» και τὸ «Λά Κούμπρ», ναυπηγήσεως 1948, έκποιησή ύπό τής έταιρίας.

ΙΣΡΑΗΛ

Η "ZIM.."

Ο γενικός διευθυντής τής ισραηλινής «ZIM» άνεκοινώσεν ζτη ή έταιρια παρήγγειλε 4 σούπερ τάνκερ τῶν 250.000 τόνων έκστοσον. Τά σκάφη ταῦτα θα είσελθουν εἰς τήν υπερεσίαν κατά τὰ τέσσαρα προσεχή έτη. Άποτελον μέρος παραγγελίας έξ 20 μονάδων διά λογαριασμὸν τής «ZIM», αίτινες άντιπροσωπεύσεις έπενδυσίες τής τάξεως; τῶν 300 έκατομμυρίων δολλαρίων.

Έξ άλλου άνεφέρθη ζτη τὰ καθηρά κέρδη τής «ZIM» διά τήν χρήσιν 1970 άνηλθον εἰς 24 έκατομ. Ιστοριών λεῶν και έξέφρωσε τήν άλπιδα ζτη τὰ κέρδη κατά τὸ 1971 θά άνελθουν εἰς τό αὐτό έπιπεδον.

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)

Ό αποχωρῶν Πρόεδρος τής 'Ενώσεως κ. Μπάζιλ Ρόμπαρτς, δημιούρων κατά τήν άνωτέρω συνέλευσιν είπεν, ζτη ο συνεχίζομενος πληθωρισμός και η έξ αύτού έπιπτωσίς έπι τού κόστους έπισκευών ήνάγκασε τούς ναυτοσφαλιστάς νά αλέγουν τά άσφαλιστρά των. Τό γεγονός τούτο, έν συσχετισμῷ με τάς αύσιωδεις αύξησεις εἰς τάς ήσοφαλισμένας άξιας πόσον τῶν πλοίων θσον και τῶν φορτίων, συνετέλεσεν εἰς τήν αύξησην τῶν ως άνωτέρω προσδόμων έξ ασφαλιστρών. Ζη έπισης και αι ηγήμεναι άξια και ο άριθμός τῶν νέων άσφαλιστρών επέζετο.

Αι συνολικοί παγκόσμιοι πρόσδομοι έξ ασφαλιστρών τῶν μελών τής 'Ενώσεως Βρετανῶν Άσφαλιστρών κατά τό 1970 άνηλθεν εἰς £ 3.702.000.000. Εικ τού ποσού τούτου £ 2.084.000.000 (αύξησις 11,6%) άντεπροσώπευσαν γενικάς άσφαλιστρών και £ 1.616.000.000 (αύξησις 11,9%) τάς μακροπροθέσμων άσφαλιστρών.

Καθ' θσον άφορά τάς νέας έξελίξεις περί τήν είσοδον τής Μεγάλης Βρετανίας εἰς τήν Εύρωπαίκην Οίκονομικήν Κοινότητα, η 'Ενώσης Βρετανῶν Άσφαλιστρών λέγει, ζτη ο υψηστοντο ηδη έν δράσει βρετανικαί άσφαλιστρικαί έταιριαί είλις τάς χώρας τής Κοινότητος (και οις μελή πής Εύρωπαίκης Άσφαλιστρής 'Επιτροπής) άλλα και ζτη οιναμένουνται ηγημένας άφέλη έκ τής περαιτέρω οικονομικής άναπτυξεως, ητης θά πρέπει νά άκολουθηση τήν διεύρυνσιν τής Εύρωπαίκης Οίκονομικής Κοινότητος.

Πρός τό παρόν, τά άσφαλιστρικά άποτελέσματα τού πρώτου τριμήνου 1971 φαίρονται ως ξαμηλότερα τῶν τού 1970.

ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΟΡΑΝ Η ΚΙΟΥΝΑΡΝΤ!

Τήν 29ην Ιουνίου δη Πρόεδρος τής Κιουνάρντ Σέρ Μπάζιλ Σμώλαπτις άνεκοινώσεν ζτη ή έταιρια του Κιουνάρντ εύρισκετο εἰς φάσιν συζητήσεων, αίτινες ητο ένδεχόμενον νά άπωλησουν εἰς τήν έξαγοράν τού ιστορικού βρετανικού ναυτιλιακού συγκροτήματος παρ' άλλων συμφερόντων. Κατά τήν άνωτέρω τού άνακοινώσαν δη Σέρ Μπάζιλ Σμώλαπτις διηγκίνησεν ζτη αι συζητήσεις εύρισκοντο εἰς προκαταρκτικόν άπλως στάδιον και ζτη δέν ήδηντο νά άνακοινώσῃ τό διόματα τῶν διά τήν έξαγοράν τής Κιουνάρντ ένδιαφερομένων.

Ηκολούθησεν άμεσως άπότομος υψωσις τῶν εἰς τό χρηματιστήριον διαπραγματευομένων μετοχών τής Κιουνάρντ. Κατ' αρχήν έπιστενθη ζτη ή διά τήν έξαγοράν ταύτην ένδιαφερομένη ητο ή νέα ίδιωτική τράπεζα έπειδησεων «Σλέιτερ Ούώλκερ Σεκιούριτις», ητης και ένδιαφέρεται ίδιαιτέρως διά τήν άγοράς μετοχών εύρισκομένων εἰς μεγάλην πιώσιν εἰς τό Χρηματιστήριον, άλλα μέ άντικριστα ίψηλη: πραγματικής άξιας στοιχείων ένεργητικού τῶν οίκειων έταιρών. Πράγματι, η Σλέιτερ Ούώλκερ ήγόραζε μετοχής τής Κιουνάρντ, άλλ' οις κατωτέρω άναφέρεται διά κερδοσκοπικού λόγους.

Κατά τά τελευταία έτη ή Κιουνάρντ έπειδεν παράδοξα οίκονομικά όποτελέσματα ή αλλιώς είπεν ισολογισμούς. Ούτων ένων διά τό έτος 1969 είχεν έμφανίσει κέρδη έκμεταλλεύσεως της τάξεως των \$ 7.680.000 (£ 3.200.000) διά τό 1970 ένεφάνισε ζημίας \$ 4.800.000 (£ 2.000.000). Ό σέρ Μπάζιλ Σμώλλπιτς άπέδωσε τάξ ζημιάς ταύτας είς λόγους λογιστικής έμφανίσεως ζημιών παραφάδων έταιρών και έχαρακτήρισεν ταύτας ως γενικώς υπερβολικάς. Έξ αλλου άπό τής πλευράς ρευστότητος μετρητών ή οίκονομική κατάστασης της Κιουνάρντ είχε βελτιωθή λίαν σημαντικώς διά τής έν τώ μεταξύ πραγματοποιηθέσης πωλήσεως τού είς τό «Σίπι» τού Λοιδίνου κεντρικού άκινήτου της άντι ποσού \$ 14.400.000 (£ 6.000.000) ένων και ή πραγματική άξια τού ποικίλης συνθέσεως έμπορικού της στόλου («Κουήν 'Ελιζαμπεθ 2», άλλα έπιβατηγά σκάφη, μπάλια κάρριερ, τάνκερς και πλοία - κοντένερς ανήκοντα είς τό έρυθρον κονσόρτιου «ΑΛΤ» — 'Ασσοσιέντεν Κοντένερς Τρανσπορτέσιον) είναι ύψηλού έπιπεδου. Πάντως άπό καθερώς έροπλιστικής πλευράς είναι γεγονός ότι ύπηρξαν ζημίας έκμεταλλεύσεως έκ τής συμμετοχής είς τό κονσόρτιου Κοντένερς «ΑΛΤ» τών γραμμών Αύστρολίας.

Πλήν τού έμπορικού της στόλου και τής είς άκινητα περιουσίας της, ή Κιουνάρντ συμμετέσχε κατά τά τελευταία έτη είς έπιχειρήσεις έξερευσήσεως πηγών πετρελαίων και υγραερίων, άμα δε και πρακτορειακάς τοιαύτας τάξιδιών.

Καθ' ίσσον αφορά τάξ περί τήν έξαγοράν τής Κιουνάρντ έξελίξεις και ζυμώσεις άναφέρονται ως διά ταύτην άνταγνωστικών ένδιαφερόμενα τά Βρετανικά συγκροτήματα «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» και «Μετρόπολιταν Χοτέλις» τού Μάξουελ Τζόζεφ.

Τά «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς»

χουν ήδη τά 21.1% τών τακτικών μετοχών τής Κιουνάρντ. Άπο τού παρελθόντος Μαρτίου είχον άγοράσει 1.300.000 μετοχάς και τήν 3ην Ιουνίου ήγόρασαν από τήν άνωτέρω ρηθείσαν ίδιωτικήν τράπεζαν Σλέιτερ Ού-ώλκερ έτέρας 1.450.000 μετοχάς (ή Σλέιτερ Ού-ώλκερ έπραγματοποίησεν διά τού κατά τά άκωτέρω κερδοσκοπικού έγχειρήματός της άγοραπαληρίας τών μετοχών κέρδος \$ 1.200.000 (£ 500.000). Τά «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» φέρονται ως έχοντα έποικοδομητικά κίνητρα έκμεταλλεύσεων τού πολυμερούν ένεργητικού δυναμικού τής Κιουνάρντ ίδιαιτέρως διά τού έπιβατηγού και φορτηγού της στόλου και έποτε τού εύρυτερου πλαισίου τής ύψισταμένης δραστηριότητός των πρός τήν κατεύθυνσιν τών ξενοδοχείων και τουριστικών των συμφερόντων, τά δημότα περιλαμβάνουν τήν ξενοδοχειακήν των άναπτυξιν και είς τήν Καραϊβικήν. Κατά σαφή δήλωσιν τού έκπροσώπου τών «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» κ. Βίκτορ Μάθιους, τό συγκρότημα τούτο έξακολουθεῖ νά ένδιαφέρεται και διά τήν έξαγοράν τού κρατικοποιημένου Τουριστικού 'Οργανισμού 'Κούκς».

Ός πρός τό διά τήν Κιουνάρντ φερόμενον ως ένδιαφερόμενον έτερον συγκρότημα τών «Μετρόπολιταν Χοτέλις» τού Μάξουελ Τζόζεφ, άναφέρεται πρώτον ότι ο Μάξουελ Τζόζεφ είναι ήδη μέλος τού διοικητικού συμβουλίου τής Κιουνάρντ και ότι τό ένεργος θεατρικόν του συγκρότημα έχει ήδη εύρειαν έπιφάνειαν είς τήν τουριστικόν έπίσης τομέα.

πορείαν μετά τήν σημειωθείσαν όρθολογικήν άναδιοργάνωσίν της. Κατά τήν μέχρι τού 1965 15ετίαν ή ναυπηγική παραγωγή η ίδιη έχει διπλασιασθή χάριν κυρίως τής έξειδικευσεως πολλών ναυπηγείων. "Ηδη άναμενεται τριπλασιασμός τής ναυπηγικής παραγωγής μέχρι τού 1978.

Τό μεγαλύτερον και έπιτυχέστερον ναυπηγείον, τό όποιον εύρισκεται είς τό Γαλάτσι, είδικεύεται είς τήν κατασκευήν φορτηγών πλοίων μέσης και μεγάλης χωρητικότητος. Τό πλέον πρόσφατον τούτων ήτο χωρητικότητος 12.500 τόνων προορίζομενον διά τήν μεταφοράν μεταλλευμάτων και γαιανθράκων. Τό έν ισχύι κατασκευαστικόν πρόγραμμα τών ναυπηγείων τούτων, τόσον διά τήν Ρουμανικήν έμπορικήν ναυτιλίαν, δσον και διά λογαριασμόν πλοιοκτητών τού έξωτηρικού, προδόλεται φορτηγά σκάφη «στατόρων» τύπου τών 4.500 τόνων και άνω, ως και δύο νέους τύπους τών 7.500 και 15.000 τόνων άντιστοιχώς.

"Η είς Βραζίλιαν ναυπηγική μονάς είχε περιορισθή είς τήν κατασκευήν μικρών σκαφών, ως ρυμουλκών, πρόκειται δμως νά άναλαβῃ συντόμως μέρος τού έργου τών ναυπηγείων τού Γαλατσίου καθ' δσον άφορά τά σκάφη τών 3.200 και 4.500 τόνων δ.ώ.

Τό λοιπά Ρουμανικά ναυπηγεία είς τό Τούριν Σεβερίνο και τήν 'Ολτενίτσαν άσχολούνται γενικώς μὲ τήν κατασκευήν μικρών μόνον σκαφών, συμπεριλαμβανομένων φορτηγών τών 1.500/2.000 τόνων, έπιβατηγών ποταμοπολίων και βυθοκόρων άνοικης θαλάσσης (είς τήν 'Ολτενίτσαν μόνον).

Τό παρά τήν Κωνστάντζαν μοναδικόν ναυπηγικόν συγκρότημα δέν έχει όρια μεγέθους. Μία νέα μόνιμος δεξαμενή ναυπηγήσεων εύρισκεται εκεί ύπο συμπλήρωσιν.

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: "Tsalvico" 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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

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

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

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

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

Γραφεία τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

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

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.York NY.10022 - Tel. MU 8-7070 - Telex: 224042 - Cables: TROCEANIC NEW YORK

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησόλογιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ : Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Frans Gorthorn») νεοαγορασθέν, 3.369 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Ἀράπικο» (κ. Δημ. Ἀράπης).

2. ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην κορεατικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) νεοαγορασθέν, 73.201 τόν. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Σάιντ Κρουά» (κ. Ἰω. Ρουκουνάκης).

3. ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II : Φορτηγὸν (πρώην ἄγγλικὸν «Kantara») νεοαγορασθέν, 3.213 τόν. γκρός, τοῦ 1947, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ἀδ. Μπουσέν (65%), Κ. Γρέγον (30%) καὶ Γ. Τερλόγλου (5%).

4. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἄγγλικὸν «Hunter Cambridge») νεοαγορασθέν, 8.886 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Μαρινέας» (ΑΕΝΕ Μαριτάκων Α.Ε.).

5. ΔΗΜΗΤΡΗΣ : Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Meijyo Maru») νεοαγορασθέν, 8.636 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Θῆβαι» (κ. Ἰω. Στρατάκης).

6. ΕΥΔΟΚΙΑ : Φορτηγὸν (πρώην ἄγγλικὸν «Karnak») νεοαγορασθέν, 3.198 τόνων γκρός, τοῦ 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριαν «Κεάνα» (Γκρέγκομαρ, Ναυτικὸν Πρακτορεῖον Ε.Π.Ε.).

ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 21ην Ιουνίου καθειλκύσθη εἰς τὰ ἐν Τσού ναυπηγεῖα τῆς Νίππον Κοκάν τὸ πρῶτον ἐκ δύο Ο.Β.Ο. τῶν 153.000 τόν. Δ.ω. διὰ λογαριασμοῦ τῆς ἔταιριας «Τράϊαν» τῆς Νέας Υόρκης (κ. Μ. Λεμός).

—Καθειλκύσθη εἰς Λαντσκρόνα τὴν 4ην Ἀπριλίου τὸ τρίτον καὶ τελευταῖον δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου, τῶν 28.000 τόν. Δ.ω. τοῦ Οίκου Κουλούκουντη. Τὸ δύομα αὐτοῦ «Κηφεύς». Σημαία Λιβερίας.

—Ἐκ τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων» τοῦ Σκαραμαγκά καὶ ἑταῖρων μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς τῶν 250.000 τόνων, θὰ γίνῃ τὴν μεσημβρίαν τοῦ προσεχοῦ Σαβδάτου, ἡ καθελκυστὶς ἐνὸς δακόμη φορτηγοῦ SD14. Εἰς τὸ καθελκυθησμένον φορτηγόν, εἰς τὸ διπόδιον θὰ δοθῇ τὸ δύομα «Νεότης», θὰ παραστῇ ὡς ἀνάδοχος ἡ κ. Κλαίρη Ἀλ. Τσαβλίρη.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Διαπραγματεύσεις διεξάγονται μεταξὺ τῶν ναυτηγείων Χακοντάτε καὶ τοῦ κ. Γ. Π. Λιδανοῦ, διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 260 χιλ. τόν. ἔκαστον. Παράδοσις 1974.

φος (OBO) «Ἀρκτικό». Τὸ νεοαγορασθὲν πλοῖον, κόρων διλκῆς χωρτικότητος 39.617 τόνων Δ.ω. 70.200, ναυπηγήσεως τοῦ 1968 ἐάν ηηλογραφῆ βάσει τοῦ Ν.Δ. 2687/1953 καὶ ἡ μετονομασθῆ εἰς «Λορέντζο Χαλκούστη».

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Τὴν 21ην Ιουνίου παρελήφθη εἰς τὴν Ἀμέρισσαν τὸ π.γ. «Aegis Myth», καὶ ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον. Παρεδόθη εἰς τοὺς χρονοναυλωτὰς αὐτοῦ Messrs. Volta Lines διὰ περιόδου δύο ἑτάρων. Τὸ πλοῖον ναυπηγηθὲν τὸ 1955, ἔχει ταχύτητα 16 μιλίων καὶ εἶναι 9.640 τόνων Δ.ω.

—Τὴν 25ην Ιουνίου, ἑξ ἅλλου, παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ἀστιλλέρος» τὸ νεότευκτον «Aegis Scope», τύπου «Santa Fe», 19.250 τόν. Δ.ω., ταχύτητος 16 μιλίων, ὅπερ παρεδόθη εἰς τοὺς χρονοναυλωτὰς του.

ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ ΜΑΤΣΑ

Τὰ μεγαλύτερα σκάφη ἔχουν ἀνάγκην καὶ ἵσχυροτέρων ρυμαυλῶν - ναυαγοσωστικῶν. Ο κ. Λουκᾶς Γ. Μάτσας κατεῖδε τὴν ἀνάγκην αὐτὴν καὶ ἐναυπηγήσει τὸ «Ἀστέρι», ὅπερ ἐντὸς βραχέος χρονικοῦ διαστήματος τόσας εἰσέφερε εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν Οικονομίαν τῆς χώρας ὑπηρεσίας.

—«Ἡδη μὲ τρία νέα ἵσχυρὰ ναυαγοσωστικὰ ἔνισχυτι τὸν στόλον του ὁ κ. Μάτσας.

Ηγοράσθη τὸ «Ἐκόλ Κρήκ» καὶ μετωνόμασθη «Στάρλετ», ἴσχυος 1.250 ἵππων. Καὶ διατελοῦν ὑπὸ διαπραγματεύσεις τὰ ἄλλα δύο, μὲ δηλετροδηζελ πρόωσιν, ἴσχυος 4.800 καὶ 4.300 ἵππων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν. Μόνιμος σταθμὸς ἡ Μεσόγειος.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Τὸ πρώτον έταιρίας «Ἀδελφῶν Κολοκοτρώνη» ἡγοράσθη ἐδόθη. Πρόκειται περὶ φορτηγοῦ 5.900 τόνων Δ.ω. Ἐν σειρᾷ τὰ σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν πλωτὴν ναυπηγικὴν κλίνην τῶν ναυπηγείων. Παράδοσις Αὔγουστον 1972.

Χαρακτηριστικά : Μῆκος 107,50 μέτρα, πλάτος 16,40 μέτρα καὶ βύθισμα 6,64 μέτρα. Μηχανὴ πρωσεως 3.900 ἵππων. Ταχύτης 14,7 μιλίων.

ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ Ο.Β.Ο.

Ο ἐφοπλιστής κ. Ἀχιλ. Χαλκούστης, ἐκπρωπός τῆς παναματικῆς ἔταιριας «Σκύζες Κορπορέΐσιον» ἐγνώρισεν, διὰ ἡγοράσθη τὸ ὑπὸ λιθερισμῶν μηκού φορτίου σκά-



ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 17 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 478.714)

Δ. Σ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Πλοιάρχου Π.Ν.

Πτυχιούχου Ναυτιλίας Ἀγγλικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ Π.Ν.

Ἐνερχεται μαθημάτων διὰ τὴν νέαν περίοδον ὡς κάτωθι :

Γ' Πλοιάρχων 16 Αύγουστου 1971

Β' Πλοιάρχων 27 Σεπτεμβρίου 1971 καὶ

Α' Πλοιάρχων 1 Σεπτεμβρίου 1971

**Ο ΠΡΥΤΟΣ ΕΛΛΗΝ
SENIOR SURVEYOR
ΤΟΥ ΛΟΥΤΣ' ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ**

Αισθανόμεθα ιδιαιτέρων χαράν αναγγέλλοντες τὸν διορισμὸν τοῦ κ. Λουκᾶ Θ. Καρρᾶ εἰς τὴν θέσιν τοῦ Senior Surveyor τῆς ἐδῶ ὄργανσεως τοῦ Λούτσ' Ρέτζιστερ.

Σπουδάσας τὴν ναυπηγικήν εἰς Ἀγγλίαν, ὁ κ. Καρρᾶς, εἰσῆλθεν ἀπὸ τοῦ 1960 —εἰς ἡλικίαν μόλις 28 ἑτῶν— εἰς τὸν τεράστιον Ὀργανισμὸν τοῦ Βρετανικοῦ Νηογνώμονος. Παρέμεινεν εἰς Λονδίνον ἐπὶ ἐπταετίαν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐτοποθετήθη εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα ὡς ἐπίθεωρης. Σήμερον, ἡ ἀναγνώρισις τῆς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως του, τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀπόδοσεως καὶ τοῦ ἥθους του, τὸν ἔφερον πρὸς τὴν κορυφὴν τῆς ἱεραρχικῆς πυραμίδος. 'Εξουσιοδοτημένος δι' ἐπίθεωρησεis σκάφους καὶ μηχανῶν, ὁ κ. Καρρᾶς, είναι ὁ πρώτος "Ελλην, δοτὶς ἀποκτά τὸν ἐπίζηλον τίτλον τοῦ Senior Surveyor.



'Ο ναυτιλιακὸς κόσμος, δοτὶς ἐγκάρισεν ἐκ τοῦ πλησίον τὸν κ. Καρρᾶν εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἀσκησιν τῶν καθηκόντων του, είναι πεπεισμένος διὶ τοῦ καὶ ὑπὸ τὴν νέαν του ἰδιότητα, δχι μόνον θὰ συνεχίσῃ προσφέρων τὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πολυτίμους ὑπηρεσίας του, ἀλλ' διὶ τοῦ δικαιώσης ἀπολύτως τὴν ἐμπιστοσύνην ἡπὶ τοῦ ἐπεδείχθη, ἔξυψων τὸ ἐλληνικὸν δυνατὸν εἰς μίαν ιδιαιτέρως σημαντικὴν σκοπιὰν τῆς πολυσχιδοῦς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

λοῦν, πλὴν τοῦ «Καλαχάρι», τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορείου Εύρωπης - Ἀνατολικῆς Μεσογείου μὲ συχνὰς προσεγγίσεις εἰς Πειραιᾶ καὶ ἔναν ἀκόμη ἐλληνικὸν λιμένα.

"Ἐν τὸν σκέψων τούτων, τὸ «Λίμπανον», παρελήφθη τὴν 10ην τρέχοντος εἰς τὸν Πειραιᾶ, μᾶς ἐδόθη δὲ ἡ εὐκαιρία νὰ τὸ ἐπισκεφθῶμεν. Πρόκειται περὶ ἀρίστως συντηρημένου σκάφους μὲ ἀνάγλυφον τὴν σφραγίδα τῆς καλῆς μεταχειρίσεως. Τὸ μηχανοστάσιον ἀπαστράπτει καθαρίστηκος καὶ δίδει τὴν ἐντύπωσιν εἰς τὸν ἐπισκέπτην διὶ μόλις πρὸ ἔτους ἐγκατέλειψε τὰς χείρας τῶν κατασκευαστῶν του. Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως διάχυτος είναι ἡ ἐντύπωσις διὶ πρόκειται περὶ κρουαζιεροπλοίου μᾶλλον, παρὰ περὶ φορτηγοῦ. Ἄλλωστε ὑπάρχουν καρπίναι διὰ τὴν παραλαβὴν 10 - 12 ἐπι-

βατῶν. "Ολοι οἱ κοινόχρηστοι χώροι είναι ἐπενδεμένοι διὰ ξύλου καὶ ὑπάρχουν περιστροφικά κλίμακες διπλῆς κατεύθυνσεως, διακόσμησις, ἀναπαυτικὴ καὶ σύγχρονος ἐπίπλωσις, κρυφοὶ φωτισμοὶ κλπ. "Ἄς σημειωθῇ ὅτι ὀλόκληρον τὸ ἔξωτερικὸν κέλυφος τοῦ σκάφους είναι συνδεμένον διὰ καρφώσεων. 'Ως μᾶς ἐπληροφόρησεν ὅ ἐτῶν πλοιοκτήτων κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνης εἰς τὴν ιδιαίᾳ ἀρίστην κατάστασιν εύρισκονται καὶ τὰ λοιπά φορτηγά.

• 'Ἐν τῷ μεταξὺ περὶ τὰ τέλη Αύγουστου ἡ ἀρχὰς Σεπτεμβρίου προβλέπεται ἡ καθεκουσίας τοῦ τρίτου SD14 ἐκ τῶν 9 συνοικικῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς ἑταίριας εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σάντερλαντ. Θά ὄνομασθῇ «Σάντα Αρτεμίς». Τὸ δεύτερον «Σάντα Κατερίνα» παραδίδεται λίαν προσεχώς. Τὸ πρῶτον «Σάντα Βαστιλίκη» ἔκτελεῖ ἡδη τὸ πρῶτον του ταξίδιον.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΛΕΤΗΝ
ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ**

Συνήλθεν εἰς πρώτην συνεδρίασιν ἡ συγκροτηθεῖσα 'Ομάδα 'Ἐργασίας διὰ τὴν μελέτην μακροπόνως τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως. Πρόδρομος τῆς 'Ἐπιτροπῆς ὥρισθη ὁ γενικὸς διευθυντής Ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως τοῦ 'Υπουργείου 'Ἐμπορίκης Ναυτιλίας πλοιορχοῦ λιμενικοῦ κ. Γρηγ. Μαζαράκης. Τῆς δύμάδος, ὡς γνωστόν, μετέχουν οἱ κ.κ. 'Απ. Δεπάτας, Βασ. Φραγκούλης, Κ. Μίλησης, 'Ιω. Ζανάρας, διευθυντής τοῦ οίκου Σ.Τ. Λιβανού, 'Αρ. Καραγιώργης, ἐφοπλιστής, 'Ανδ. Κυρτάτας, ἐφοπλιστής, Β. Μαγγανάρης, διευθυντής τοῦ συγκροτήματος Εύγενειδου καὶ Δημ. Μαρκακιανός, δικηγόρος.

**ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΝ**

Τὸ Ἀρχηγεῖον Ναυτικοῦ ἀπένειμε τὸ χρυσὸν μετάλλιον πρὸς τὸ "Ιδρυμα Εύγενειδου, διὰ τὴν πολύτιμον καὶ πολύπλευρον συμπαράστασιν του κατὰ τὸν ἐορτασμὸν τῆς Ναυτικῆς 'Εδδομάδος, χάρις εἰς τὴν ὅποιαν πολλαχός διηκολούνθη τὸ ἐργον τῶν ἀρμοδιῶν καὶ ἔξησφαλίσθη ἡ ἐπιτυχία τοῦ ἐορτασμοῦ εἰς βασικοὺς τομεῖς τῶν ἐκδηλώσεων του.

Προσθέτομεν καὶ ἡμεῖς τὰ θερμά μας συγχαρητήρια πρὸς τὴν κυρίαν Μαριάνθην Σίμου, εἰς τὸ θεμουργὸν ἐνδισφέρον τῆς ὅποιας ὄφειλεται τὸ γεγονός διὶ τοῦ "Ιδρυμα Εύγενειδου εύρισκεται πάντοτε ἐπὶ τὸν ἐπάλξεων τῆς ναυτιλιακῆς πρόσδου.

ΝΕΟΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΛΕΒΕΝΤΕΡΗ

Τὸ θεμελιώθεν τὴν 27ην Ιουνίου εἰς τὸν Βόλον νέον ἐργοστάσιον τῆς ἑταίριας «Ν. Λεβεντέρης Α.Ε.» πρόκειται διὰ τῆς παραγωγῆς του εἰς συρματίδια (φίλμασιν) νὰ ὀλοκληρώσῃ τὴν δῆλην παραγωγὴν τοῦ ἐργοστασίου συρματοσχοίνων Λεβεντέρη. Προβλεπούμενη διαπάνη πεντήκοντα ἑκατομ. δραχ.

Θετικὸν οὖτα προσφέρεται ἔργον εἰς τὴν Οίκονομίαν τῆς χώρας, διότι ἐνῷ παύσῃ εἰσαγομένη ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἡ πρώτη ὑλὴ

εἰς λεπτὸν σύρμα, ἔξοικονομωμένου συναλλάγματος 1,3 ἑκατομ. δολ., θὰ ἐπιτευχθῇ καὶ κατωτέρα, κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν, τιμὴ πωλήσεως τῶν συρματοσχοίνων, τὴν ἀνάγκην τῶν ὄποιων θὰ καλύπτῃ πλέον ἡ ἐγχώριος παραγωγὴ.

Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Τὴν 5ην Αύγουστου πρόκειται νὰ συνέληθη εἰς Ἀθήνας εἰς τὴν ἑταίριαν τακτικήν του συνέλευσιν ὃ ἐν Λονδίνῳ 'Ελληνικὸς Ἀλληλασφαλιστικὸς Όργανος Κινδύνων Πολέμου. Εἰς ιδιαιτέρων δεξιώσιν, μὲ τὴν συμμετοχὴν ὑπερεκατόν ἐφοπλιστῶν, θέλει παρακληθῆ ὁ κ. Πρωθυπουργός ὅπως παραστῇ.

ΘΕΡΜΗ ΥΠΟΔΟΧΗ ΤΟΥ "ΑΤΛΑΝΤΙΣ",

Ο λιμὴν τῆς Νέας Υόρκης ἐπεφύλαξεν θερμὴν ύποδοχὴν εἰς τὸ κρουαζιερόπλοιον «Ἀτλαντίς» τῶν «Χανδρῆ - Ἀμέρικα Λάινς» κατὰ τὰ εἰς αὐτὸν «παρθενικῶν» εἰσπολουν τοῦ τὴν 29ην Ιουνίου. Πρόκειται, ὡς γνωστὸν περὶ τοῦ πρώην ύπερωκεανίου «Πρέιντεντ Ρούζβελτ», τῶν «Ἀμερικανῶν Πρέιντεντ Λάινς», τὸ ὅποιον ὑπεβλήθη εἰς ριζικὴν μετασκεψὴν καὶ μετατροπὴν εἰς κρουαζιερόπλοιον εἰς τὸ Πέραμα, βάσει σχέδιων τοῦ κ. 'Αντωνίου Χανδρῆ καὶ ἀντὶ δαπάνης \$ 9.000.000. Ή τιμὴ ἀγορᾶς τοῦ σκάφους ήτο \$ 2.400.000. Ή χωρητικότης τοῦ νέου κρουαζιερόπλοιου είναι 24.458 τόνων καὶ ἡ δι' ἐπιδάτας δυναμικότης του είναι τῆς τάξεως τῶν 1.092 ἀτόμων.

Τὸ «Ἀτλαντίς» θὰ ἔξυπηρετήσῃ κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον τὸ τουριστικὸν κοινὸν μεταξὺ Νέας Υόρκης / Νασσάου καὶ Φρήροπτ εἰς τὰς Μπαχάμας. Ή τοῦ ἀπὸ τοῦ 1967 παρομίως μετασκευασθὲν «Ἀμερικανίς», ἀποδέπτει εἰς τὴν ἔξυπηρετήσιν «τῆς ἀναπτυσσομένης ἀγορᾶς τοῦ 'Αμερικανικού Τουρισμοῦ».

Ο Δήμαρχος τῆς Νέας Υόρκης ἀνεκῆρυξε τὴν 29ην Ιουνίου ὡς «'Ημέραν του Ατλαντίδος». Τὸ «Ἀτλαντίς» θὰ ἀποπλεύσῃ διὰ τὸ παρθενικὸν ταξίδιον του τὴν 15ην Ιουλίου μὲ προσορισμὸν τὸ Νασσάου.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"Ελληνες τοῦ Λονδίνου ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον δανικὸν μπάλκι κάρριερ «Laust Maersk» 27.042 τόν. γκρός, 46.350 τόν. d.w., τοῦ 1965, ἀντὶ 6.300.000 δολαρίων, μὲ παραλαβὴν Σεπτεμβρίου.

—'Αντι ποσοῦ 600.000 δολαρίων ἡγοράσθη, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν ὡς ἐστὶ καὶ εύρισκεται, τὸ ἀτμοκίνητον νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Αγρίπη» 13.329 τόν. γκρός, 22.015 τόν. d.w., τοῦ 1953.

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη καὶ παραλαμβάνεται τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kantara» 3.213 τόν. γκρός, 4.809 τόν. d.w., τοῦ 1947.

—'Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Karnak» 3.198 τόν. γκρός, 4.794 τόν. d.w., τοῦ 1948 καὶ παραλαμβάνεται.

—Κύπροι ἡγόρασαν τὸ γερμανικὸν μότορπι «Liege» 634 τόν. γκρός, 1.230 τόν. d.w., τοῦ 1952. "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δνομα.

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Nichijima Maru» 2.982 τόν. γκρός, 4.921 τόν. d.w., τοῦ 1966. Μετωνομάσθη «Φούλμεν» καὶ φέρει τὴν Κυανόλευκον.

—Κύπροι ἡγόρασαν καὶ παρέλασον τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν φορτηγὸν «Sagaland» 1.199 τόν. γκρός, 1.694 τόν. d.w., τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Ελεργιος» Σ.ε. "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορθηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Pelikan» 13.533 τόν. γκρός, 20.777 τόν. d.w., τοῦ 1958 ἀντὶ 1.175.000 δολαρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ μέχρι Φεδρουάριού 1972 εἰς τὰ 190 τόν. Γουόρλντσετέη.

ZHTOYNATAI

- Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Μ.Ε.Κ. διὰ φορτηγὰ πλοιά 4.000 - 15.000 TDW.
- ΜΗΧΑΝΑΙ DOXFORD - STORK - MAN.
- ΜΙΣΘΟΟΣ Λίραι 'Αγγλίας 360 - 430 ἀναλόγως προσόντων καὶ προϋπηρεσίας.
- EXTRA ἔξαμηνιαν BONUS.
- ΑΔΕΙΑ ἑτησία ἐνὸς μηνὸς ἐπὶ πλέον συλλογικῆς συμβάσεως.
- Οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ ἀποταθοῦν εἰς :
- THENAMARIS CORP. SA. — ΣΑΧΤΟΥΡΗ 11 ΠΕΙΡΑΙΑ
- Τηλέφωνα : 4518333 - 4513702

—Τό αγγλικόν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Hunter Cambridge» 8.886 τόν. γκρός, 13.550 τόν. d.w., τού 1954 ήγοράσθη παρ' Έλλήνων ἀντί 370.000 δολαρίων.

—Αυτή 1.175.000 γερμανικών μάρκων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τσάρτερ είς τοὺς πιλητάς διά τρία ἑτη, ήγοράσθη παρά Κυπρίων τό δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Gisela Vennemann» 2.067 τόν. γκρός, 3.238 τόν. d.w., τού 1955.

—Ηγοράσθη, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ιόνιον» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν, τό δηζελοκίνητον ίταλικόν φορτηγόν «Erima» 1.260 τόν. γκρός, 1.427 τόν. d.w., τού 1950.

—Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσεν ἐπίσης τό αγγρασθὲν δηζελοκίνητον μικτὸν παναμαϊκὸν «Free Lance» 18.047 τόν. γκρός, τού 1959. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα.

—Τό γαλλικόν μότορσπιτ «Le Gelo» 495 τόν. γκρός, 650 ὄν. d.w., τού 1953, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων καὶ παρελήφθη. "Υψωσε τὴν Κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Μυρτιδιώτισσα».

—Τό γερμανικόν μότορσπιτ «Lisa» 500 τ. γκρός, 844 τόν. d.w., τού 1953, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων, παρελήφθη, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Μήλος 4».

—Τό φινλανδικόν μότορσπιτ «Svansund» 970 τόν. γκρός, 1.365 τόν. d.w., τού 1956, ήγοράσθη παρ' Έλλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Πέλλα». "Υψωσε τὴν Κυανόλευκον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΩΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τό δόλλανδικόν δεξαμενόπλοιον «Koningswaard» 12.569 τόν. γκρός, τού 1956. Μετωνομάσθη «Αἰόνικ Κουήν». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη ἐπίσης τό νορβηγικόν φορτηγόν «Suppolynesia» 8.971 τόν. γκρός, τού 1957 καὶ ὑψωσεν τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Στέλλα».

—Μετωνομάσθη «Αἴγις Μύθ» καὶ παρελήφθη τό αγγρασθὲν αγγλικόν φορτηγόν «Heselt» 7.561 τόν. γκρός, τού 1955. Σημαία Ἑλληνικῆ.

—Παρελήφθη τό γερμανικόν φορτηγόν «Eihla» 2.555 τόν. γκρός, τού 1955 καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα. "Υψωσε τὴν ἑλληνικήν σημαίαν.

—Παρελήφθη ἐπίσης, παραμείναν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα, τό γερμανικόν φορτηγόν «Alith» 1.803 τόν. γκρός, τού 1956. Σημαία Ἑλληνικῆ.

—"Υψωσε τὴν κυανόλευκον τό παραληφθὲν λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Fionia» 16.989 τόν. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Κριός».

—Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τό αγγρασθὲν αγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Sunjai» 10.179 τόν. γκρός, τού 1958. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα.

—Παρελήφθησαν τὰ γερμανικά μότορ-

Ο ΝΕΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ NIPPON YUSEN KAISHA (N.Y.K.) K. SHOJIRO KIKUCHI

Κατόπιν ἀναδιαρθρώσεως τῆς διοικήσεως της, δ. κ. Shojiro Kikuchi διωρίσθη νέος Πρόεδρος τῆς N.Y.K.

Ο μέχρι τοῦτο Πρόεδρος κ. Yoshiya Ariishi προσήχθη εἰς τὸ βαθμὸν τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἀπὸ τῆς 28.5.71, καὶ δ. κ. Isamu Kannanuchi, μέχρι τοῦδε διευθυντής, εἰς τὴν θέσιν τοῦ 'Αντιπροέδρου.

Ο κ. Kikuchi, μέχρι τοῦδε ἀντιπρόεδρος,



ἐγεννήθη τὸ 1912. Εύθὺς ὡς ἐπεράτωσε τὰς σπουδάς του εἰς τὴν Οἰκονομικὴν Σχολὴν τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Τόκιο τὸ 1934, ἀνέλαβεν ὑπηρεσίαν παρὰ τῇ N.Y.K. Ἀπὸ τοῦ 1940 καὶ ἐπὶ πέντε καὶ πλέον ἐπὶ εἰργάσθη εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς N.Y.K. εἰς Βερολίνον καὶ κατόπιν εἰς "Αγιον Φραγκίσκον. Καθήκοντα ἀντιπρόεδρου ἀνέλαβε τὸ 1967.

"Η σταδιοδρομία τοῦ κ. Kikuchi κατὰ τὰ

σπῖτς «Nusakan» καὶ «Sheratan» 993 τόν. γκρός ἔκστοτον, τοῦ 1958 καὶ 1959 ἀντιστοίχως καὶ ὑψωσεν τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὰ τίσια δύομάτια.

—Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Τζός Π.» τό αγγρασθὲν νορβηγικόν φορτηγόν «Johs Presthus» 4.401 τ. γκρός, τού 1956.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψωσεν ἐπίσης τό παραληφθὲν αγγλικόν φορτηγόν «Horescag» 9.858 τόν. γκρός, τού 1963. Μετωνομάσθη «Ελένη Ε.Φ.».

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Movakό ἀγγρασθὲν

37 καὶ πλέον τελευταῖα ἔτη, χαρακτηρίζεται ἐκ τῶν προσπαθειῶν του διὰ τὴν προώθησιν καὶ ὀνύψωσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν τῆς ἑταῖρίας. Εἰδικῶς συνέδωλεν τὰ μέγιστα διὰ τὴν ἔξαπλωσιν τῶν πεδίων δράσεώς της διὰ τὴν προσθήκης πλοίων - μπάλκ (χύδην), ἐνώ ἀλλοτε ἡ N.Y.K. πειραρίζετο εἰς τὰ πλοῖα λάγινερ.

—Ἀπὸ τοῦ 1968, προηγούμενος δλῶν τῶν ὅλων ἱσπωνικῶν ναυτιλιακῶν ἑταῖριῶν, ἡ σχολήθη μὲ τὸ θέμα τῶν πλοίων - κοντένερς (έμπορευματοκβωτίων), ἔκπτοτε δὲ δὲν ἔπουσεν καταστάλων προσπαθεία διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς N.Y.K. καὶ εἰς τὸ πεδίον τούτο.

Εἰς αὐτὸν ὄφειλε ἡ N.Y.K. τὸ δῆτι κατέχει σήμερον τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν μονάδων ἀπὸ δλᾶς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἑταῖρις ἀνὰ τὸν κόσμον. Ο κ. Kikuchi εἶναι συγχρόνως καὶ Πρόεδρος εἰς δλᾶς ἑταῖρις, ὡς Taiyo Shosen Kaisha Ltd., Tokyo Senpaku Kaisha Ltd., Nippon Container Yuson Co. Ltd., καὶ NYK International Luxembourg S.A., κατέχει δὲ καὶ δλᾶς θέσεις. Είναι μέλος τοῦ Τμήματος Διεθνούς Οἰκονομίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορίου καὶ Βιομηχανίας, καὶ εἰδικῶν μέλος τοῦ Τεχνολογικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορῶν. 'Επίσης εἶναι μέλος τῆς Ομοσπονδίας τῶν 'Ισπωνίων 'Εφοπλιστῶν, καὶ Γραμματεὺς τοῦ 'Ισπωνικοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν Οἰκονομικὴν 'Ανάπτυξιν.

—Η N.Y.K. ἔξυπηρτει 32 γραμμάτων. "Εχει ἐκτεταμένο δίκτυον διαδρόμων διλῶν γραμμῶν ἀνὰ τὸν Κόσμον, συμπεριλαμβανομένων τάκερες, πλοίων - μπάλκ καὶ εἰδικῶν μεταφορῶν.

Κατὰ τὸν Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους ἡ N.Y.K. εἶχεν 166 πλοῖα χωρητικότητος 5.750.000 τόνων (292 πλοῖα χωρητικότητος 7.670.000 τόνων ὑπὸ ναύλωσιν), κατέχουσα, οὕτω, τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως, ὡς διηγάδης ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—Ισπανοί διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Ανκα» 7.314 τόν. γκρός, τού 1943.

—Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Σιδερῆς» 7.275 τόν. γκρός, τού 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς 'Ισπανούς.

—Εἰς διαλυτάς 'Ισπανούς ἐπωλήθη ἐπί-



DFDS

NORDANA LINE

TAXΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΕΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέστας, φαρικά, τυριά, φρούτα) ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

M.V. SKYROS

M.V. ONTARIO**

5—11/7	16—24/7
3—4/8	19/8

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

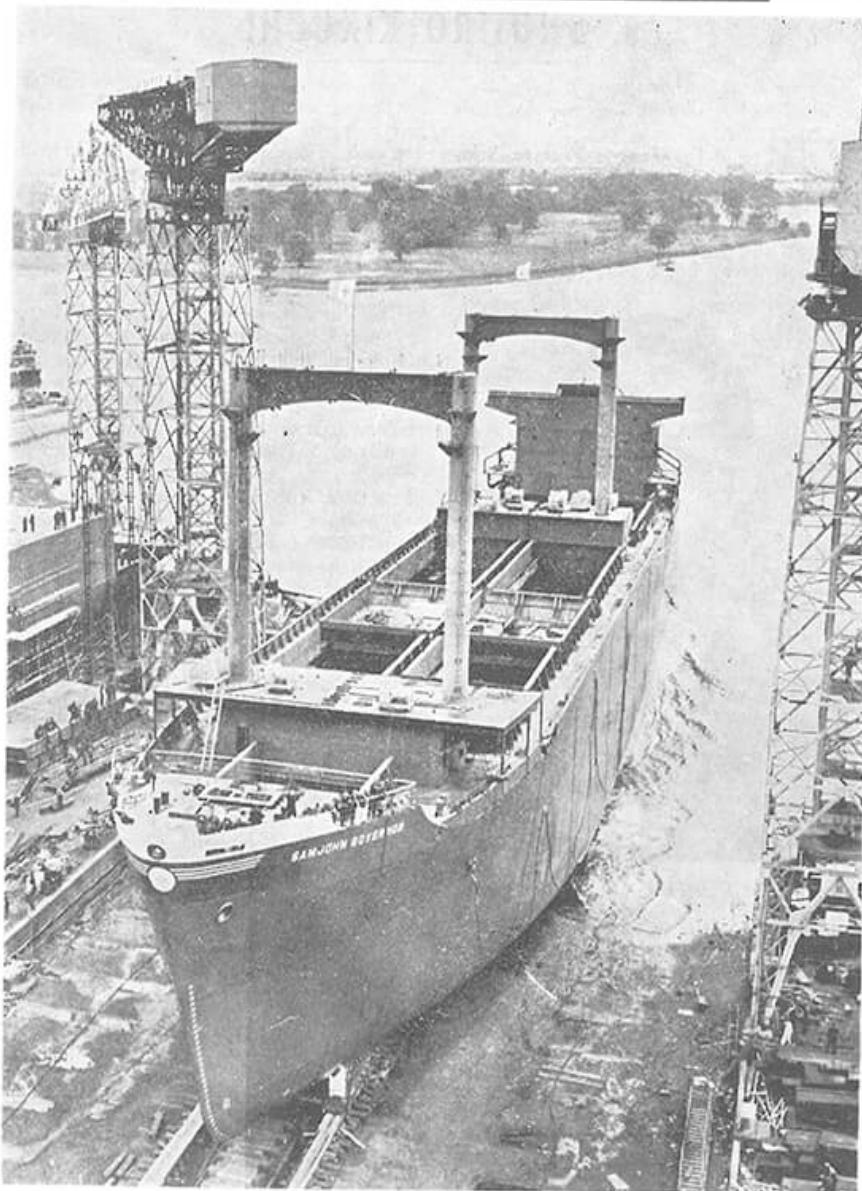
LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

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

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΣΑΜΟΝΑ



Τό φορτηγόν τύπου λάινερ «Σαμτζών Γκόδερνορ» 18.470 τόν. d.w., ένω καθελκύεται άπό τάς έσχαρας τών ναυπηγείων «Άππερ Κλάϋς». Είναι τό δεύτερον άδελφον σκάφους παραγγελθέν άπό τούς κ.κ. 'I. Σαμωνάν και Υιούς. Τό πρώτον «Σαμτζών Παϊσιόνηρ» καθειλκύσθη τήν 25ην Μαρτίου και πρόκειται κατ' αυτάς νά παραδοθῇ εἰς τούς πλοιοκτήτας του.

στης τό κυπριακὸν φορτηγὸν «Άρια» 6.905 τόν. γκρός, τοῦ 1947.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τό λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ναυσικά» 10.744 τόν. γκρός, τοῦ 1961 μετωνομάσθη «Θεοκυτώρω».

— Τό μπάλκ κάρριερ «Νόρθερν Βέντσαρ» 9.998 τόν. γκρός, τοῦ 1958, μετωνομάσθη «Ναδισίππερ». Ή κυανόλευκος διετήρηθη.

— Τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Βέ-

γας» 15.794 τόν. γκρός, τοῦ 1948, μετωνομάσθη «Εργονα».

— Τό λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Δορκάς» 21.577 τόν. γκρός, τοῦ 1953, μετωνομάσθη «Μπούρμα Λάπτιζ».

— Έζητήθῃ ἐπίσης παρὰ τοῦ Y.E.N. ἡ ἔγκρισις διὰ τήν μετωνομασίαν τοῦ φορτηγοῦ «Σάντα Τρινιντάντ» 3.027 τόν. γκρός, τοῦ 1959 εἰς «Φάσων».

— Εἰς «Καλυψώ» θά μετωνομασθῇ τό φορτηγόν «Ούλύνσεσ Όγγυγία» 1.799 τόν. γκρός, τοῦ 1955.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τό λιβεριανὸν φορτηγόν «Μπλού Σή» 3.335 τόν. γκρός, τοῦ 1948 υψωσε τήν κυπριακήν.

— Τήν κυπριακήν υψωσεν ἐπίσης τό δεξαμενόπλοιον «Μάκο Φελίσιτο» 10.712 τόν. γκρός, τοῦ 1951.

ΙΝΑ ΠΡΟΣΕΛΘΟΥΝ ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ

Δέν χρειάζεται πλέον ή γνώσις τῆς ἀγγλικῆς διά τούς ἐπιθυμούντας νά είσαχθούν εἰς τάς δημοσίας ναυτικάς σχολάς. Σχετικὸν Β. Διατογμ., τό 432/29.6.71 «περὶ ἑξετάστερῶν μαθημάτων εἰσαγωγικῶν ἑξετάσεων Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.» δημοσιεύθη εἰς τήν «Ἐφημερίδα τῆς Κυπρινήσεως. Εἰς σχετικά δηλώσεις του ὁ ὑπουργός; Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοκρήσεων διά τό ἐν λόγῳ μέτρων ἐλήφθη διά νά διευκολυνθῇ ἡ προσέλευσις ὑποψηφίων μαθητῶν εἰς τάς Σχολάς, παρεχομένης τῆς δυνατότητος συμμετοχῆς εἰς τάς εἰσαγωγικάς ἑξετάσεις μαθητῶν ἐξ ἐπαρχιακῶν κυρίων γυμνασίων, ὃπου δὲν διδάσκονται τά ἀγγλικά.

«Μέχρι τούδε — προσέδεσεν ὁ κ. Χολέδας — τά ἑξετάζομενα κατά τάς εἰσαγωγικάς ἑξετάσεις τῶν Δημ. Σχολῶν μαθήματα ἡσαν τά «Εὐληνικά — Μαθηματικά (Ἀλγεβρά - Γεωμετρία - Τριγωνομετρία) Φυσική - Χημεία» καὶ «Ἀγγλικά. Ἐν ὅφει τοῦ γεγονότος διά τάς ἑξετάζομενή ὥη τῶν μαθημάτων Φυσικής - Χημείας διδάσκεται εἰς τάς Σχολάς, ἀφ ἑτέρου δὲ τάς Ἀγγλικά δὲν διδάσκονται εἰς πλεῖστα ἐπαρχιακά Γυμνάσια, ἑξετιμήθη, διά τήν ἑξετάσεις τῶν κατά τάς εἰσαγωγικάς ἑξετάσεις θά ἡδύ. ατο νά παραλειφθῇ, ὥστε νά παρασχεθῇ ἡ δυνατότητης προσέλευσεων, πρός φοίτησιν περισσωτέρων ὑποψηφίων καὶ κατ' ἀκολουθίον καλυτέρας ἐπιλογῆς».

ΜΕΧΡΙΣ ΚΑΙ 60 ΕΤΩΝ!

Χαρακτηριστικὸν τῆς ὁδίας ἐλλείψεως ναυτικῶν και τῆς προσποθείας τοῦ κρατικοῦ παράγοντος νά ίκανοποιήσῃ κατά τό δυνατόν τάς ύφισταμένας ἀ.ἀγκας, ἀποτελεῖ κοι τό δημοσιεύθην εἰς τήν «Ἐφημερίδα τῆς Κυπρινήσεως Β. Δ.)γμα 431/29.6.71, διά τοῦ δησίου ἐπιτέρπετοι ἐπί μίση δετίαν εἰς ναυτικούς, ἡλικίας μέχρις 60 ἑτῶν, ὅπως ἀποκτήσουν ἀποδεικτικά ναυτικῆς ίκανότητος.

Ως γιωστόν, διά προγειεστέρου Ν. Δ) τος κοθερίζεται ως ἀνώτατον ὅριον ἡλικίας ναυτικῶν πρός ἀπόκτησιν φυλλαδίου τό 50δύ ἑτος.

«Ἐν τούτοις διά τοῦ δρόμου μόνου τοῦ Ν. Δ) τος 855/71 «περὶ ὅριου ἡλικίας ναυτικῶν διά τήν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος» παρεσχέθη ἡ ἔξουσιοδότησις, διποτος τοῦ λοιποῦ, τά δρισις ἡλικίας τῶν ναυτικῶν πρός ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ίκανότητος, μή δυνάμενα νά ὑπερβούν τό 60δύ ἑτος, καθορίζωνται διά Β. Δ/τος, ἐκδιδούμενου προτάσει τοῦ «Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Νέα εὐεργετικά μέτρα διά τοὺς ναυτικούς ισχύουν ἀπό την Ιούλιον τρέχ. ἔτους. Κατά πρόσφατον συνεδρίσασιν τήν Νομιματικῆς Ἐπιτροπῆς ὑπό τήν προεδρίαν τοῦ υπουρ-

ΕΦΟΔΙΑ ΚΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

·ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ·^{A.E.}

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΚΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

Τηλεφωνήσατε: 416-435 • 416-628 ◆ TELEX: 212465

γού Συντονισμού κ. Ν. Μακαρέζου, αύξανεται τό χορηγούμενον έπιτοκιον τών είς συνάλλαγμα καταθέσεων τού Στεγαστικού Ταμιευτηρίου, ένω συγχρόνως αύξανονται τά ποσά και μειούνται τό έπιτοκιον τών χορηγούμενων στεγαστικών διαινέων.

Ειδικώτερον ή άπόφεσις διαλαμβάνει τά έξης:

1) Προσαυξάνονται τά έπιτοκια καταθέσεων είς συνάλλαγμα, ώς άκολουθως:

α) Μετά πάροδον έτους από τής άρχικής καταθέσεως και έφ' δύον αι καταθέσεις ύπερβούν τό ποσόν τών 2.000 δολλαρίων, παρέχεται έπιτοκιον μέχρις 6,75% έτησίως, άντι τού νῦν ισχύντος 6,25%.

β) Μετά πάροδον ένδος είσετι έτους και έφ' δύον αι καταθέσεις ύπερβούν τό ποσόν τών 4.000 δολλαρίων, παρέχεται έπιτοκιον μέχρις 7,25% έτησίως.

'Επι τών ύφισταμενων καταθέσεων, ή ώς ίνω χρονική διάρκεια προσμετράται άπο τής έναρχεως ισχύος τής νέας άποφάσεως τής Νομοσματικής 'Έπιτροπής, ήτοι άπο Ιησ 'Ιουλίου 1971.

2) Αύξανονται τά άνωτα δρια τών παρεχόμενων στεγαστικών διαινέων ώς άκολουθως:

α) Διά τούς καταθέτας στεγαστικού ταμιευτηρίου είς δραχμάς, άπο 250.000 δρχ. αύξανεται είς 400.000 δρχ.

β) Διά τούς καταθέτας στεγαστικού ταμιευτηρίου είς συνάλλαγμα, άπο 300.000 δρχ. αύξανεται είς 450.000 δρχ.

3) Μειούνται κατά μίαν μονάδα, ήτοι άπο 7% είς 6% έτησίως, τό έπιτοκιον τών νέων στεγαστικών διαινέων τών χορηγούμενων είς τούς καταθέτας (είς δραχμάς ή συνάλλαγμα) τού Στεγαστικού Ταμιευτηρίου τής 'Εθνικής Κτηματικής Τραπέζης τής Ελλάδος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΕΠΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Χ. ΝΤΟΥΝΗ
ΚΑΙ Δ. ΔΗΜΑΡΑΚΗ

Πέμπτος κατά σειράν κορπός τής άποδοτικής συνεργασίας τών 'Υποπλοιαρχών τού Λιμενικού Σώματος κ.κ. Χρ. Ντούνη και Α. Δημαράκη, τό άρτι κυκλοφορήσαν βιβλίον των υπό τούς άνωτέρω τίτλον, απότελει ουσιοστικόν συμβολήν είς βιβλιογραφίαν τήν άφορώσαν είς τήν άσφαλειαν τήν ναυσιπλοίας, είς ήν μετά ζήλου έχουν άφιερωσει τό μέγια τμήμα τής συγγραφικής έπιδόσεώς των.

Τό θέμα είναι σχεδόν παρθένον. Σύντομοι διδηγοί ή περιγραφαί περιεχόμενα είς γενικά ναυτικά έγχειριδια, δὲν είναι δυνατόν νά δώσουν τήν πλήρη εικόνα τών μέτρων, τά όποια προβλέπει ή νομοθεσία και ή ναυτική τέχνη πρός άντιμετώπισιν τών έκτακτων έπι τού πλοίου καταστάσεων. Διά τούτο ή έπιμελής συγκέντρωσις και ή μεθοδική κατάταξις τών μέσων κινητοποίησεως τού προσωπικού τού πλοίου έν περιπτώσει κινδύνου συστά μίαν κατά πάντα έπαινετήν πρωτοβουλίων πρωτοισμένην νά παράσχη άλληθ βοήθειαν κυρίως μὲν είς τούς ναυτιλούμενους, άλλα και πρός τάς έποπτευούσας τήν έφαρμογή των 'Άσχας και πρός πάντα άσχολούμενον μὲ τήν ναυτιλίαν.

Τό βιβλίον διαιρεῖται είς 3 κεφάλαια. Τό πρώτον, είσαγωγικόν, άναφέρεται είς τά τής έκπαιδεύσεως τών πληρωμάτων έπι τών μέσων άσφαλείας τού πλοίου. Τό δεύτερον περιγράφει λεπτομερώς τά διάφορα σήματα συναγερμού και τάς άντιστοίχους διαιρέσεις τών έπιβαινοντων. Και τό τρίτον έξετάζει τήν άκριθή τρόπον έκτελέσεως τών διαφόρων γυμνοσίων (συγκεντρώσεις έπιβατων, καθαιρέσεις λέμβων, πυρκαϊάς και διαρροής).

Άμφοτέρους τούς συγγραφείς, τών όποιων ή έκλεκτή συνεργασία έμφανίζεται τακτικά είς τάς σελίδας μας, συγχάρισμεν θερμώς διά τήν έργατικότητα, τήν κατάρτισιν και τήν άξιόλογον έπιμέλειαν.

**Σκάφη ἀπό FIBER GLASS
μήκους έως 85 πόδια (26 μ.)**



**olympic
yachts s.a.**

Ή πιό σύγχρονη και μεγάλη ναυπηγική
και έμπορική έταιρεία κατασκευής σκαφών.

- Σκάφη αναψυχής και έμπορικά διαφόρων τύπων.
ιστοφόρα και μπχανοκίνητα
μέχρι μήκους 85 πόδων (26 μ.).
- Σωσίθιοι λέμβοι κατά τίς προδιαγραφές
τών LLOYD'S & SOLAS.
- Ειδικά καταδιωκτικά άκτοφυλακής
μέχρι μήκους 85 πόδων (26 μ.)

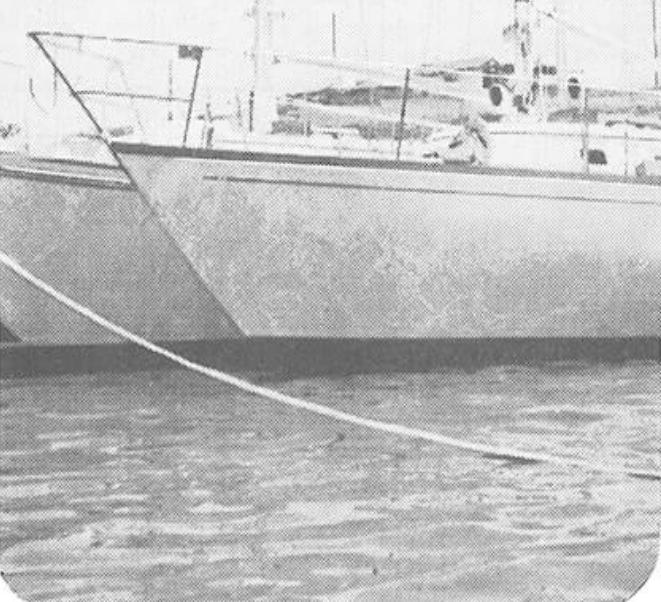
Σύντομα θά λειτουργήση συγκρότημα έγκαταστάσεων
στό Λαύριο πού θά περιλαμβάνον:
Προβλήτες ύποδοχής θαλασσών, τρύματα άνελκύσεων και
καθελκύσεως, καθαρισμού, συντηρησεώς και διαχειμάσεως σκαφών.

Προσφορά γιά τό καλοκαίρι

Μικρά σκάφη άναψυχής από 5.000 έως 35.000 δρχ.



ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΚΔΟΣΙΣ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΛΑ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 4510 211-2
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΛΑΥΡΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΤΗΛ. 02925782



Θαλάσσια

άτυχήματα

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ : 'Από 'Ονεύγκα, κατά τὴν ἄφιξιν του εἰς Γκρέητ Γιάρμουθ, τὴν 27ην 'Ιουνίου, προσέκρουνεν ἐπὶ προβλῆτος, ὑποστὰν ρήγμα εἰς τὴν ἀριστερὰν μάσκαν. Μόνιμοι ἐπίσκευαι ἐτέλεσθησαν κατὰ τὴν ἔκφρωτων.

ΑΛΚΗΣ : 'Από Περσικὸν Κόλπον διὰ Μοντεδίδεο, ἔμφορτον. Τὴν δὴν 'Ιουλίου ὁ πλοίαρχος ἀνέφερεν ὅτι ὑπέστη ρήγμα εἰς τὸ κατάστρωμα. 'Απεκόπησαν τρία ἀλάσματα. 'Άδυντος ἡ συνέχισις τοῦ ταξιδίου, ἀνευ βοηθίας ρυμουλκοῦ. Τὸ σκάφος εὐρίσκεται εἰς τοποθεσίαν Τριστάν ντά Κούνχα.

ΑΛΚΥΩΝΙΑ : 'Αφίχθη εἰς Πόρτη 'Ελιζαμπεθ τὴν 5ην 'Ιουλίου, μὲ διαρροὴν εἰς τὰ ἀλάσματα τοῦ πυθμένος. 'Ετελέσθησαν προσωρινά ἐπίσκευαι.

ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ : Εἰς Γένεθαν τὴν 8ην 'Ιουλίου, ἀνέφερεν ἐκτεταμένης ζημίας εἰς τοὺς λέθητας.

ΒΙΚΤΩΡ : Αἴγαρ ἀνωμαλίῶν εἰς τὴν μηχανήν, ἔρρυμουλκήθη τὴν 2αν 'Ιουλίου εἰς Ρόττερνταμ δι' ἐπίσκευας.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ : 'Από Ντουάλα δι' 'Αμστερνταμ μὲ φορτίον σπόρων φωνικοδένδρων. Τὴν 29ην 'Ιουνίου πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ φορτίον εἰς Μπορντώ. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. 'Εκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 30ην 'Ιουνίου διὰ Λά Παλίς.

ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ : Εὐρισκόμενον εἰς Γιβραλτάρ ἀπὸ 29 Σεπτεμβρίου μὲ ζημίας, τὴν 7ην 'Ιουλίου ἥξεστο ἡ ρυμουλκησίς του, διὰ Μαλάγα, ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Νήσος Ζάκυνθος».

ΓΑΛΑΤΑ : 'Από Καράστας ἀφίχθη εἰς Βρέμην τὴν 27ην 'Ιουνίου, μὲ κατόμενον τὸ ἔξι ἰχυαλεύρου φορτίον του. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας καὶ τὴν 1ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Νόρκοπιγκ.

ΕΛΛΗΝΙΣ : Αἴγαρ ζημιῶν εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους, προβλέπεται νὰ ἀφίχθῃ εἰς Σασσαθάμπτον (ἀπὸ Ταϊτή) μὲ τρεῖς ἡμέρας καθυστέρησιν, τὴν 21ην 'Ιουλίου. Τὸ σκάφος πρόκειται νὰ δεξαμενισθῇ εἰς Τόπτερνταμ ἀπὸ 8 - 20 Αὔγουστου. Εἰς τὸ μεταξὺ διάστημα θὰ πραγματοποιήσῃ μίαν κρουαζέρα.

ΙΟΝΙΚ : 'Υπέστη ἀλαφρὰς ζημίας συνεπείᾳ συγκρούσεως μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Σιλβίαν» εἰς Λανδίνον τὴν 30ην 'Ιουνίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I : 'Από Φουκουγιάμα μὲ 16.000 τόνους κώκ, προσήραξεν εἰς τὸ 52ον μίλιον τοῦ ποταμοῦ 'Ορινόκο. Ταῦτα ἀναφέρουν πληρωφορίαί τῆς 9ης 'Ιουλίου ἐν Νέας 'Υόρκης.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ : Τὴν πρώιαν τῆς 6ης 'Ιουλίου συνεκρούσθη, εἰς ἀπόστασιν 3 μιλίων ἀνατολικῶς τοῦ 'Εσκουμίνς, μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Κακούνα». 'Αμφοτέροι τὰ σκάφη συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

ΚΑΣΤΩΡ : 'Αποπλεύσαν ἐκ Γιοκοχάμας τὴν 26ην 'Ιουνίου διὰ Παναμᾶ, συνεκρούσθη τὴν πρώιαν τῆς μεθεπομένης μετὰ τοῦ δηζε-

λοπλοίου «Οριένταλ Χῆρο», μὲ ἀποτέλεσμα νὰ βυθισθῇ μετ' ὀλίγον εἰς πλάτος 40.29' βόρειον καὶ μῆκος 156.25' ἀνατολικόν. Τὸ πλήρωμα, ἔκ 38 ἀτόμων, διεσώθη ὑπὸ τοῦ «Οριένταλ Χῆρο». Τὸ σκάφος μετέφερεν αὐτοκίνητα καὶ ἄλλα προϊόντα χάλυβας.

ΚΩΣΤΗΣ : 'Υπέστη ἀλαφρὰς ζημίας κατόπιν συγκρούσεως μετὰ τοῦ σουηδικού δηζελοπλοίου «Λουύνα» εἰς Μπρούνσμπουτελ τὴν 28ην 'Ιουνίου.

ΛΥΔΙΑ : Μικρᾶς ἐκτάσεως πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ φορτίον τοῦ σκάφους εἰς Θεσσαλονίκην τὴν 9ην 'Ιουλίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη τῷ βοηθείᾳ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. Τὸ φορτίον εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2 ὑπέστη ζημίας ἐκ τοῦ χρησιμοποιηθέντος διὰ τὴν κατάσθεσιν ὄχτας.

ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ : Τὴν 6ην 'Ιουλίου ἡγκυροβόλησεν ἔξωθι τοῦ Σάν Λορέντζο, 'Αργεντινῆς, ἐν ἀναμονῇ ρυμουλκήσεώς του εἰς Ροζάριο δι' ἐπισκευάς λόγω ἀνωμαλίῶν εἰς τὴν μηχανήν. 'Αργότερον ὅμως ἀνεκοινώθη, ὅτι αἱ ἀνωμαλίαι: ἀποκατεστάθησαν καὶ τὸ σκάφος ἔπλευσεν εἰς Μπουένος "Αὔρες".

ΜΑΡΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ : Μὲ φορτίον σιτηρῶν, ἀπὸ Ντουλούθ διὰ Κόντινεντ, προσέκρωσεν εἰς τὸν βυθὸν εἰς Μεγάλας Λίμνας καὶ ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰς δεξαμενάς καυσίμων No. 1 καὶ 2. 'Εχορηγήθη πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίους μέχρι τὸ Κεμπέκ ὅπου ἀφίχθη τὴν 11ην 'Ιουλίου πρός δεξαμενισμόν.

ΟΛΙΒΑ : 'Απὸ Σεττίνον διὰ Λήθ, μὲ φορτίον χημικῶν προϊόντων. 'Εβυθισθήσθη εἰς πλάτος 57.28' 24'' βόρειον καὶ μῆκος 09.01' 00'' ἀνατολικόν, τὴν 8ην 'Ιουλίου συνεπείᾳ πυρκαϊάς καὶ ἐκρήξεως. Τὸ 18μελές πλήρωμα ἔγκατελειψε τὸ σκάφος καὶ παρελήφθη ὑπὸ βρετανικού δεξαμενοπλοίου. Δύο ἔξ αὐτῶν διεκομίσθησαν εἰς νοσοκομεῖον, δι' ἐλικοπτέρου, μὲ σοδαρά ἔγκαυμάτα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ : Προσήραξεν εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τὴν 6ην 'Ιουλίου, ἀλλ' ἀνείκυσθη μετ' ὀλίγον καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

Ο ΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ : Τὴν 4ην 'Ιουλίου, ἀνεκοινώθη εἰς Κολόμπο, ὅτι τὸ σκάφος εὐρίσκεται ἐν κινδύνῳ εἰς πλάτος 12.12' βόρειον καὶ μῆκος 81.40' ἀνατολικόν μὲ διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Μετ' ὀλίγον ἔγκατελείθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος, τὸ ὅποιον παρελήφθη σῶν ὑπὸ τοῦ ἀγγλικού δηζελοπλοίου «Τσίλκα». Τὸ «Οσεαν Γκλόρυ», τὸ διόπιν ἔνθυσθη ὄλιγον μετά τὴν ἔγκατάλειψί του, μετέφερε φορτίον θείου ἀπὸ Ιράν εἰς Βιζαγκαπατάνα.

ΠΟΛΑ : Κατὰ πληροφορίας ἐκ Καρλσκρόνα, τὸ μότορσπιτ «Πόλα» 128 τόνων γκρός, τὸ ὅποιον προσήραξεν ἔξωθι τῶν σουηδικῶν ἀκτῶν τὸν παρελθόντα Μάιον καὶ εὐρίσκεται ἑκεῖ ἡμιβυθισμένον, ὑπόκειται εἰς βαρείαν λεηλασίαν.

ΣΑΛΛΥ X : Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Κόρπους Κρίστι τὴν 22αν 'Ιουνίου. Ανείκυσθη ἀνευ βοηθίας τὴν ἐπομένην καὶ ἐπλευσεν εἰς τὸν ὄχην την πόλην την 27ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ Λά Σαλίνα.

ΣΕΡΑΤΑΝ : Προσήραξεν ἔμφορτον εἰς Σαλούν ρίθερ, πλησίον τοῦ Νιακάρο, τὴν 21ην 'Ιουνίου. 'Ανελκυσθέν τὴν 26ην 'Ιουνίου ὑπὸ δυομοντικού λόδης ἀνοικτοῦ τύπου, ἐπεθεωρήθη, ἀλλὰ δὲν διπιστώθησαν ζημίαι. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ Σαίν Λουΐ.

ΦΡΕΖΑ : Κατὰ τὴν διέλευσίν του ἐκ τῆς διώρυγος Γουέλλαντ (Λέιζ 'Ηρη) —διὰ Ντητρόϊτ— ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἔλικα, 'Αφίχθεν εἰς Ντητρόϊτ τὴν 26ην 'Ιουνίου ἐπεθεωρήθη καὶ ἀπεκαλύφθη ὅτι ἐλλείπειν ἔν πτερύγιον τῆς έλικος. 'Αντεκοτεστάθη ἡ ἔλιξ καὶ τὴν μετοπομένην cípēplēuse διὰ Σικάγο.

ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ : Εἰς Μπουένος "Αὔρες" τὴν 29ην 'Ιουνίου, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ ἔκ βάμβακος φορτίον του προοριζόμενον δι' Ιαπωνίαν. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας.

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS

CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,

VIA XX SETTEMBRE, 29/7 16121 GENOA

Phones: 581694 / 541181 / 585974

Telex: 27046 (MEDOV)

561568 / 566606.

Cables MEDOV GENOA

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ημπορεῖ τις νά είπη στις ήγγισμαν τὸν βυθόν. Παρ' ὅλον ὅτι ὑπὸ τὴν κρατοῦσαν κατάστασιν ὅλοι εἰναι δυνατά, ἐπισημαίνονται ἔνδειξεις τινές ὅτι ἡ περαιτέρω πτώσις ἀνέκοπτη καὶ ὅτι ἡ πληρωμὴ ναύλων ἐλάφρων ἔστω βελτιωμένων βασίμως ἐλπίζεται. 'Ο παροπλισμὸς θὰ ἐνισχύῃ τὴν τάσιν αὐτῆν, ἥτις προσδοκάται νά ἔχῃ τὴν πλήρη ἐκδηλωσίν της ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν. Τοὺς ναύλους, βεβαίως, τῶν ἀρδίων κερδῶν κανεῖς δὲν περιμένει. Τοὺς ναύλους δύμας τοὺς καλύπτοντας τὰς διπάνας τῶν πλοίων μετὰ τὴν ὀπτορρόφησιν τῆς πλεονασύνης ἡδη χωρητικότης δικαιολογοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ νά περιμένουν. 'Οσον ἀφορᾶ τὸ ἐπίπεδον ἐπὶ τοῦ ὅποιου θὰ κινηθῶν οἱ ναύλοι μάς ὑποδεικνύεται κάπως ἀπὸ τοὺς πληρωθέντας ἡδη διὰ πολλὰ φορτία γαιανθράκων ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες δι' Ἰαπωνίαν. Τὰ ἔξ δολ. ἐλευθ. ἐκφροτωτικῶν συνεφανήθησαν διὰ 16 φορτία τῶν 55 χιλ. τόν. μὲ ἑναρξιν 1972-73. 'Ο αὐτὸς ναύλος συνεφανήθη καὶ πρὸ ἐδδομάδων διὰ 13 φορτία, μὲ ἑναρξιν τέλος 1971.

Τὰ περισσότερον πληγέντα ἐκ τῆς κρίσεως σκάφη εἰναι τὰ μεγάλα μπάλα κάρριερς, τὰ ἄλλωτε προνομούσχα. Πολλὰ παραπλισθῆσαν. 'Άλλα τὸ ἐκπληκτικῶτερον εἶναι τὸ γεγονός τοῦ παροπλισμοῦ νεοτεκτων φρήντομη, τῶν πλέον εὐελίκτων καὶ οἰκονομικῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν.

"Οσον ἀφορᾶ τὸν δύκον τῶν παραπλισθῆσων ἀκαθόριστος εἰσέτι ὁ ἀριθμός. Πολλὰ τελοῦν εἰς διαφόρους λιμένας ἐν ἀργίᾳ, ὅχι δίλγα δὲ τὰ ἐπισκευαζόμενα. Πάντας τὸ παραπλισμένον παγκοσμίως τονάζεις ηὔσηθη κατ' Ἰουνίου κατὰ 25% ἐναντὶ τοῦ Μαΐου.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς ἔχει ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ : Λίαν περιωρισμένη ἡ ἐργασία ἀπὸ τοῦ Κόλπου διὰ σιτηρά. 'Ἄξιοσημένων τὸ γεγονός ὅτι ἐπιληρώθη σκάφος 31.000 τόν. φορτώσεως Ἰουλίου δολ. 2.50 φίο, (8 ἡμέρας) ἔναντι τῶν 2.25 δολ. προηγουμένως. Διὰ τὴν Κορέαν (Ἄγγουστον καὶ Σεπτέμβριον) δολ. 6.35 σκάφος 15.000 τόν. καὶ δ 6 δολ. σκάφος 30.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 7, ἔνα λιμένα ἐκφορτώσεως φίο (μικρὸν σκάφος). Διὰ Καζαμπλάκων δολ. 3.50 (σκάφος 23.000 τόν.) μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 4.15 (Ἰουλίου) σκάφος 25.000 ἐλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Ακτές Λίμνας ἀρκετὴ ζωτικότης. Δι' Ἀγγλίαν λίρας τρεῖς, μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον δύο. (3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτ.). Διὰ τὴν Ὁλλανδίαν δολ. 5.50 μὲ 2 δολ. συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον φίο. Διὰ Λισσαδώνα δολ. 7.75 μὲ 4 δολ. συμπλήρωσιν (μικρὸν σκάφος), μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

'Απὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον δι' Ἀγγλίαν λίρ. 1.90 φίοτ καὶ 1.75 μικρὰ σκάφη Ἰουλίου. Δι' Ἰουλίου - Άγγουστον λίρ. δύο καὶ 'Αλγερίου δολ. 6.10 (γκρός φόρτωσιν 700 τόν.).

'Απὸ Τσάρτσιλ (Ἰουλίου - Άγγουστον) δολ. 3.40 φίοτ διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ δι' Ἀγγλίαν λίρ. 1.87½ φίοτ. (Άγγουστον). Κριθή διὰ Μπέλφαστ λίρ. 1.87½ φίο. (Άγ. Η.). 'Απὸ Μπαϊ Κομώ διὰ Πόρτ Καρτέ δι' Ἀγγλίαν δολ. 2 φίοτ καὶ 'Αμερικαν δολ. 2.70 (Ἰουλίου).

'Απὸ Κεμπέκ διὰ Χούλι σιτηρά λίρ. 1.75 (Ιουλ.).

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ζωτροφαὶ διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφος 8.000 τόν. δολ. 30.000 κατ' ἀποκοπή φίο καὶ διὰ Δυτ. Μεσόγειου σπότ 9.500 τόν. δολ. 5.60 φίο.

Γαίανθης: Περιωρισμένη κίνησις. Δι' Ἀγγλίαν (Άγγουστον) ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες δολ. 3.25, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (σκάφος 20.000 τόν.). Διὰ τὸ Κόντινεντ σπότ δολ. 1.85. Δι' Ἀμβούργον (Ἰουλίου) δολ. 2.30 ἐλ. ἐκφόρτ. (σκάφος 30.

000 τόν.). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 3.70 ἐλ. ἐκφόρτ. (σκάφος 55.000 τόν. Άγγουστον) καὶ 3.95 δολ. (Ἰουλίου) σκάφος 38.000 τόν. Διὰ Μοντεβίδεο δολ. 6.75 γκρός τέρμης (Ιουλ.).

Λιμάνια: Απὸ Κόλπου διὰ Βραζιλίαν (Ἰουλίου) δολ. 6.20 φίο (12 ἡμέραι) καὶ διὰ Σάντος δολ. 5.00 φίο (15 ἡμέραι).

ΡΙΒΕΡ ΠΛΕΙΤ: Τὰ 5.75 δολ. ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 26.000 τόν. μὲ 2.000 τ. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ Βορδώ - Αμβούργον ρέιντζ δολ. 6.75 ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς όρους (Ἰουλίου). Φορμόδαν δολ. 8.15 (σκάφος 14.000 τόν. μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.500 ἐλ. ἐκφόρτ.

Βραζιλιανά γεννήματα ἀπὸ Σάντος δι' Ἀλεξάνδρειαν δολ. 8.25 φίο (9.000 τόν.)

Ζάχαρις ἀπὸ Ρεσιφί διὰ Σάντος διὰ Σαΐγκον δολ. 14 φίο (Ιουλ.).

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Μία ναύλωσις δι' Αγγουστον ἐγγόνθη ἀπὸ τῶν ἀκτῶν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, λόγω τῆς λιμενεργατικῆς ἀπεργίας. Διὰ κώκ πετρελαίου δι' Ἰαπωνίαν ἀπὸ Λόγκ Μπήτης δολ. 4.20 φίο (σκάφος 18.000 τόν.) Αύγουστον.

Απὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν σιτηρά διὰ Β. Κίναν λίρ. 2.50 φίο διὰ σκάφος 33.000 τόν. δι' Ιουλίου καὶ 2.55 φίο δι' Αγγουστον. 'Ελαστόποροι δολ. 4.50 φίο δι' Ἰαπωνίαν (σκάφος 21.000 τόν.) καὶ ποτάσσα δι' Ινδίαν Ιουλίου δολ. 12.25 φίο.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ: Ασήμαντος ἡ κίνησις. Αύστραλιανά σιτηρά δι' Ἀλεξάνδρειαν (Ιουλ. - Αγγουστον) ἀπὸ ἀντοτο. λιμένας 30.000 τόν. λίρ. 4.50 γκρός φόρτωσιν καὶ δι' Ἰαπωνίαν (18.000 τόν.) δολ. 6 φίο 1.500 - 2.000 τόν. φορτοεκφόρτ. Διὰ τὸ Πόρτ Σουδάν ἀπὸ δυτικοὺς λιμένας λίρ. 2.87½, μὲ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.500 ἐλ. ἐκφόρτ.

Ζάχαρις ἀπὸ τρεῖς λιμένας Φίζι δι' Αγγλίαν λίρ. 6.62½, μὲ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 1.750 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Απὸ Αγιον Μαυρίκιον (29.3 πόδ.) λίρ. 3.60 φίο 900/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Ντάμπιερ διὰ Βέζερ δολ. 3, σκάφος 50.000 τόν. 5 ἡμέραι (Αὔγ. - Σεπτέμ.).

Απὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἀραδόσιτος (Ιουλίου) δολ. 6.50 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ τρεῖς λιμένας Ιαπωνίας.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ: Μεταλλεύματα Χρωμίου ἀπὸ Ισκεντερούν διὰ Μπωρνσάιντ δολ. 4.25 φίο (20.000 τόν.), μικρὸν σκάφος δολ. 4.75 φίο. 'Αλας ἀπὸ Σφάξ διὰ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 2 φίο Ιουλίου.

Απὸ Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν Ινδίας μικρὰ σκάφη λίρ. 2.35 Ιουλ. - Αγγουστον.

ΤΑΪ-Μ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Αρκεταὶ χρονοναλώσεις. Μισθώματα εἰς τίνας περιπτώσεις βελτιωμένα διὰ μακρὰς περιόδους. Σκάφος δηζελοκίνητον 16.800 τόν. διὰ 18 μῆνας, παράδοσις Σεπτέμβριον Γιβραλτάρ δολ. 2.

125 τὴν ἡμέραν, ὅψιον ἄλλους 18 μῆνας μὲ 2.300 δολ. ἡμερησίως.

ΠΕΙΡΑΙ'ΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὰ κάτωθι πλοιαὶ ἐκλείσθησαν διὰ μεταφορὰν διαφόρων γενικῶν φορτίων ἀπὸ καὶ πρόπει μεσογειακοὺς λιμένας:

Παναγος: 'Αλεξάνδρεια - Γιουγκοσλαυία 3.000 τόν. τοιμέντο δολ. 3.80 φίος, 200/150 τ. κατὰ κύτος, φόρτωσις - ἐκφόρτωσις 1-5 Ιουλίου.

Αμαλία: 'Αλεξάνδρεια - Γιουγκοσλαυία 5.000 τόν. τοιμέντο ὑπὸ τοὺς ίδιους όρους, φόρτωσις - ἐκφόρτωσις 8-15 Ιουλίου.

Χρυσοπηγή 11: 'Απὸ Βηρυττὸν πρὸς Δούναβιν 4.800/5.000 τόν. φωσφάτα, δολ. 4.10 φίος, δικαιώματα Σουλινά εἰς βάρος πλοίου, 1.500/1.500, φόρτωσις 5-15 Ιουλίου.

Φορτηγόν: 6.000 τ. τοιμέντον ἀπὸ Ισμήρ διὰ Λάγκος δολ. 8.15, τουρκικοὶ φόροι εἰς βάρος πλοίου, 900/750 τόν., φορτοεκφόρτωσις 10-12 Ιουλίου.

Αμαλία: 5.000 τόν. ἀπὸ Χουέλβαν 'Αλεξάνδρειαν δολ. 4.15 φίος Ιουλ.

Έλληπ: 'Απὸ Πειραιὰ διὰ Βεγγάζη 1.300 τόν. τοιμέντον δολ. 3.70 φίος φόρτωσις ἀρχὰς Ιουλίου.

Κωνσταντίνος Β.: 2.000 κυβ. ξυλείας ἀπὸ ένα γιουγκοσλαυκὸν λιμένα δι' Αλεξάνδρειαν δολ. 4.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Συσσωρεύσις τονάζεις ἀναυλώτου εἰς τὸν Περισκόδον Κόλπου, ταξίδια μὲ ἐπιθρανδυμένον ρυθμὸν καὶ ἀναμονὴ εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως τοῦ Κόντινεντ ἐπὶ ἐδδομάδας ἀποτελοῦντα τὰ κύρια χαρακτηριστικά γεγονότα τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ιουλίου. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἡ αὐτὴ κατάστασις παραπτεῖται. Αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων ἀρνοῦνται τὴν σίανδηποτε ναύλωσιν. Μὲ πλήρεις τὰς δεξαμενὰς δὲν ἔχουν ποῦ νὰ διαθέσουν τὸ εἰσακομίζομενον ἀργὸν πετρελαίον, ἐνῷ ἔξ ἀντίθετου τὰ σκάφη πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου ἀναζητοῦν τὸν ἐπιζήμιον ἔστω ναύλον.

Καὶ ἀναμένεται ὁ χειμών. 'Εκ τῆς καιρικῆς κατ' αὐτὸν καταστάσεως θὰ ξεζαρηθῇ καὶ ἡ πορεία τῆς ναυλαγορᾶς.

Τὰ 17½ τοῦ Γουορλντσκέιλ, ποὺ ἐπιληρώθησαν εἰς σκάφος 240.000 τόν. διὰ ταξίδιον Περισκού Κόλπου - Γαλλίας εἰναι δηλωτικά. Τὰ 30 τοῦ Γουορλντσκέιλ ἐπιληρώθησαν εἰς μεγάλα σκάφη σπότ καὶ τὰ 40 μέρος φορτίου 50.000 τόν. διὰ Β. Αμερικήν (Ιουλίου).

Ἐλαφρῶς καλύτερα ἀπὸ τινῶν ἡμέρων ἡ θέσης τῆς Καραϊβικῆς. 'Απεισύρθησαν τῆς ὑπηρεσίας πολλὰ σκάφη καὶ ἄλλα ἀνεχόρησαν κενά. Οἱ ναύλοι εἴσελτοι θέσην. Μέχρι τῶν 75 τοῦ Γουορλντσκέιλ ἐπιληρώθησαν διὰ Β. Αμερικήν (Ιουλίου) καὶ τὰ 80 W. διὰ N. Αμερικήν εἰς μικρὰ σκάφη.

Ἐλάχισται οἱ χρονοναλώσεις. Σκάφος 70.000 τόν. διὰ τρία ἔτη ἀπὸ τῶν μέσων 1973 ἐπιληρώθη εἰς τὰ 85 W. Τέσσαρα ταξίδια ἀπὸ Περισκόδον - Δύσιν, ἑναρξις Αύγουστον ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 115 Γουορλντσκέιλ.

**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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΑ (λι6.): Θάντερ Μπαίη μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 23.500 τόν. κρήθης Γεύνιαν και Δάνιγκ δολ. 7.35 Λίμνας, δολ. 3.40 "Αγ. Λαυρέντιον γκρές φόρτωσις, 2.400 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιουλίου 20 - 30.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (λι6.): Λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. π.ν. (883.191 κ.π.) φορτίον ἀράδοσιτον Ριγιένας δολ. 91.500 φίοι μέ 2.500/250 τόν. φόρτωσις, 'Ιουλίου 16 - 30.

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Τολέδο μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. σαρδαΐσιον Καρθαγένων και Σεβίλλην δολ. 6.85 Καρθαγένων, δολ. 7.85 Σεβίλην, συμπλήρωσιν εἰς τα δολ. 3.75 και δολ. 4.50 ὄντιστοιχως γκρές φόρτωσις, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, Καρθαγένων, 2.000 τόν. Σεβίλλην, 'Ιουλίου 16 - 31.

ΕΛΕΝΗ (λι6.): Ντουλούθ - Σαπτήριο ή Σικάγον μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 17.000 τόν. γεννημάτων Ταρραγώνα δολ. 6 Λίμνας συμπλήρωσις μέρκη 23.000 τόν. δολ. 2.25 φίοι, 'Ιουλίου 30 - Αύγουστου 8.

ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λι6.): Μισσισιπήν 36.000 τ. π.ν. φορτίον γεννημάτων (1.936.000 κ.π.) Γεύνιας ή Δανιγκ δολ. 163.500, γκρές φόρτωσιν, έλ. έκφρτωσιν φίο, Αύγουστον 10 - 23.

ΙΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου 18.000 τόν. γεννημάτων Αλγερίας δολ. 5.25 γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - 28.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έπ. Λιδωνοῦ): Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Τυνησίων δολ. 5 μέ 1.000 πέρα, 23.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 13 - 25.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ: Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. λιπασμάτων Σάντος δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 5 - 15.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λι6.): όψιν ΕΒΡΟΣ (λι6.): Νέαν Υόρκης, Μπάστον 23.500 - 25.000 τόν. παλαιοισιδήρων δυτικήν Ιταλίαν 8.50, 3.15 και τούς δύο λιμένας φορτωσιας δολ. 5.000 έξτρα φίο, 'Ιουλίου 10 - 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΔΑΣ (λι6.): Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων Πειραιά. Θεσσαλονίκην δολ. 3.65 ένα λιμένας έκφρτωσις δολ. 4.15 δυο, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσις, Ιταλίαν 5 - 20.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (λι6.): Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. σίτου, μέρος Φρετού, Καζαπτάνκαν δολ. 3.50 μέ 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιταλίου 15 - 25.

ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΣΚΑΪ (λι6.): εἰς τάπι τοστέρη: Μπαί πορ 20.500 τόν. κρήθης Μπάστον δολ. 9.75 μέ 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσις, ώψιν 1.000 τόν. έκφρτωσιν 50 σίντες έξτρα, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

ΡΟΥΘ ΜΑΙ-ΚΕΛΑΣ (λι6.): Ντουλούθ - Σαπτήριο ή Σικάγον 11.000 τόν. γεννημάτων Γλασκώδην λίρες 3, μέ 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 10.

ΝΟΕΑ (κυπρ.): "Αγ. Λαυρέντιον 10.000 τόν. γεννημάτων Αλγερίας δολ. 6.10, γκρές φόρτωσις, 700 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιουλίου 20 - 29.

ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ (λι6.): Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Λασιάντα δολ. 7.75 μέ συμπλήρωσιν μέρκη 11.500 τόν. δολ. 4, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιουλίου 22 - 31.

ΡΟΔΟΝ: "Αγ. Λαυρέντιον 10.500 - 11.000 τόν. κρήθης Μπέλφαστ λίρες 2 γκρές φόρτωσις, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 13 - 23.

ΙΩΝ: Μεγ. Λίμνας μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 9.500 τόν. κρήθης Λισσαδάνων δολ. 7.75 μέ συμπλήρωσιν μέρκη 11.500 τόν. δολ. 4, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιουλίου 22 - 31.

ΡΟΔΟΝ: "Αγ. Λαυρέντιον 10.500 - 11.000 τόν. κρήθης Μπέλφαστ λίρες 2 γκρές φόρτωσις, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 13 - 23.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ-ΙΤΩΡ (λι6.): Χάμπτον ρέδς 40.000 τόν. γαταενθάκων Χάρρη δολ. 1.85 έλ. έκφρτωτικών, 'Ιουλίου 9 - 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑ Ι-ΝΤ: Χάμπτον ρέδς 20.000 τόν. γαταενθάκων Μίδελσούτριγκ δολ. 3.25 μέ 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, ράχας Αύγουστον.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. Β.: Βαλτιμέρην 12.500 τόν. αραβοσίτον ιταλικών λιμένας Αδριατικής δολ. 6 φίοι μέ 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 25.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λι6.): Χόπαγουελ μέ συμπλήρωσιν Νόρφοκς 15.000 τόν. λιπασμάτων χύμα Σάντος δολ. 5 φίο, 'Ιουλίου 11 - 15.

ΤΟΛΟΦΩΝ: Λιμένας Κόλπου 10.500 τόν. λιπασμάτων Μοντεβίδεο δολ. 6.70 φίο, 'Ιουλίου 10 - 21.

ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λι6.): Γκάλιστον 36.000 τόν. βείοις Ολλανδίας δολ. 3.50 μέ 10.000 τόν. φορτώσιν δολ. 1, 10.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, τέλος Αύγουστον.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ (λι6.): Χάμπτον ρέδς 30.000 τόν. γαταενθάκων Αμβούργον δολ. 2.30 έλ. έκφρτωτικών μέ 5.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - 30.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ (λι6.): Χάμπτον ρέδς 38.000 τόν. γαταενθάκων Ισπανίας δολ. 3.95 έλ. έκφρτωτικών, 'Ιουλίου 15 - 31.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ-ΙΣ (λι6.): Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων Αμβούργον δολ. 2.80 φίοι, 'Ιουλίου 14 - 20.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ (λι6.): Ροζάριο και Μπουένος "Αύρες 6.000 - 6.500 τόν. ζαχαρών άμερικων, λιμένας Ατλαντικού δολ. 12.90 όριον Κόλπου δολ. 12.40 όφινον 6.501 - 7.000 τόν. δολ. 12.65 βάστις φίο μέ 700/1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστον 10 - 23.

ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ: Ούχι βορειότερον του Σάν Λαρέντζο 13.500 τόν. γεννημάτων Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντζ δολ. 7.25 μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιοι - Αύγουστον.

ΝΤΑΛΕΜΟΣ: Ούχι βορειότερον του Σάν Λαρέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 15.000 τόν. γεννημάτων δυτικήν Ιταλίαν, Νήσους δολ. 6.25 όφινον ιταλικών λιμένας Αδριατικής συμπρειλαμβανούμενης Ραβένας ως δύτερων λιμένα 25 σίντες έξτρα) δολ. 6.75 έλ. έκφρτωτικών μέ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, ώφιν Λισσαδάνων δολ. 6.25, Λισσαδάνων και Λειζέρες δολ. 6.50 μέ 2.000 τόν. έκφρτωσιν 1.500 τόν. έκφρτωσιν 25 σίντες έξτρα, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 4.

ΣΙΦΝΟΣ (λι6.): Ούχι βορειότερον του Σάν Λαρέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 20.000 τ. σίτου Σάντα Μόρτα η Καρθαγέναν δολ. 5.90 μέ 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιοι 5 - 17.

ΝΕΠΤΟΥΝ: Ούχι βεβιστέρερο του Σάν Λαρέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 10.200 τόν. θλαστόπορον Νταρέπορ δολ. 6.85 έλ. έκφρτωτικών μέ 2.000/1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 15.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-Ι-ΦΤ (λι6.): Πόρτο Αλέγκρε, Ριό Γκράντε 11.100 τόν. γεννημάτων Αμβέρσαν - Αμβούργον ρέιντζ δολ. 88.000 φίο, μέ 1.000/2.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 15 - 30.

ΑΤΤΙΚΟΝ: Σάντος 9.500 - 9.900 τόν. ἀράδοσιτον ρέιντζ δολ. 8.25 φίο μέ 1.200/1.500 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 10 - 20.

ΓΚΛΟΜΙΔΑ ΤΡΕ-Ι-ΤΩΡ (λι6.): Μαρέτι, Ρεσφίρη η Σάντος 10.000 τόν. ζαχαρών Σαϊγκον δολ. 14 φίοι, 'Ιουλίου 10 - 31.

ΜΠΑΖΙΔΙΟ ΙΙΙ (λι6.): Ούχι βορειότερον του Σάν Λαρέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 23.000 - 26.000 τόν. φορτίον (55 π.) Αμβέρσαν, Ρότερνταν, Αμεριτερόν δολ. 5.75 έλ. έκφρτωτικών μέ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Αύγουστου 18 - 30.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΟΡΟΣ: Ούχι βορειότερον του Σάν Λαρέντζο μέ συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 23.000 - 26.000 τόν. φορτίον (55 π.) Αμβέρσαν, Ρότερνταν, Αμεριτερόν δολ. 8.50, 10 φίοι μέ 2.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 10 - 20.

ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Μηρισμάτην ή Ήστ Λόντον 13.650 τόν. άραδοσιτού τρεις λιμένας Ισπανίας δολ. 6.50 μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιοι 13 - 25.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ. εἰς τάπι τοσάρτερ): Σίδην 14.000 τόν. σίτου Λαρέντζο 10.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 10 - 20.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ: Ντορμπταν ή Ήστ Λόντον 14.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γιουγκοσλαβιαν λίρας 4.50 φίο μέ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 25 - Αύγουστον 5.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ ΤΡΕ (λι6.): Μηρισμάτην ή Ήστ Λόντον 12.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος τρεις λιμένας Ισπανίας δολ. 6.25 μέ 2.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 18.

ΗΑΛΙΑΣ ΕΥΛΑΣ: Ήστ Λόντον 12.000 τόν. άραδοσιτού Γλασκόβη 55/ - μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιοι 10 - 20.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: Διυτ. άκτην Μεζικού 14.500 τόν. σίτου εἰς σάνκους Μπάστρα δολ. 16.25 φίο μέ 800/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 15.

ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (λι6.): Διυτ. άκτην Μεζικού 15.000 τόν. σίτου εἰς σάνκους Μπάστρα δολ. 16.25 φίο μέ 800/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 7 - 15.

ΑΠΗΛΩΤΗΣ (λι6.): Τίτζι "Αίλαντ 13.000 τόν. ζαχαρών άμερικων, λιμένας άκτης Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 19.20 έλ. Ατλαντικόν, δολ. 18.80 έλ. Κόλπου μέ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν γκρές τέρμη, Ιούλιοι 15 - 30.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - ΚΟΝΤΙΝΕΤ

ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (λι6.): Άμβέρσαν 13.000 τόν. χάλυβας Πουέρτο Ρίκο δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 2 - 12.

ΣΤΡΥΜΩΝ (λι6.): Καζέν και γενικά δύο χάλυβας και γενικά δύο χάλυβας Πουέρτο Ρίκο δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 2 - 5.

ΕΚ ΜΕΣΟΤΟΙΧΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ: Ισκεντερόου και Μερινί 12.600 τόν. χρωμάτων Μπερνταΐστουν, 800 τόν. έφορτωσιν, Ισκεντερόου, 800 τόν. έφορτωσιν, Ιούλιοι 5 - 17.

ΘΑΛΙΑΝΑΣ Κ.: Βομβάν 10.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γιουγκοσλαβιαν λίρας 4.50 φίο μέ 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 20.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΩΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ: Ανατολή άκτης Ισπανίας δολ. 6.25 φίο, 'Ιουλίου 1 - 15.

ΗΑΛΙΑΣ ΕΥΛΑΣ: Ήστ Λόντον 14.000 τόν. άραδοσιτού Γλασκόβη 55/ - μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιοι 10 - 20.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: Διυτ. άκτην Μεζικού 14.500 τόν. σίτου εϊς σάνκους Μπάστρα δολ. 16.25 φίο μέ 800/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 15.

ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (λι6.): Διυτ. άκτην Μεζικού 15.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 15.

ΑΠΩΛΩΝΙΑΝ ΤΡΕ (λι6.): Τίτζι "Αίλαντ 13.750 τόν. ζαχαρών άμερικων, λιμένας άκτης Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 19.20 έλ. Ατλαντικόν, δολ. 18.80 έλ. Κόλπου μέ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν γκρές τέρμη, Ιούλιοι 15 - 30.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΑΛΙΚΗ Ι. Π.: Ήστ Λόντον 14.000 τόν. άραδοσιτού τρεις λιμένας Ισπανίας δολ. 6.50 μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Αύγουστοι 5 - 18.

ΗΑΛΙΑΣ ΕΥΛΑΣ: Ήστ Λόντον 12.000 τόν. άραδοσιτού Γλασκόβη 55/ - μέ 2.000 τόν. γκρές φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Ιούλιοι 10 - 20.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: Διυτ. άκτην Μεζικού 14.500 τόν. σίτου εϊς σάνκους Μπάστρα δολ. 16.25 φίο μέ 800/1.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 15.

ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (λι6.): Διυτ. άκτην Μεζικού 15.000 τόν. φορτοεκφρώσιν, Ιούλιοι 5 - 15.

ΑΠΗΛΩΤΗΣ (λι6.): Τίτζι "Αίλαντ 13.000 τόν. ζαχαρών άμερικων, λιμένας άκτης Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 19.20 έλ. Ατλαντικόν, δολ. 18.80 έλ. Κόλπου μέ 1.000 τόν. φόρτωσιν, 1.500 τόν. έκφρτωσιν γκρές τέρμη, Ιούλιοι 15 - 30.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ</

Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλαισίων

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άτρόμητος»	60	6646	άνεκ. Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Σέτε
ΑΓΑΘΩΝ ·	έτ. «Κίσσαδος»	70	10008	διπλόθε Θέρονταίν "Αιλαντ 7 'Ιουλ. διά Μπούνταμπεργκ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	άνεκ. Πόρτ Σεύδαν 1 'Ιουλ. διά Φουκουγιάμα
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγαπη»	69	10006	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΙΑΚΑ	έτ. «Άντυν»	52	6335	άνεκ. Πόρτ Σεύδαν 1 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΙΑΚΗ	έτ. «Σηνουαίς»	29	1943	άνεκ. Πόρτο Τόρες 19 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	έτ. «Έδερμια»	58	8952	έφθ. Άλεξανδρειαν 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Τζέμινι»	59	5728	άνεκ. Κείν Τάσσον 28 'Ιουν. διά Βορδάνη
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 15 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Χριστόπολιν»	57	8473	διπλόθε Κων) πολιν 12 'Ιουν. δι' Οδσούδην
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	έτ. «Γουνιθέρσολα»	44	1920	άνεκ. Ζέκυνθον 5 'Ιουλ. διά Φελιζούτσου
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Τράμπι Σίνηπηγκ»	70	18678	άνεκ. Βαλτιμόρην 11 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	έτ. «Γκόλορ Άζουλ»	54	8796	έφθ. Μπρασουνδίλι 28 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Καρδαμούλιαν»	55	3057	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Μη. Αύρες
ΑΓΓΙΟ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αρμενιοτής»	68	20527	άνεκ. Λός 'Αντζελες 22 'Ιουν. διά Μουροράν
ΑΓΓΙΟ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Αντρεβίζιν»	51	7066	έφθ. Πόσαγκρουν 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Σεάρντντα»	61	10493	άνεκ. Νέαν 'Ορλεαντον 23 'Ιουν. διά Λισσαδώνα
ΑΓΓΙΟ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Νικοπάν»	45	2464	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Εύμπερια»	62	16555	άνεκ. Φράμπαντλ 24 'Ιουν. διά Πουσάν
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	59	8067	άνεκ. Ντιρμπαν 2 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μιλού Όρδαζον»	56	8267	εις Σουραμπάγια 4 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	49	1932	άνεκ. Τής 8 'Ιουλ. διά Φελιζούτσου
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμικο»	51	1988	διπλόθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Τίταν»	70	15345	οργει εις Πειραιά από 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκάρτσια»	53	11558	έφθ. Ούγκ Κάρρ 12 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρέάντε»	55	8254	άνεκ. Αμμόκωντον 5 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΓΓΙΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	57	9921	έφθ. Μπορντώ 2 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τοζόπιτς»	50	5424	έφθ. Απανα) Λάγκος 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΟ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Αγ. Στυλιανός»	46	7283	άνεκ. Κείν Τάσσον 3 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	Άχ. Χαλκούσης	56	7989	έφθ. Φελιζούτσου 6 'Ιουλ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γουνιθέρσολα»	46	1892	άνεκ. Ριο Γκράντε 27 'Ιουν. διά Σεβίλην
ΑΓΡΗ	έτ. «Καρένα»	47	4391	διπλόθε Παναμά 17 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	«Διαμαντῆς Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	άνεκ. Βανκούμερ 6 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Ελικών»	69	10008	άνεκ. Λειζερς 7 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Απς Νικόλας»	56	8846	έφθ. Θάντερ Μπαιν 2 'Ιουλ.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12180	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδι 24 'Ιουν. διά Ματαντί
ΑΕΤΟΣ	έλλην. ουμφέροντα Σιγάλας - Πλατής	56	8799	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρος - Βασιληάς	31	2992	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Γκρήκον»	44	1545	άνεκ. Βερακρούδι 5 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Διαπούλη»	51	2699	άνεκ. Βερακρούδι 6 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΘΕΝΕΝ	έτ. «Πλάτος»	54	5129	έφθ. Βομπαν 15 'Ιουν.
ΑΘΕΝΕΝ ΣΑΝ	έτ. «Σλέμομπορ»	59	8132	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑ	έλλην. ουμφέροντα Έλλ. Γραμμ Ν. Αμερικῆς	51	2372	άνεκ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσποσίφικ»	53	3575	έφθ. Λέγκερν 2 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Πάκομπορ»	56	2863	άνεκ. Σουδιμόν 30 'Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ. «Αθηνίαν»	53	10027	ύπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Πακόλι»	53	11457	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αθηνίαν»	51	8675	άνεκ. Μένα 'Αχμαντι 23 'Ιουν. διά Τοιταγκόγκ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Άγκα»	63	9116	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουν. διά Ματάνγκας
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Άθλος»	45	13570	έφθ. Σαθαναν 25 'Ιουν.
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άθωα»	69	10008	άνεκ. Γιοκούμαν 2 'Ιουλ. διά Νιού Σουεστμινστερ
ΑΘΩΣ	έτ. «Μαρουτίλη»	68	9070	άνεκ. Τέιουπλ Μπαιν 29 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ	έτ. «Ντεστίνο»	57	9814	έφθ. Ωιλαδέλφειαν 22 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Χρήτην»	51	8867	διπλόθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Βενεοντόρε»	68	9080	άνεκ. Νταδό 28 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Εστρέλα Ντομινάντε»	71	15650	άνεκ. Κείν Τάσσον 19 'Ιουν. διά Ναγκόγια.
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΡΝΤΟΜ	έτ. «Μισούλης»	58	8925	έφθ. Τέμα 2 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΣΕΝΤ	έτ. «Κρέτε»	58	3383	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΔΙΝΚ	έτ. «Αιάκος»	57	10405	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΓΙΑΛ	έτ. «Αλκιβίδης»	53	7544	άνεκ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΤΙΜΠΑ	έτ. «Νταλτάπιν»	55	3596	εις Μπιλμπάν ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΜΟΡΥ	έτ. «Καρύκα»	71	11525	άνεκ. Κιαραρζούν 25 'Ιουν. διά Γιοκοσούκα
ΑΙΓΓΙΣ ΜΥΩ	έτ. «Άρος»	55	7561	άνεκ. Χαμπόν 25 'Ιουν. διά Απανα) Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Σουντατλάντικα»	70	15650	άνεκ. Τέμα 6 'Ιουλ. δι' Απανα) Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΚΙΝΤΥ	έτ. «Κίμων»	52	7552	διπλόθε Παναμά 19 'Απρ. διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	έτ. «Μπουμπούλινα»	69	9241	άνεκ. Μπρεμεράχεφεν 28 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ	έτ. «Σπηντγουελ»	69	9355	έφθ. Ωιλαδέλφειαν 22 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΪΟΥΕΡ	έτ. «Αιάκος»	54	9337	άνεκ. Νταδό 28 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙΓΓ' (δ.)	έτ. «Μαραθώναδρόμος»	55	11148	έφθ. Νταδό 28 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΪΝΤ	έτ. Βενοεντόρε Τρανούμπρος	70	9200	άνεκ. Κούπε 1 'Ιουν. διά Τοινχάς
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ	έτ. «Αιάκος»	51	9337	άνεκ. Αΐδανον 29 'Ιουν. διά Νουεβίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ Ι	έτ. Κανάρης	49	8858	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	έτ. «Κόροντα»	71	11500	έφθ. Σαδόβα 8 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. «Εστρέλα»	70	9209	άνεκ. Κούπι Μπαιν 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Καρτίε
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Κάμεδε»	53	12377	έφθ. Ααρχοντ 1 'Ιουλ. διά Βρέμπον 7 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	έτ. «Τοελόπ»	58	9305	άνεκ. Κούπι Μπαιν 15 'Ιουν. δι' Αλγέριον
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	έτ. «Κόροντενι»	70	9025	διπλόθε Παναμά 25 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΘ	έτ. «Σπηντγουελ»	69	9345	άνεκ. Κούπι 1 'Ιουν. διά Τοινχάς
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	έτ. «Καραϊσκάκης»	61	13058	άνεκ. Ηδάνον 29 'Ιουν. διά Νουεβίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	έτ. «Βιαγκουάροντια»	51	5678	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΝΟΡ	έτ. «Άροντιος»	58	9337	έφθ. Σαδόβα 8 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΤΟΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Θεσσαλονίκην»	65	40043	έφθ. Ειδονάρου 28 'Ιουν.
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ιόνικη»	54	8825	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Βάρναν
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέωνι»	51	7860	έφθ. Ειδονάρου 6 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεκ. Νταδό 30 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρόνικι»	61	14431	άνεκ. Λάτ Πάλμας 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Μοράνια»	57	9294	διπλόθε Καρδάνη 15 'Ιουν. διά Νέαν Καρδάνη
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Άντρια»	57	2332	άνεκ. Σφάλ 7 'Ιουλ. διά Νέαν Καρδάνη
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	έτ. «Ακριονή»	59	3379	άνεκ. Μπουσιρε 3 'Ιουλ. διά Χοραμπόρ
ΑΚΡΑ ΣΩΝΙΟΝ	έτ. «Ακράνιον»	60	4623	διπλόθε Κων) πολιν 24 'Ιουν. διά Ρένι
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	Φ. Κ. Γεωργόπουλος	55	3356	άνεκ. Αΐδωνηρον 3 'Ιουλ. διά Σάντο Ντομιγκό
ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νάσιοναλ Μαρ. Κ.»	71	10006	άνεκ. Σάντος 30 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμάτη»	59	9735	άνεκ. Λάτ Πάλμας 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	διπλόθε Πάλμας 29 'Ιουν. διά Χιλήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ	έτ. «Άλιος»	55	8280	άνεκ. Μπουσιρε 6 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	όδ. Τουρινάκη	39	3375	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	έτ. «Ναυτίλος II»	53	1963	έφθ. Μανίλα 8 'Ιουν.
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	2389	έφθ. Γενόβαν 6 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουν. διά Μερούνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	έτ. «Λικρίσπο»	55	3003	διπλόθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Μερούνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Άλιακμων»	57	8192	άνεκ. Σφάλ 6 'Ιουλ. διά Νέαν Καρδάνη
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪΑΝΟΤ	έτ. «Άλιακμων Μαρίνη»	58	7949	άνεκ. Νταδό 6 'Ιουλ. διά Χοραμπόρ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	έτ. «Άλιακμων»	58	9818	διπλόθε Κων) πολιν 24 'Ιουν. διά Ρένι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪΟΥΕΡ	έτ. «Άλιακμων»	57	8266	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Άλιακμων»	56	8192	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταρατάρο»	70	10011	έφθ. Γενόβαν 6 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Άρμενιοτής»	62	9092	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Μη. Αύρες
ΑΛΙΟΘ	έτ. «Ντινυμαρίν»	56	1803	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.

ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9959	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγυνούαίση»	53	1886	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διά Συρακούσσας
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Άλκωνια»	49	5048	άνεχ. Ρουέν 29 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρθέρας»	47	5441	διπλήθε Γιθραλτάρ 29 'Ιουν. δι' 'Απαπα(Λάγκος
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεσό»	42	6967	έφθ. Σάντος 4 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	έτ. «Πανος. Γκαλάντε»	57	3791	διπλήθε Γιθραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορινθία»	53	4509	εις Πειραιά ἀπό 21 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον»	70	10007	έφθ. Καζαμπλάνκα 1 'Ιουλ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 29 'Ιουν.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Άκαρνανία»	48	5021	διπλήθε Γιθραλτάρ 20 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρούμανο»	49	3261	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μαρινέρο Βεντούροζο»	57	10967	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Άργω - Ελλάς»	58	4231	άνεχ. Ξέρον 6 'Ιουλ. δι' 'Ιμμιγχαμ
ΑΜΕΟΥΣΤ	έτ. «Πεντελίκον»	70	10006	έφθ. Τόκο 30 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόουντη»	71	1590	έφθ. Κόμπη 30 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΓ' ΙΝ	έτ. «Ε. Λούκη»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 'Ιουλ. διά Μανιλαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΓ' Σ	έτ. «Ε. Λύρα»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ε. Λουνάρ»	70	1590	έφθ. Βερμούδας 5 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Ελλ. Γραμ. 'Αμερ.	52	16485	άνεχ. Πουάντ α πάρε 2 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΜΕΡΦΟΙΝ (δ.)	έτ. «Αττικα»	53	11466	ὑπό παραλαβήν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σάντα Παρασκευήν»	20	3126	έφθ. Αντίσιο 15 'Ιουν.
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόλε»	47	2191	άνεχ. Αιμέρσαν 1 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Αθώσ»	52	3653	άνεχ. Ντάκαρ 29 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	57	8617	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν.
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Αμυνα»	49	3831	έφθ. Βακαγίαμα 30 'Ιουν.
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαππήτος»	70	10006	άνεχ. Μπωμπούτ 26 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπη»	45	5789	άνεχ. Ντάκαρ 29 'Ιουν. δι' 'Αιλάντ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντιγουεστ»	59	7965	άνεχ. Κίρκαλτυν 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Ουφέροντα	57	1367	διπλήθε Παναρά 5 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύτοιχου	52	2039	έφθ. Γένοβαν 31 Μαΐου
ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ	έτ. «Ενοεναντα»	56	8818	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαρά 22 'Ιουν. διά Μωχαμέντες
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11978	έφθ. Ταλκαχουάνο 11 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝ	έτ. «Μαρλίνεο 'Άρμαντόρα»	67	3974	άνεχ. Μπωμπούτ 24 'Ιουν. δι' 'Αιλάντ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πλοιφίκ 'Οιλ»	69	99460	άνεχ. Σίδεντη 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	68	21399	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 1 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερόσεαν»	69	21399	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Ιουλ. διά Χάρην
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ 'Οιλ»	70	98983	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 'Ιουλ. διά Μίλαρην
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ' ΙΩΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ Όσεάνικ»	70	105855	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Ιουλ. διά Μίλαρην Χάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «ΣΠ Τρανσόπορτ»	70	99460	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 3 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Τ. Κ.»	69	99849	άνεχ. Σίδεντη 4 'Ιουλ. διά Τενερίφην
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσοπασίφικ Μαρίν»	69	98983	άνεχ. Μίλφορτ Χάφεν 22 'Ιουν. διά Περικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Γουώτεργυ»	70	107091	διπλήθε Ντεσύρα 16 'Ιουν. διάθλεροικόν Κόλπον
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	45	7072	κωνιάδην Κων) πολιν 24 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	54	2489	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Ιαν.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναβίς»	61	22053	άνεχ. Όζάκαν 7 'Ιουν. διά Μένα Άχμαντι
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπτός»	70	10006	έφθ. Αστορία 1 'Ιουλ.
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πανηρές»	53	4635	ὑπό παραλαβήν
ΑΝΝΑ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ιντερόσεαν»	54	3807	άνεχ. Τερόποτο 6 'Ιουλ. διά Χάρην
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	άνεχ. Κόμπη 20 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	άνεχ. Ρεσίφ 6 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμάπα»	57	5728	άνεχ. Σίδεντη 1 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο»	47	5932	έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν.
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναβάλ»	48	4804	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Κενάβ»	47	2553	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 4 'Ιουλ. διά Πούλοι Σαμπού
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	12113	άνεχ. Βανκούμπερ 28 'Ιουν. διά Μεδικό
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Αγγελική Δόζα»	67	24807	εἰς Ταμάνιο υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	έτ. «Αγγελίκη Χάρις»	71	30192	άνεχ. Ντάκαρ 6 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓ' ΙΝΓΚΖ	έτ. «Αγγελίκα Πτέρα»	58	9585	διπλήθε Παναρά 20 'Ιουν. διά Μαντζανίλο (Μεξ.)
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΥΕΡ	έτ. «Αγγελίκη Δυνάμεις»	59	9584	άνεχ. Τενερίφην 30 'Ιουν. διά Κόλπον ΗΠΔ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	έτ. «Αγγελίκη Προστασία»	63	20625	άνεχ. Τενερίφην 20 'Ιουν. διά Περικόν Κόλπον
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «Εφ. Κρουσόντερς»	58	21986	άνεχ. Τέιμπλ Μπαίν 22 'Ιουν.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κορίδνα»	57	12558	άνεχ. Μπαρί πολιν 29 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελός»	59	24716	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιουν.
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλια»	49	7832	άνεχ. Αιλάντ 18 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένοια»	46	2957	διπλήθε Παναρά 9 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ειρήνην»	61	13515	άνεχ. Λομπίτο 21 'Ιουν. διά Γάνδην
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΑΛΑ	έτ. «Ευθαλασσία»	58	7893	άνεχ. Τζίμπουτι 1 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	διπλήθε Κων) πολιν 30 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	έτ. «Στίλια»	47	6735	άνεχ. Τζίμπουτι 30 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλεντούιάνα»	61	10952	άνεχ. Φουκουγιάμα 20 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Άντωνυ»	59	6853	άνεχ. Βιζακαπονάμ 4 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	έφθ. Κιοαράζον 29 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Απόλλων»	70	18662	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝ ΙΧ (δ.)	έτ. «Εριέττα»	57	22479	έφθ. Ντάκαρ πίρηρ 8 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11127	άνεχ. Αιλάντ 4 'Ιουλ. διά Βιρυττών
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Άφρομάρ»	54	7325	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Λουνάρ»	49	1502	έφθ. Ιντσόν 22 'Ιουν.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	άνεχ. Αστορία 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «Αραμίς»	70	10006	έφθ. Γιοκοκάμαν 3 'Ιουλ.
ΑΡΑΝ	έτ. «Αράνη»	70	9870	άνεχ. Βαρκελώνην 22 'Ιουν. διά Τοκοπίλα
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετοίλαιο»	56	8823	έφθ. Βακαγίαμα 27 'Ιουν.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάριγκ»	61	13553	άνεχ. Κολούμπι πίρηρ 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΓΣ	έτ. «Αργος»	69	10006	άνεχ. Νέαν Όρλεαντην 27 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΓΩ	έτ. «Αργω»	64	2763	διπλήθε Παναρά 3 'Ιουλ. δι' Ικίν
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Αρδάς»	69	3654	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Κων. Σ. Χολκίας	58	1018	άνεχ. Ντάκαρ 26 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λέο Ναβίγκειον»	58	23307	άνεχ. Γκοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Τοιμά
ΑΡΗΣ	έτ. «Λρπ»	70	10007	άνεχ. Ανκόνα 29 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΡΗΣΙΑΝΗ	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	έφθ. Ντάκαρ 5 'Ιουλ.
ΑΡΗΣΙΔΗΝΗ	έτ. «Λιμπραμάρ»	69	9038	έφθ. Γενοβάν 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΛ	έτ. «Αριάδνη»	49	6403	έφθ. Κοκούρα 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Μαρνασίντο»	62	12038	άνεχ. Μπούλευ Μπαίν 24 'Ιουν. δι' Απαπα(Λάγκος
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	57	11897	έφθ. Κήπης 29 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Άλμα»	56	8753	εἰς φοιτησιγκάτα υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάτουν»	71	11700	άνεχ. Μουράριον 15 'Ιουν. διά Τσουντζίν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	46	7783	διπλήθε Παναρά 22 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πίνδος»	58	10226	άνεχ. Ντάκαρ 4 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωα»	68	10009	άνεχ. Ριγιέκαν 30 'Ιουν. διά Θεο) νίκην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	45	8422	άνεχ. Απαπα(Λάγκος 20 'Ιουν. διά Κόρης
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΑΛΑΣ	έτ. «Εξόρμιση»	37	4635	άνεχ. Κείπ Τάουν 20 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Πίνδαρος»	57	6452	άνεχ. Σιδεντή 7 'Ιουλ. διά Σικάνο
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φούντον»	69	10009	άνεχ. Ντάρ ες Σαλόμ 2 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ	έτ. «Μαριντόλο»	58	8805	άνεχ. Φίλαδεψειαν 1 'Ιουλ. διά Σικάνο
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΟΣ	έτ. «Πανοσυρένα»	56	8984	άνεχ. Ιμμιγχαμ 4 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουέστορο»	58	8920	άνεχ. Σάντος 27 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8583	άνεχ. Ναγκόνια 20 'Ιουν. διά Ντώρπαν
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	έτ. Κάργκας Τρανσοποϊφ.	71	11722	άνεχ. Κέιπ Τάγκα 30 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΑΡΙΣΤΟΚΑΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεχ. Ντάρ ες Σαλόμ 2 'Ιουλ. διά Σικάνο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Άστρο Μαρίνο»	60	10710	άνεχ. Σάντος 27 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ολ' προς»	59	8814	άνεχ. Ναγκόνια 20 'Ιουν. διά Ντώρπαν
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Σύμιδολο»	56	10182	άνεχ. Πούλε Μπούκομ 7 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	έφθ. Αιλούδηνον 3 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Σίδεντη 22 'Ιουν. διά Στάθαγκερ
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Οσεάνη Γαλάτη»	57	10503	άνεχ. Μόντρεαλ 22 'Ιουν. διά Γόνυια
ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10505	διπλήθε Παναρά 17 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν

ΑΡΜΑ		έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	διπλήθε 'Αμβέρσαν 5 'Ιουλ. διά Ταμίζ
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Ρουέν 2 'Ιουλ. διά Μπέρα
ΑΡΟΣ		έτ. «Άλεξία»	48	3783	έφθ. Κουβάτ 28 'Ιουν.
ΑΡΠΑ (δ.)		έτ. «Άρπα»	52	10099	εις Τοιαγκόκ από 31 Μαΐου
ΑΡΤΑ		έτ. «Σηγουαΐτης»	55	1875	άνεχ. Γενοβάν 8 'Ιουλ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2		έτ. «Άρτος»	58	9603	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 21 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Εσπέρια»	62	15781	έφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Άρτεμις»	50	8993	έφθ. Φράνκοντλ 5 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Σπάνεια»	49	1564	έφθ. Σπαλάτον 5 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΟΝ		έλλην. συμφέροντα	54	5240	έφθ. 'Ατατζάν 4 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Άρχαγγελ»	63	15929	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 'Ιουν. διά Χιροκάτα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Λωμάτοι»	60	10142	διπλήθε Ντόρερ 7 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Άτλαντις»	59	9013	άνεχ. Γιασάτα 1 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΑΡΧΙΜΗΑΣ		έτ. «Ολυμπος»	66	16142	άνεχ. Ντώρμπαν 16 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ		έτ. «Ζέηγκος»	68	25755	άνεχ. Ναγκόγια 29 'Ιουν. διά Κισαρολού
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Αετροβαλτώρ»	51	1991	άνεχ. Τάμα 12 'Ιουν. διά Κασθαγκένα (Κολ.)
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αντελιχιαπλή»	51	7594	άνεχ. Τοάρλεστον 26 'Ιουν. διά Σεθόνα
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΦΕΙΟΜ		έτ. «Πλανομήτης»	50	7657	άργει εις Γειρατιά από 10 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ. «Σανχερεουρθειμ»	54	5605	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΑΣΜΠΟΥΡΩΝ		έτ. «Αομπούρων»	56	10542	άνεχ. Κεμπέτε 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Αλάντζε»	48	2577	άνεχ. Μίζουδιμα 10 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΑΣΠΑΣΙΑ		Ραφ. Δ. Μελαχρινός & Υιοι	47	2465	άργει εις Πειραιά από 6 'Απρ.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Ασπιδόφορος»	60	11128	άνεχ. Λουλέα 6 'Ιουλ. διά Κοδερχάρ
ΑΣΠΙΔΟΣ		έτ. «Φιαντόρα»	59	9999	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 30 'Ιουν. διά Λας Πάλμας
ΑΣΣΙΟΣ		έτ. «Ντόρικ»	63	13461	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΣΤΕΡΙ		έτ. «Άφρομαρ»	65	6200	έφθ. Γκουαγιακίλ 26 'Ιουν.
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Άστρον»	52	1939	άνεχ. Στεττίνον 5 'Ιουλ. διά Χάθρην
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Άστροπτος»	60	3890	έφθ. Λειζερς 7 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΞ		έτ. «Ασολάν»	56	6156	άνεχ. Τενερίφην 23 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ		έτ. «Σηγουαΐτης»	55	1916	έφθ. 'Απανο(Λάγκος 28 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Άφρομαρ»	6b	6235	έφθ. Μασαλίδιον 6 'Ιουλ.
ΑΤΖΙΔΙΤΥ		έτ. «Ατζίλιτο»	49	4641	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΦ		έτ. «Βλασανίν»	55	1941	έφθ. Λουδίνον 2 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Στάρ»	63	15921	άνεχ. Αμβέρσαν 2 'Ιουλ. διά Σέθεν 'Αιλαντς
ΑΤΛΑΝΤΙΣ		έτ. «Ελληνικός Πλούτος»	70	9426	άνεχ. Ντακάρ 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΤΛΑΣ		έτ. «Αναξ»	58	9724	έφθ. Ταιμαγκτάο 14 'Ιουν.
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)		έτ. «Ατλας»	52	11516	έφθ. Τήνη 8 'Ιουλ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Άτρωτος»	53	13675	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 Μαΐου διά Κείν Τάουν
ΑΤΤΙΚΑ		έτ. «Φόρος Σπηλιγκ»	71	14000	έφθ. Κιαραζούν 3 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΟΝ		έτ. «Εύροσίπινγκ»	53	6160	έφθ. Σάντος ρόδες 7 'Ιουλ.
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ. «Μοργκούαρντια»	53	12305	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρδα 29 'Ιουν. διά Κάντλα
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Λάμποι»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ		Σανθόπουλος & Σιά	49	1157	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΟΣ (δ.)		έτ. «Άλύδος»	52	11237	άνεχ. Μπακρένης 30 'Ιουν. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΑΥΡΑ		έτ. «Σηνουαΐτης»	54	1756	διπλήθε Κων(η) πολίν 19 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΦΟΒΟΣ		έτ. «Άφροδος»	68	35477	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Κείν Κουδιέ
ΑΦΡΙΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Τελαραμάρ»	37	5613	άνεχ. Αύγουστον 19 'Ιουν. διά Μονρόδια
ΑΦΡΟ		έτ. «Σάνλαντ»	53	3327	διπλήθε Κων(η) πολίν 27 'Ιουν.
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Νέωτωρ»	49	2036	άνεχ. Καλλάρ 3 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΑΧΑΙΑΤΙΚΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Μάλοσμ»	49	2755	ύπο ποραλαθήν
ΑΧΙΛΛΕΑΤ (δ.)		έτ. «Μανοντίτεντ»	63	31275	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 25 'Ιουν. διά Τέας
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		έτ. «Πληλέυς»	65	21505	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	29967	έφθ. Ραβέναν 14 'Ιουν.
ΒΑΛΜΑΣ		έτ. «Λανάντο»	41	5295	άνεχ. Πόρτο Τόρες 29 'Ιουν. δι' 'Αρεζέβ
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)		N. Βαρδινογιάννης	56	20022	άνεχ. Θάντερ Μπαίν 17 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΚ		έτ. «Κασσίνι»	53	8484	έφθ. Κέιν Ταύον 2 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΑ		έτ. «Τούτσα»	56	4053	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ		έτ. «Κουέρροιαλ Μαριτάνι»	54	8603	διπλήθε Κων(η) πολίν 27 'Ιουν.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	62	10741	άνεχ. Θάντερ Καλλάρ 3 'Ιουλ. διά Κέιν Ταύον
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγιασ	65	40043	έφθ. Κέιν Ταύον 2 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Τρασσοεδάνικ»	56	21716	άνεχ. Πόρτο Τόρες 29 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΒΑΣΙΛΙΑΝΑ. ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Βεθμιστοκλῆς»	27	16435	έφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Ουσόρλην Μπρίλιανς»	59	43373	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		έτ. «Βέλμπα»	47	1998	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΛΜΠΑ		Γιουνιβέρσαλ Κόρνκο	45	1892	έφθ. Κων(η) πολίν 5 'Ιουλ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13186	άνεχ. Μένα 'Αχιλαντι 24 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ρέοις»	58	8510	άνεχ. Οζάκαν 26 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΒΙΟΛΕΤΤΑ		έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	διπλήθε Κων(η) πολίν 2 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	έφθ. Αμαρτερνταμ 3 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ		έτ. «Άστρο Ασουάντε»	54	6229	άνεχ. Μη. Αύρες 2 'Ιουλ. διά Μπαρμπάντος
ΒΙΡΜΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		έτ. «Πληρωτά»	56	8414	άνεχ. Κοιστεμπάλ 6 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΒΡΟΥΛΙΑΙΑ		έτ. «Πιλζίκις»	59	9374	έφθ. Ντάρ ες Σολάρ 26 'Ιουν.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		έτ. «Μποτάπα»	61	18588	διπλήθε Κων(η) πολίν 26 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		έτ. «Πόμασοι»	37	2159	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 2 'Ιουλ. διά Νόρκοπιγκ
ΓΑΛΑΤΑ		έτ. «Γαλήνη»	60	10186	άνεχ. Χογκ Κογκ 26 'Ιουν. δι' 'Ειλάτ
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Γαύσιον»	53	13649	άνεχ. Κεμπιτ 25 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Γαλήνη»	56	6424	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 10 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΡΑΝΙΑ		έτ. «Γκάριανη» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουν. διά Κων(η) πολίν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		έτ. «Γκάριανη» Δ.Ε.	52	2824	άνεχ. Ντακάρ 25 'Ιουν. δι' 'Αρκούς
ΓΕΡΟΓΓΙΑ		έτ. «Αντενίανο Σέδεν»	52	23451	άνεχ. Γένοβαν 30 'Ιουν.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ (δ.)		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	53	6241	άνεχ. Ωδέας 14 'Ιουν. διά Γουέστ Λεϊκ
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ		έτ. «Φλόρδικ»	53	12729	άνεχ. Ωδέας 2 'Ιουλ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Άβε Μαρία»	62	16765	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Μ. (δ.)		N. I. Βαρδινογιάννης	61	18796	έφθ. Λευκεσσον 6 'Ιουλ. διά Σιδέρες
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Μ. II (δ.)		έτ. «Μίνωας»	48	1928	άνεχ. Γκότεμπουργκ 5 'Ιουλ. διά Σλάγκεν
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ		έτ. «Κ.Α.Μ.Α.»	52	16605	έφθ. Φερρόδηλ 29 'Ιουν.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ		έτ. «Κρέτας»	39	2958	άνεχ. Μπάχια Μηλάνκα 1 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Άλμαζόρ»	70	10006	άνεχ. Ωδέας 2 'Ιουλ. διά Πόρτ Λεϊκ
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Μαρούτσο»	68	9071	άνεχ. Κεμπιτ 25 'Ιουν. δι' 'Ειλάτ
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ		έτ. «Αιτζίαν»	70	18634	άνεχ. Κέμπο Ρόχο 21 'Ιουν.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Σητάντη»	69	10006	έφθ. Σάντος 6 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Άλμπα»	70	19162	έφθ. Αματερνταμ 2 'Ιουλ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)		Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άργει εις Πειραιά από 10 'Ιαν.
ΓΙΑΓΚΟΣ		έτ. «Φλόρδικ»	57	12729	άνεχ. Χάντην ρόδες 3 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Κονκουνιστα»	60	41982	άνεχ. Λίθερπολε 5 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρες
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Χουμάντια»	63	11194	άνεχ. Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.		έτ. «Τέξ - κοκλά»	52	6033	άνεχ. Αμπιτζάν 21 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ ΛΑΣ (δ.)		έτ. «Πεντάν»	65	21374	άνεχ. Θιλαδεψειαν 29 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΓΙΑΝΝΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Άχιλ. Χαλκούσπις»	65	28945	είς Πειραιά (έπισκευαι)
ΓΙΝΑ		έτ. «Λαναράδης»	53	3899	έφθ. Λειζερες 7 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΤΥ		έλλην. συμφέροντα	71	10000	άνεχ. Μπέλαδην 4 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Λουδίνον 5 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΡΟΝΤΩΝ		έτ. «Γιουροσίπ»	56	4048	έφθ. Ματαντί 19 'Ιουν.
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ		έτ. «Πάλομα»	50	6057	άνεχ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν. διά Ρεύνιδν
ΓΚΑΛΑΤΑ		έτ. «Τρανσμάρ»	52	2676	ύπο παραλαθήν
ΓΚΑΛΑΞΥ		έλλην. συμφέροντα	45	3312	έφθ. Πλότες 5 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ρεινάτε»	61	28917	άνεχ. Λαδάν 21 'Ιουν. δι' 'Ιμμιγχαν
ΓΚΙΚΑΣ		Δούρος - Βογανάτσος	48	2358	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΓΚΙΜΠΛΑ (δ.)		έτ. «Κιμπλά»	54	12968	άνεχ. Γιουροπόρτ 30 'Ιουν.
ΓΚΛΑΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρβαλόρια»	58	19152	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 30 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΚΛΟΥΡΥ		έτ. «Αντζελικ»	52	2077	άνεχ. Βιρτουότταν 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΝ		έτ. «Κόλνταντ Κόιν»	52	1957	άνεχ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διά Χάθρην ρόδες
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΤ (δ.)		έτ. «Αστροκαρίτσα»	30	3011	έφθ.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	έτ. «Γκόλαντεν Κρός»	68	11148	άνεχ. Μπωμόντ 15 'Ιουν.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ	έτ. «Γκόλαντεν Λάνσ»	69	11148	άνεχ. Καλλάδο 21 'Ιουν. διά Σέτε
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ	έτ. «Γκόλαντεν Φλίσ»	69	11148	άνεχ. Τοκοπίλα 5 'Ιουλ.
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Μαρβίτραντ»	59	10526	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 7 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φράνγκουμπτζ»	49	2641	άνεχ. Πειραιά 30 'Ιουν. διά θεο) νικν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Λίττλ Μπήρι»	57	9132	έφθ. Μπάραρον 17 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο»	63	15373	άνεχ. Χοινκάκη 4 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	έτ. «Καντλόκαρ»	62	15389	έφθ. Βακαγιάμα 5 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Ιω. Λάτος	52	11580	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΤΣ Α.	έτ. «Ελαίσερς»	71	14900	άνεχ. 'Αλιθέρωαν 27 'Ιουν. διά λός "Αντζελες
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	έτ. «Καντλόκαρ»	58	10139	δηλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Κορέαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΤΝΤ	έτ. «Γκλέιντ»	52	15762	άνεχ. Γκλησάρη 7 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Όπολη»	68	22531	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά Κεράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Όυνζ»	68	23636	άνεχ. Σάντο Νιουκσοτλ (Άυστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'Α	έτ. «Τουρδόρλη Ντείλα»	52	15729	δηλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρώνη»	61	15979	άνεχ. Λισσαβώνα 6 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. «Γραβία»	51	2133	δηλήθε Κνω) πολιν 5 'Ιουλ. διά Μηουργκάς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Μπάρι 7 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΔΑΛΩΝ (δ.)	έτ. «Άρμπα»	55	11307	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΔΑΝΑΗ IV	Πηγή 'Αλεξάτου	46	1831	άνεχ. 'Αμπιτζάν 12 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΔΑΝΑΟΣ	Πηγή 'Αλεξάτου	43	1845	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά Νιουκσοτλ (Άυστρ.)
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Δελφοί Πριμέρα»	48	1553	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά 'Αντίκυρα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιολία»	59	9312	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Γκριλιθέρ»	71	9000	εις Σκερμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έτ. «Δέσποινα Α.»	35	3724	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Αντάιος»	37	2002	άρρει εις Πειραιᾶ από 11 Μαΐου
ΔΕΥΤΕΡΟΝ	έτ. «Μανούπολου»	37	4989	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 'Ιουλ.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σίπηνικ Ντεβέλοπμεντ»	63	16417	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΔΗΑΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	«Σίπηνικ Ντεβέλοπμεντ»	64	16417	άνεχ. Ντωπούναν 27 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σίπηπηκ Ντεβέλοπμεντ»	61	16417	άνεχ. Φάλμουθ 18 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. δι' 'Αννάμπα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Πλαν Μάλ»	53	2379	άνεχ. Δουνκέρκην 1 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ	έτ. «Θάδαι»	58	8636	ύπο παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Αράπκο»	56	3369	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιουν. διά Ντουακότ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 Μαΐου διά Τοικτάρο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Φιργουνίνες»	55	3534	έφθ. Χοντένια 18 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Θεσαπάτρων»	56	8782	άνεχ. Βανκούβερ 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μίνερβα»	44	13486	έφθ. Αλινόποταν 1 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλόρι»	63	10523	άνεχ. Ιμιγκαμ 30 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Τρανομεντιτεράνεαν»	51	6895	εις Καντίς από 27 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.	έτ. «Κόλον»	49	3948	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 4 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	Μ. Γκιγκιλίνης	52	1812	έφθ. Μάντσεστερ 28 'Ιουν.
ΔΗΜΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	άνεχ. Σπέτζια 3 'Ιουλ. διά Βαλένθια
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	έτ. «Δήμος»	54	4486	άρρει εις Πειραιᾶ από 29 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	έτ. «Γκρήνοτοσούν»	71	10007	έφθ. Βαλτιμόρην 1 'Ιουλ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	Ν. Βαρδινογιάννην	58	16277	άνεχ. Βίλμιγκτων (Β.Κ.) 21 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Διάκαν»	59	4218	έφθ. Αινόγύσταν 1 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διάκαν Προγκρές»	58	4225	άνεχ. Βίλμιγκτων (Β. Καρ.) 30 'Ιουν.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Χοραμάχρ 19 Μαΐου
ΔΙΡΟΥΣ II	έτ. «Πλαίνηρ»	50	1515	έφθ. Μπάρι 30 'Ιουν.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	59	7801	έργει εις Πειραιᾶ από 5 'Απρ.
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Βούβαν 3 'Ιουλ.
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Μαινδρος»	55	6190	άνεχ. Μπιλμπάρι 22 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	έτ. «Δυρός»	46	2271	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ. διά Χιρόσιμα
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Διόνυσος»	54	11313	άνεχ. Τζιπούτι 4 'Ιουν. διά Ητζαχαν Μπαϊν
ΕΒΗ	έτ. «Μαρόμια»	49	4727	εις Περού από 19 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΕΒΡΟΣ I.	έτ. «Ηνκλ»	70	10006	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Απρ. διά Χούγκναν
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Έδρος Ι»	70	3654	άνεχ. Βανκούβερ 18 'Ιουν. διά Τσινβαγκτάρ
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Αστρο Καστελλάνο»	56	9041	άνεχ. Χακόδαντην 23 'Ιουν. δι' 'Ιντσόν
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. «Σάντο Ειρήνη»	58	8005	άνεχ. Βιτόρια 30 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Άφοι Καρμιρ»	44	2074	άνεχ. Ντακάρ 22 Ιουν. διά Παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Λακυνική»	48	3269	εις Περού από 19 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Απρ. διά Χούγκναν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	άνεχ. Βανκούβερ 18 'Ιουν. διά Τσινβαγκτάρ
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Άλμπιου»	52	4423	άνεχ. Χακόδαντην 23 'Ιουν. διά Τσινβαγκτάρ
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαρμαντάτο»	70	16258	άνεχ. Βιτόρια 30 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΚΤΩΡ	έλλην. ουμφέροντα	50	2643	άνεχ. Ντουάλα 28 'Ιουν.
ΕΛΕΙΤΣΤΡΙΑ II	έλλην. ουμφέροντα	44	2524	άνεχ. Ντουάλα 28 'Ιουν.
ΕΛΕΑΝΑ (δ.)	έτ. «Ερεις»	48	1759	εις Περού από 19 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Στανίνα»	70	8866	άνεχ. Κόριτον 17 'Ιουν. διά Περοβίκον Κόλπον
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεν» Σ.Ε.	44	5202	άνεχ. Λαύριον 16 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΕΛΕΑΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλεναν»	63	1196	έφθ. Χαλκίδα 18 'Ιουν.
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	58	5729	άνεχ. Ντακάρ 26 'Ιουν. διά Καλαμπάρ
ΕΛΕΑΝΗ	έτ. «Ανδρία»	52	12239	έφθ. Στίγμες 6 'Ιουλ. διά Καλαμπάρ
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Εύονιος»	48	8420	άνεχ. Σάντος 4 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αύρες
ΕΛΕΑΝΗ	έτ. «Αλαντζε»	58	2739	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Β. (δ.)	έτ. «Αλαντζε»	47	2577	άνεχ. Πεναγκ 4 'Ιουλ. διά Γουαμπόδα
ΕΛΕΑΝΗ Η. Φ.	Νικ. Βαρδινογιάννην	58	12680	άνεχ. Σαιν Μιχαέλς 28 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Φράγκα»	63	9858	έφθ. Κόμπε 2 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	έτ. «Μινάς»	49	11389	έφθ. Μπάρι 1 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Ελεναρίδη»	58	8523	έφθ. Ρότερντομ 8 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Τσόνελ»	50	4294	άνεχ. Είλατ 3 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΙΤΣΑ Σ.	έλλην. ουμφέροντα	46	1588	άρρει εις Πειραιᾶ από 12 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρλίνεας»	52	2929	άρρει εις Πειραιᾶ από 9 Φεβρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. «Ηλ. Τομπούλης»	54	8886	ύπο παραλαβήν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Εύπολοιa 1»	29	2581	άνεχ. Ασόντον 27 'Ιουν.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	49	4605	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Αλάντζε»	56	4380	άνεχ. Θεο) νικν 26 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΥΚΩΝ	έτ. «Ετέρνιτη»	48	2548	άνεχ. Κόμπε 27 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	70	18734	άνεχ. Αύγυστονταν 27 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	43	7989	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 7 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	Τρανοπασιφίκ & Γιουνίβ.	60	7297	άνεχ. Ντώρμπον 6 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Ετούντε»	60	7297	έφθ. Καλκούταν 30 'Ιουν.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Κέπι Τάουν 27 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6659	άνεχ. Αύγυστονταν 27 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΗΤΗ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Βάλβις Μπαϊν 23 'Ιουν. διά Νέαν 'Υρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν Χιούστον 18 'Ιουν. διά Κοσιν
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαδιμ»	52	2778	δηλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	7068	άνεχ. Καλκούταν 3 Ιουν. διά Νέαν Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Ντώρμπον 6 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Τεργέστην 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	56	7510	άνεχ. Κοσιν 3 'Ιουν. διά Νέαν Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	56	7510	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Τζιμπούτη
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ	έτ. «Ελληνική»	71	9850	διάλεις Μπρούνομπούτε 23 'Ιουν. διά Νέαν Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	57	7063	άνεχ. Ταμάτεσ 23 'Ιουν. διά Τζιμπούτη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Κάργκο»	71	9900	εις Τουρκούν ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	έφθ. Ντάρ ές Σαλαμ 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (Αδίνερ)	έτ. «Μαρφούντζα»	32	18564	άνεχ. Ταϊτήν 27 'Ιουν. διά Σαουθάμπτον
ΕΛΣΙΣ	έτ. «Ελξις» Ι.	52	1924	έφθ. Μπλέφασ 5 'Ιουλ.
ΕΛΟΝΑ	Κ. Ευσταθίου	25	4011	διάλεις Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Βεγγάζην
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππῆς & Ν. Κουκουνᾶς	46	3472	άνεχ. Ντακάρ 29 Μαΐου δι' Απαπα) λάγκος
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Σπάνηλη»	54	1585	άνεχ. Ρότερνταμ 27 'Ιουν. διά Παναμά
ΕΜΕΡΑΛΤ	έ			

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΕΜΠΙΑ	57	21185
ΕΝΟΤΗΣ	55	2555
ΕΞΕΤΕΡ	54	8146
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	47	1149
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	65	37469
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	70	10006
ΕΡΑΤΩ	53	5690
ΕΡΑΤΩ	69	12754
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	66	2999
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	43	1589
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	43399
ΕΡΩΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	70	10006
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	61	8976
ΕΣΤΙΑ	52	15848
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	58	12168
ΕΤΕΣΙΑΝ (δ.)	37	5574
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	56	16392
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	54	10251
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	51	16203
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	49	4723
ΕΥΔΑΚΙΑ	53	17354
ΕΥΕΛΠΙΣ	67	9854
ΕΥΗ Τ. (δ.)	57	10371
ΕΥΘΑΛΙΑ	54	12423
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	70	10006
ΕΥΝΟΙΑ	50	4734
ΕΥΣΕΙΝΟΣ	61	6373
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	61	6373
ΕΥΡΥΤΕΝΗΣ	56	8985
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	60	6288
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	60	6288
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	56	9095
ΕΥΡΥΤΑΝ	56	1690
ΕΥΤΕΡΗΝ	65	9854
ΕΥΤΥΧΙΑ	43	7249
ΕΥΧΑΡΙΣ	55	5008
ΕΦΘΗ	58	4529
ZANET	53	101919
ZANETTA III (δ.)	61	10965
ZAPATOΥΣΤΡΑΣ	49	2806
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	58	12493
ZΩΓΙΑ (δ.)	66	2975
ZΟΥΓΡΟ	71	10006
ZΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	39	1266
ZΩΗ	53	15899
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	55	8021
ZΩΡΖΕΤΤΑ	57	10173
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	57	9060
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	55	7757
ΗΡΑ	48	1524
ΗΡΑΙΟΝ	54	4723
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	66	21374
ΗΘΑΙΣΤΟΣ	61	14518
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	58	9603
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ	57	12629
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	57	1325
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	61	21894
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	46	2749
ΘΕΟΔΩΡΑ Κ.Α.	54	13157
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	51	9810
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	50	1507
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	63	15929
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	58	15895
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	53	8995
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑ (δ.)	50	8065
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	50	2276
ΘΕΤΙΣ Κ.	38	3581
ΘΕΩΡΙΣ	35	2680
ΘΗΡΑΙΟΣ	46	1988
ΘΗΣΕΥΣ	51	3435
ΘΙΣΜΠΗ	58	8078
ΘΩΜΑΣ Α.	53	3004
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	70	11489
ΙΑΣΩΝ	51	2071
ΙΑΣΩΝ	59	5411
ΙΒΑΝΟ	57	9746
ΙΖΟΜΠΕΛ	68	9066
ΙΘΑΚΗ	39	1514
ΙΚΑΡΙΑ	70	10886
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670
ΙΚΑΡΟΣ	69	11489
ΙΚΤΙΝΟΣ	55	6640
ΙΛΙΟΝ	48	3514
ΙΛΙΟΝ	52	8633
ΙΝΑΟΝΗΣΙΑ (δ.)	48	2088
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	56	17940
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	55	12576
ΙΟΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	56	12569
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	53	1548
ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ	65	39011
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	46	6727
ΙΤΑΛΙΑ	48	3246
ΙΩΑΝΝΑ	45	9918
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	56	12230
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	59	3162
ΙΩΑΝΝΗΣ	47	2280
ΙΩΑΝΝΗΣ	48	1845
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	67	20568
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	55	8799
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	69	9073
ΙΩΝ	71	11290
ΙΩΝ	57	7109
ΙΩΣΗ Β. (δ.)	58	13316
ΙΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	46	9767
ΙΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	61	10934
ΙΚΑΡΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	50	7585
ΙΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	49	7612
ΙΚΑΒΟ ΔΕΛΩΝΙ	60	10934
ΙΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	57	10110
ΙΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ	55	2762
ΙΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16306
ΙΚΑΛΑΧΑΡΙ	59	8562
ΙΚΑΛΙΡΡΟΗ	59	8860
ΙΚΑΙΑ Λαζαρέντε		άνεκ. Ούμ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Δουνκέρκην άνεκ. Τύνιδα 3 'Ιουλ. διά Βεγγάζην διπλής Μπρούνωμπουτελ 6 'Ιουλ. διά Καράτοι όργει εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαΐου άνεκ. Λάζ Πάλμας 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Νιού Γουέστμινστερ διπλής Παναμά 4 'Ιουλ. διά Κορίντο άνεκ. Βαναμά 30 'Ιουν. διά Βανκούμπερ άνεκ. Τήν 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην εἰς μεσογειακάς μεταφοράς άνεκ. Ιεμπλ Μπαιν 7 'Ιουλ. άνεκ. Μασσαλίαν 5 'Ιουλ. διά Χόκ Κόκ εφθ. Πειραιά 8 'Ιουν. διπλής Μπρούνωμπουτελ 24 'Ιουν. διά Ρίγα άνεκ. Πόρτο Άλεγκρε 3 'Ιουλ. διά Γδυνία (σημ. Κύπρου) άνεκ. Σπέτζια 30 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ άνεκ. Αμοτερνταμ 1 'Ιουλ. διά Αμερίσον εἰς Ράς Σαντάντ ἀπό 4 Αύγ. 1969 εφθ. Παρανάγκουα 4 'Ιουλ. διπλής Κων) πολιν 29 'Ιουν. διά Ιοραϊλ εφθ. Όλμπαν (Δ.Α.) 5 'Ιουλ. άνεκ. Σαβάνναν 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ εφθ. Λός 'Αντζελες 2 'Ιουλ. άνεκ. Χαμπτον ρόδης 20 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαυίαν ὑπό παραλίθην εφθ. Πειραιά 9 'Ιουν. οιπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. άνεκ. Ραβεναν 25 'Ιουν. διά Γκέλα εφθ. Πειραιά 28 'Ιουν. ψυ. μη. Αύρες 5 'Ιουλ. διπλής Κων) πολιν 18 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν διπλής Παναμά 20 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν εφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ. διπλής Κων) πολιν 24 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν εφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ. άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην εφθ. Χαμπτον ρόδης 26 'Ιουν. εφθ. Βρυττόν 7 'Ιουλ. εφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13 Δεκ. εφθ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ. άργει Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Βρυττόν άνεκ. Τζιμπούτι 22 'Ιουν. διά Ιταλίαν άνεκ. Ναγκόγια 22 'Ιουν. διά Λός 'Αντζελες εἰς μεσογειακάς μεταφοράς άνεκ. Λονδίνον 21 'Ιουν. διά Κιουρασσό άνεκ. Μανόνιος 19 'Ιουν. εἰς Τόκιο υπό συμπλήρωσιν άνεκ. Ντώρμπαν 27 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον άνεκ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλ. διά Έλ Παλίτο διπλής Κων) πολιν 4 'Ιουλ. άνεκ. Ντάρ ες Σαλάμ 2 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν εφθ. Νέαν 'Ορλέανην ἀπό 9 Νοεμ. εφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 'Ιουν. διά 'Αγ. Φραγκίσκον διπλής Παναμά 18 'Ιουν. άνεκ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον ὑπό παραλίθην άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουν. διά 'Αρούμπα εφθ. Νέαν 27 'Ιουν. εφθ. Πειραιά 29 'Ιουν. άνεκ. Ναγκόγια 27 'Ιουν. εφθ. Αμέρερον 5 'Ιουλ. άνεκ. Σιγκαπούρην 11 'Ιουν. διά Πλατζού εφθ. Τζακάρτα 1 'Ιουν. διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. εφθ. Λός Πάλμας 5 'Ιουλ. άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 Μαΐου εφθ. Βενετίαν 3 'Ιουλ. άποτ Σουάν 7 'Ιουλ. διά Σαφάγκα εφθ. Σπαλατον 30 'Ιουν. εφθ. Μπράκε 13 'Ιουν. εἰς Πέσσαμα (έπιοκεναι) άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν άνεκ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν άνεκ. Λομπίτο 24 'Ιουν. διά Πουάντ Νουάρ άνεκ. Μαντράς 1 'Ιουλ. διά Κόμπε άνεκ. Χιουστον 1 'Ιουλ. άνεκ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διά Βομβάν άνεκ. Μαντράς 30 'Ιουν. διά Βομβάν άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 Φεβρ. άνεκ. Σουάίμπα 5 'Ιουν. διά Τζακάρτα άνεκ. Αμμωχαστον 5 'Ιουλ. εφθ. Πειραιά 26 'Ιουν. άνεκ. Τήν 29 'Ιουν. διά Σάροχ εφθ. Χουέλδα 4 'Ιουλ. άνεκ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιθύης) άνεκ. Χόρ άλ 'Μαγία 6 'Ιουν. διά Γενοβαν άνεκ. Κουβάιτ 3 'Ιουλ. διά Καλκούτταν προσφρατεν έξωθι Σέτε 10 'Ιαν. 1970 διπλής Παναμά 27 'Ιουν. διά 'Αρούμπα εφθ. Τήν 25 'Ιουν. άνεκ. Μαλάκκα 19 'Ιουν. διά Καντόνα άνεκ. Γιαμπι Σάουντ 26 'Ιουν. διά 'Ιαννίναν διπλής Κων) πολιν 1 'Ιουλ. διά Νερωποίασκην άνεκ. Πούλο Μπούκον 13 'Ιουν. διά Κίναν εἰς Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν άνεκ. Κομώ Μπαιν 10 'Ιουν. διά 'Άλγεριαν άνεκ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουν. διά 'Ερυθράν Θάλασσαν εφθ. Λιθεπούλι 1 'Ιουλ. εφθ. Κοατζακόλακος 18 'Ιουν. άνεκ. Ρέττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Σάφι διπλής Κων) πολιν 21 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν εφθ. Μπαντ Ρούζ 28 'Ιουν. άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ ὑπό πα-αλαδήν διπλής Παναμά 29 'Ιουν. διά Τσινχαο ὑπό παραλίθην εφθ. Ουντεβάλα 1 'Ιουλ.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. «Γέμελου»	55	11792	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	έτ. «Αστρο Ναβιέρα»	71	9074	άνεχ. Σίδον 9 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μίχαλος & Υιοι	55	6133	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 25 'Ιουν. διά Μοζαρδίκην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άιλα Γκράντε»	44	7249	άνεχ. Κέιπ Τάουν 4 'Ιουλ. διά Νακάλα
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	65	15932	άνεχ. Μόζι 7 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Σέθεν 'Αϊλας»	51	7154	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	έτ. «Καλυψώ»	53	10577	έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 4 'Ιουλ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	54	5774	άνεχ. Παρανάγκουν 24 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαριόκα»	45	5130	όργει εἰς Ζεσμπρούγκε από 26 Μαΐου
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνά II»	53	6553	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νοτ Μεντιτεράνεαν»	49	11771	διπλής Κων) πολιν 28 'Ιουν.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σούνιον»	55	1582	έφθ. Δουνκέρκην 30 'Ιουν.
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Νοτ Μεντιτεράνη»	64	1763	άνεχ. Βιρτούν 30 'Ιουν. δι' Αύγουστον
ΚΑΠΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	57	1549	έφθ. Μαρσαλα 2 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεν Μπαλκ.»	62	1562	άνεχ. Σκικντα 25 'Ιουν. διά Μπεζάδια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	67	16098	έφθ. Χούλα 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	53	5185	έφθ. Μπιζέρτα 29 'Ιουν. (έπιοκευα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Κλόμπον Μπάλκ Κάρ.»	68	9031	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	68	24801	άνεχ. Βακαγίανα 21 'Ιουν. διά Ταμανο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Μυθικός Πλούτος»	51	6076	έφθ. Πόρτο 'Αλεγκρε 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Σανμάμπας»	50	5120	άνεχ. Μίζουσίμα 20 Μαΐου διά Χοινκάγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	71	30192	άνεχ. Τομπάτα 26 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	46	2103	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	50	4876	εἰς Πειραιά από 21 'Απρ. (έπιοκευα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	άνεχ. Σέθεν 'Αιλαντς 6 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλιμεναρ»	67	24734	διπλής Παναρά 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελναίονι»	62	18411	άνεχ. Μουκαστα (Άυστρ.) 24 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Σεπή 'Ηγκλ»	69	9044	έφθ. Θάντερ Μπαιν 24 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουν. δι' 'Αμρουάιν Μπαιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσαρτέριγκ»	66	16164	έφθ. Ναγκόγια 2 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εφμάρινερς»	60	8497	έφθ. Πάρτιγκτων 3 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	διπλής Παναρά 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	έτ. «Σάντα Σεούλια»	60	8717	άνεχ. Μουκαστα (Άυστρ.) 24 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Μαρίνον Σίππιγκ»	55	12495	έφθ. Χόμπε 30 'Απρ. διά Χοινκάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Εύγενεια»	59	8493	άνεχ. Σιγκαπούρην δεδος 25 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΑ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Νταρμπαν 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Ιντερ Σπή Τρειντέρες»	62	9229	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΗΣ	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	άνεχ. Τσέλνα 20 'Ιουν. διά Βομβάνην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	Π. Παππής - Ν. Κουκουνάς	44	5184	άνεχ. Χάμιλτον ('Οντ.) 4 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΟ	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	διπλής Παναρά 2 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Λέποα»	64	3717	άνεχ. Κέμπε 30 'Απρ. διά Χοινκάγκ
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2336	άνεχ. Αμοτερταίη 18 'Ιουν. διά Θάντερ Μπαιν
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	διπλής Παναρά 10 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΣΣΕΛΑ	έτ. «Σπτρέιντερς»	70	10886	άνεχ. Αδελαΐδα 9 'Ιουλ. διά Μπάρερ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έλλην. ουμφέροντα	51	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Μαρεμπρέσσας»	53	5603	άνεχ. Αμβέρσαν 25 'Ιουν. διά Βαλναραΐζο
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	έτ. «Άγιαμποντέ»	51	9936	άνεχ. Κευκέπ 7 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΣΤΡΕΝΤΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεχ. Σαμψόνια 30 Μαΐου διά Κιναν
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ'	έτ. «Ιντερ Σ. Γουορλ. 'Οδ.»	71	9690	έφθ. Κων) πολιν 5 'Ιουλ.
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΟ (δ.)	έτ. «Άρδαζα»	48	1501	άνεχ. Τείμηλ Μπαιν 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	έτ. «Ενοάιν»	50	18723	άνεχ. Νταρμπαν 12 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΑΤΙΝΑ	Α'φοι Κολοκοτρώνη	54	11136	άνεχ. Βενετίαν 4 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΚΕΑ	Μ. Παγούλατος & Σία	56	1082	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	έτ. «Αφρομάρ»	55	2683	έφθ. Σαλαδόρι 1 'Ιουλ.
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Λαγκοντοράντο»	71	10000	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	άνεχ. Λίερπρουλ 4 'Ιουλ. διά Ντάρ εξ Σαλάμ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Θοεύς»	57	9153	άνεχ. Σεπ 29 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Κιγ' Θράσα»	63	15740	άνεχ. Σιμίζου 29 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Μίνοαν»	58	11156	διπλής Κων) πολιν 19 'Ιουλ. διά Κωντάντζον
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεχ. Πιοκοχάμαν 25 'Ιουν. διά Κληβελόντ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΑΔΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	έτ. «Πρόπτη»	61	16068	άνεχ. Κέιπ 23 'Ιουν. διά Τουμάκο
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Κινι»	61	25409	άνεχ. Μένα 'Αχαντρι 5 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	άνεχ. Αμβέρσαν 29 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8562	έφθ. Κόρκ 8 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Κέαναδ»	42	2269	έφθ. Σαδόνα 2 'Ιουλ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Πεντόντο»	62	9951	όργει εἰς Πειραιά από 17 'Ιαν.
ΚΙΜΩΝ (δ.)	Μ. Νούκις	56	8362	έφθ. Αυδούον 4 'Ιουλ.
ΚΙΝΙ (δ.)	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	άνεχ. Λίερπρουλ 4 'Ιουλ. διά Ντάρ εξ Σαλάμ
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Θοεύς»	57	9153	άνεχ. Σεπ 29 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Κιγ' Θράσα»	63	15740	άνεχ. Τοικάτο 29 'Ιουν. δι' ΗΠΑ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	άνεχ. Ντακάρ 20 'Ιουν. διά Κουβέτιτ
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Πόκο»	47	2131	έφθ. Ακαμπα 22 'Ιουν.
ΚΟΛΛΑΝ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	έφθ. Α'νκόρυ 2 'Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Πεντόντο»	62	9951	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Καλιόρα»	58	10011	άνεχ. Λίερπρουλ 4 'Ιουλ. διά Ντάρ εξ Σαλάμ
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Μαρβενούστο»	56	20855	άνεχ. Κουβάιτ 17 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΚΟΡΘΙΑΝ	έτ. «Σπζετ ΙΙ»	48	1977	άνεχ. Απαλα/Λάγκος 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Κόρθινον»	58	9292	άνεχ. Μπ. Αύρες 23 'Ιουν. διά Γιαδάτα
ΚΟΡΙΝΘΙΚΗ	έτ. «Διαμάντη»	46	2361	άνεχ. Αυδέρσαν 28 'Ιουν. διά Σεβίλλην
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Πίνδος»	59	4267	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 21 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 'Ιουλ.
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ. «Λούνα III»	64	28349	διπλής Πιραλάτρο 29 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΚΡΙΟΣ	έτ. «Κούρκη»	53	6955	εἰς Δονικέρικην 9 'Ιουλ.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Ούρανος»	59	16989	έφθ. Αμβέρσαν 25 'Ιουν.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	έφθ. Ισκεντερόυ 24 'Ιουν.
ΚΥΝΟΣ	έτ. «Μίραμάρ»	59	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκου 24 Μαΐου διά Κίναν
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουλ.
ΚΥΜΑ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	άνεχ. Αμπιτζάν 29 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ	Ρουσσος & Σία	38	2838	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	(Ελληνική) Α.Ε.	45	3799	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Μοταντί
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	56	9086	άνεχ. Κουβάιτ 26 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΙΟΝ	έτ. «Κυρίλιον»	66	20516	άνεχ. Λεωνέντζο 7 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	4486	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Άδ. Μπουσές κλπ.	51	2644	άνεχ. Βαλένθια 6 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρτριαλη»	47	3213	ύπο παραλαβήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ερμούπολις»	68	9084	άνεχ. Μπάροιν 30 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ. «Νόδα»	52	1384	άνεχ. Βενετίαν 26 'Ιουν. διά Μοστύν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. Λ. Κ. Μίχαλος	37	1272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφοι»	54	8063	άνεχ. Λεωνέντζο 15 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμια»	67	15355	διπλής Παναρά 3 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σιτία»	53	5921	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	έτ. «Λόδε Χέρμανος»	54	4862	έφθ. Πιρούνδας πολιν 28 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Αίτζιαν»	56	8474	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	έτ. «Οσεάνικη»	65	14088	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΛΑΙΔΑΦ	έτ. «Νταριτέναλ»	56	8108	διπλής Κιναν) πολιν 6 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΑΦ ΛΗΔΟΣ	έτ. «Πόμπος»	53	5690	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΛΑΙΔΑΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Κούμπερτακάλη»	43	3874	άνεχ. Μοιτάσσα 30 'Ιουν. διά Μπεζάρα
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Χριστούμη»	49	2273	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ. «Κουμπάκονη»	50	2494	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
	έτ. «Αττικα»	54	3315	άνεχ. Σαγκάπην 24 'Ιουν. διά Μπάραν
	έτ. «Ντουένος 'Αρμαντόρα»	60	14269	
	έτ. «Ντουένος 'Αρμαντόρα»	57	6132	

ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΕΗΣ	έτ. «Αλφα»	60	9486	άνεκ. Πόρτ Αλμπέροι 23 'Ιουν. διά Ντάνκαν Μπαιν
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελφορτούνα»	70	16306	άνεκ. Κασσιούνγκ 29 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντε»	62	10514	άνεκ. Καζαμπλάνκα 19 'Ιουν. διά Κίναν
ΛΕΝΑ	έτ. «Κωνοταντίν»	54	2488	διπλής Κων) πολιν 28 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άργει εις Πειραιά από 20 'Απρ.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ρασόνελ»	47	2685	άνεκ. Άμιτζάν 1 'Ιουλ. διά Βιρυτόν
ΛΕΩΝΗΣ	·Αχ. Χαλκούσης	50	6724	διπλής Κων) πολιν 23 'Ιουν. διά Νοθωρωσίσκην
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαίρονς»	65	15738	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Ιουν.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουν. διά Πούλο Σαμπού
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσόποσιφικ»	52	4995	έφθ. Νέαν Ύόρκην 7 'Ιουλ.
ΛΙΔΗ Μ.	έτ. «Αγία Νεοτίνι»	57	7110	άνεκ. Θλημπαν (Δ.Α.) 15 'Ιουν. διά Μπάρον
ΛΙΛΑΥ	έτ. «Κεφαλληνιάκη»	46	1670	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	έτ. «Σιμπολο»	52	4435	ύπο παραλαβήν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	άνεκ. Ντώρμπαν 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ζετάρη»	56	10210	έφθ. Μακέιο 4 'Ιουλ.
ΛΙΝΑΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10196	διπλής Παναρά 5 'Ιουλ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίντο»	60	14302	άνεκ. Βανκούμερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Αμβέρσαν 8 'Ιουλ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	(«Ελληνική») Α.Ε.	50	2696	έφθ. Αρζεθ 28 'Ιουν.
ΛΟΥΓΑΙΑ	έτ. «Ελαΐμια»	57	4486	άνεκ. Πειραιά 5 'Ιουλ. διά Λάρυμνα
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Ακτίς»	69	25168	άνεκ. Μιζουίμια 29 Μαΐου
ΜΑΓΑΔΗΝΗΣ	έτ. «Μάγκνα»	70	2867	άνεκ. Αμβέρσαν 26 'Ιουν. διά Καμούρ
ΜΑΓΚΝΟΙΑ	έτ. «Πρώτο»	51	7127	άνεκ. Ντώρμπαν 14 'Ιουν. δι' Όρμοκ
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολόιλ»	58	18297	άνεκ. Νέαν Υόρκην 25 Μαΐου δι' Αρούμπα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαίσονδρος»	63	15929	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμπαρ»	68	22391	έφθ. Αματερόταμ 13 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	έφθ. Ναγκόγια 3 'Ιουλ.
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλη»	55	1517	έφθ. Σμύρνην 1 'Ιουλ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλενικ Μπόλι Τράνσον»	67	38286	διπλής Παναρά 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Μακοβέντσιούρ»	38	5148	άνεκ. Θεσσαλονίκην 7 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. Μάκο Προγκρές	43	4419	έξωθι Σαν Λορέντζο 6 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Μακοπροσπέριτο»	40	5307	άνεκ. Χοραμαχρ 23 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	έφθ. Μασσαλίαν 3 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τρανσμάγκο»	51	10712	άνεκ. Σαντερλάντ 25 'Ιουν. δι' Ιμμιγχαμ
ΜΑΚΟ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. «Μακοφιντέλιτο»	44	5306	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Κατανία
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φόρτσιον»	47	2848	άργει εις Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΜΑΝΑ (δ.)	·Αχ. Χαλκούσης	55	11430	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουν. διά Γουαμπόσ
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 26 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμαχ	51	11022	έφθ. Σταδιαγκερ 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ	έτ. «Ελληνίδης Βεντσίνος	45	3766	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	έτ. «Λάτσης	51	16440	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18231	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	άνεκ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. δι' Αποπα) Λάγκος
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζένερερ Κόρριερ»	66	18569	έφθ. Μαιζούρου 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	έφθ. Ροττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΙ	έτ. «Μαρι»	58	4219	άνεκ. Ισκεντερόυν 27 'Ιουν. διά Βρέμην
ΜΑΡΠΙΑ	έτ. «Ιόνιν»	62	9455	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Σαγκάπην
ΜΑΡΠΙΑ III	έτ. «Λαέρτης»	70	9101	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΜΑΡΠΙΑ Α. Δ.	Γιολόδαση - Μαρούλης	53	824	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΠΙΑ Β.	έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	άνεκ. Ριγιέκαν 24 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΠΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «Γιντερμάρ Σέρβις»	55	3597	έφθ. Ειδονυμασούθ 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΙΑ Ι.	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεκ. Χάβρην 27 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΜΑΡΠΙΑ Κ.	έτ. «Φρόσω»	70	9070	διπλής Παναρά 6 'Απρ. διά Μανιλάν
ΜΑΡΠΙΑ Λ.	έτ. «Μονχάτανη»	52	7676	έφθ. Χιούστον 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΙΑ ΛΙΖΑ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΠΙΑ Ν.	έτ. «Μελιγαλά»	52	4219	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΠΙΑ Ρ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πλαστάνι»	41	5291	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΠΙΑ Τ.	έτ. «Πασιφίκα Θιναναϊάρια»	62	11033	έφθ. Κεμπέκ 9 'Ιουν.
ΜΑΡΠΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ελετάον»	36	1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Πανδίστα»	57	10314	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΠΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ. «Ριμάρον»	62	14047	άνεκ. Πουάντ α Πίερ 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Έλεις II»	54	8025	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	Ίω. Λάτσης	50	16485	έφθ. Σάροχ 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	Α. & Μ. Μπουσούς	47	1595	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟ Σ.	«Γέμελος Μαρ. Έντερη»	68	10016	έφθ. Οταρού 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ Σ.	έτ. «Γκλόφο Αζόλλ»	69	10816	άνεκ. Σιμίζου 24 'Ιουν. διά Νηπτρόι
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αϊλάντερς»	55	5118	διπλής Παναρά 2 'Ιουλ. διά Λά Γκουάρα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Μαριέτερ»	24	2359	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	Μ. Μαρκαντονάκης & Υιοί	62	1511	διπλής Κων) πολιν 28 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΔΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεκ. Ντάνκαν 3 'Ιουλ. διά Τανζανίαν
ΜΑΡΙΔΙΟΝ	έτ. «Μαριλίον»	56	4486	άνεκ. Κείν Τάουν 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	56	6907	έφθ. Πόρτ Σουδάν 29 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Μαρμπούνενο»	63	15364	διπλής Παναρά 29 'Ιουν. διά Χίλην
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	έφθ. Ούμεα 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΕΝ	έτ. «Τιτραμάρ Ινκ.»	51	1851	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΑΙΝΑ	έτ. «Γκλέντιμπαρ»	53	5875	άνεκ. Ντάνκαν 24 'Ιουλ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΜΑΡΑΙΝΑ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Γκουώας»	44	2817	άνεκ. Ειρίκου 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Μαρκρεσίεντε»	60	19663	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.	έτ. «Βουλκάνη»	50	1694	άργει εις Πειραιά από 25 'Ιαν.
ΜΑΡΗΝΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	άνεκ. Βενετίαν 5 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτσης	52	11198	διπλής Κων) πολιν 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΥΒΑ	έτ. «Βάρκο»	54	3146	έφθ. Αλαμποργκ 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΥΑΙΖΑ	έτ. «Παρνασσός»	70	15806	άνεκ. Βανκούμερ 24 'Ιουλ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΜΑΡΝΙΑ	έτ. «Πλείτ Σίππιγκ»	49	5038	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΤΣΕΤΙΚ	έτ. «Μοτόρες»	59	9162	άνεκ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μαϊόρος»	69	22391	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΤΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	άνεκ. Μαυρίκιον 4 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΤΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Λίμπρα»	71	18700	άνεκ. Τεμπλαντόρα 22 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αιτόλουκος»	57	8823	έφθ. Βούλταν 5 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Εστέρελλα»	65	32168	άνεκ. Ζευμπρόνγκ 26 'Ιουν. διά Μπόννυν
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Φούπαν»	57	9168	άνεκ. Ταϊγκουαράμας 2 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Εζά Χόκ»	71	9300	διπλής Παναρά 26 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	«Ελλένικ Μαριτ. Τρασον.»	65	14264	άνεκ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλ. δι' Αμοτερόνταμ
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Μεθώνη»	48	2227	άνεκ. Λάς Πάλας 1 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Μεσόπασ»	52	1699	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Σόρερ»	61	14661	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Μελιδιόττα»	56	13233	άνεκ. Φιναντ 7 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Φρίντον Ιντερκοντ.»	68	10017	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διά Κουντούκο
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Μεντατλάντικ Τράμπη»	47	1700	εις Κάλιαρι 7 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Αστούριας»	58	21479	έφθ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Μαρποσέσ»	50	1927	άνεκ. Χόκ Κόγκ 22 'Ιουν. δι' Ινδονησίαν
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14289	έφθ. Γενόβαν 1 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Αρμίος»	69	18263	έφθ. Μελέρνυρν 8 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Βάρκια»	70	18263	άνεκ. Μπαντάρ Μαχάρ 23 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Φουέντο»	54	11250	έφθ. Πούλο Μπούκομ 7 'Ιουλ.
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Εστέλλα»	71	17700	εις Αίσι ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Εστρέλλα»	71	17700	άνεκ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΜΑΤΡΟΖΗ	έτ. «Κυκλαδέσιν»	71	18260	άνεκ. Νίνικάτα 20 'Απρ. δι' Αίσι
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Αικάλις»	49	9004	ροθ. Σαΐντ Αννα Μπαίν 4 'Ιουλ.
ΜΗΝΟΙΣ	έτ. «Λούνα II»	52	18306	έφθ. Σιγκαπούρην 7 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ερέτρια»	54	11450	άνεκ. Βενετίαν 5 'Ιουλ. διά Σιενφουέγκος
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Αγνήνορ»	68	9069	άνεκ. Άθανάν 29 'Ιουν. διά Σιενφουέγκος
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 14 'Ιουν. διά Νιγκάτα

MINA	έτ. «Βερίνα»	56	1937	διήλθε Γιθραλτάρ 4 Ίουλ. διά Πλότος ανεχ. Ντώρμπαν 10 Ίουν. διά Κόμπε
MINA Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	οιπλήσ Κων/πολίν 27 Ίουν. διά Κωνοτάντζαν
MINΕΡΒΑ	έτ. «Βολικόν»	44	2463	έφθ. Μπορντά 5 Ίουλ.
MINΕΡΒΑ II	Μ. Βέττας	56	1194	άνεχ. Λός - Αντζελες 29 Ίουν. διά Λάς Μινας Μπαιν
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Ε. Λαγκούν»	70	1591	εις 'Ακιμπου ύπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΑΤ'ΝΕΡ	έτ. «Ε. Λάινερ»	71	1590	άνεχ. Γκρινβίλ (Μια.) 29 Ίουν. διά Λεϊκ Τσάρλς
MINI ΛΑΜΑ	έτ. «Ε. Λάμα»	70	1591	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Ίουν.
MINI ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λάμπ»	70	1591	εις 'Ακίτου υπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάντ»	70	1592	άνεχ. Κριστοπολ 6 Ίουλ. διά Ντεμαράρα
MINI ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λάπ»	70	1592	έφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 22 Ίουν.
MINI ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάς»	70	1592	έφθ. Βαλενθία 3 Ίουλ.
MINI ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λάτρια»	70	1591	έφθ. Ποιντ Σάμαν 1 Ίουλ.
MINI ΛΕΤ'ΙΚ	έτ. «Ε. Λεϊκ»	70	1590	άνεχ. Χονδολουλού 6 Ίουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
MINI ΛΕΝΣ	έτ. «Ε. Λένη»	71	1590	εις Τοιμπα ύπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Ίουν.
MINI ΛΗ	έτ. «Ε. Λῆ»	71	1590	εις 'Ακίτου υπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΗΓΚ	έτ. «Ε. Λήγκ»	70	1592	άνεχ. Κριστοπολ 6 Ίουλ. διά Βιρυττόν
MINI ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λήντ»	70	1592	έφθ. Βιρυττόν 2 Ίουλ.
MINI ΛΗΘ	έτ. «Ε. Λήφ»	71	1599	έφθ. Λός - Αντζελες 1 Ίουλ.
MINI ΛΙΑΛΑΚ	έτ. «Ε. Λίλακ»	70	1591	έφθ. Ματάντζας (Βεν.) 24 Ίουν.
MINI ΛΙΔΥ	έτ. «Ε. Λίλυ»	70	1590	άνεχ. Χιούστον 23 Ίουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
MINI ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λιμπρα»	70	1592	άνεχ. Ντεμαράρα 25 Ίουν. διά Γκρινβίλ (Μια.)
MINI ΛΙΝΚ	έτ. «Ε. Λίνκ»	70	1590	άνεχ. Γενόβαν 1 Ίουλ. διά Βιρυττόν
MINI ΛΟΓΚ	έτ. «Ε. Λόγκ»	71	1580	εις 'Ακίτου υπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΟΡΥ	έτ. «Ε. Λόρυ»	71	1590	άνεχ. Ναγκόνια 26 Ίουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
MINI ΛΟΤ	έτ. «Ε. Λότ»	71	1590	άνεχ. Λός - Αντζελες 26 Ίουν. διά Κορίντο
MINI ΛΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1592	έφθ. Ντεμαράρα 6 Ίουλ.
MINI ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1591	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Ίουν. διά Ντεμαράρα
MINI ΛΟΥΣ	έτ. «Ε. Λους»	71	1591	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Ίουλ.
MINI ΛΩ	έτ. «Ε. Λώ»	71	1580	άνεχ. Χονδολουλού 24 Ίουν. διά Ματάντζας (Βεν.)
MINI ΛΩΝΤ	έτ. «Ε. Λώντ»	70	1592	διηλθε Ούσαντ 12 Ίουν. διά Περοικόν Κόλπον
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	έτ. «Ε. Λέγκ»	70	1584	άνεχ. Τομπάτα 2 Ίουν. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πλενέλοππο»	56	8905	άνεχ. Ιμιγκάνι 7 Ίουλ. διά Σαρδηνίαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλάρέρα»	56	8046	έφθ. Καράτο 1 Ίουλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σαναράζ»	71	124009	διηλθε Πόρτροντ 6 Ίουλ. διά Πειραιά
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέαντα»	68	23067	διηλθε Παναμά 28 Ίουν. διά Μόρεχεντ Σίτου
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Τρίνιτυ»	57	12317	έφθ. Καράτο 1 Ίουλ.
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	έτ. «Εύλογια»	61	2490	άνεχ. Πόρτροντ 3 Ίουλ.
ΜΟΛΑΤΟΒΑ	έτ. «Αμοζώνη»	71	9100	άνεχ. Σαγκάνι 6 Ίουλ.
ΜΟΜΠΛΙΑΤΑ (δ.)	έτ. «Πανούσεσίνικ Ναβ.»	69	47958	άνεχ. Ηστερντρατ 9 Ίουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	άνεχ. Κόμπε 29 Ίουν. διά Μιζουσίμα
ΜΟΝΟΪΔΑ	έτ. «Συμπρεβάλλη»	56	10205	έφθ. Ταυνούσθι 7 Ίουλ.
ΜΟΝΟΥΝ	έτ. «Γεράνια»	53	2959	άνεχ. Τορόντο 26 Ίουν. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Μόντεκάρλος»	58	3529	άνεχ. Ντακάρ 19 Ίουν. διά Ντουάλα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Ίουλ. διά Καναδά
ΜΠΙΑΝΚΑ	στ. «Ζαδές»	52	5153	άνεχ. Τενερίφη 1 Ίουλ. διά Ρεσιφ
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Παν. - Όσεαν»	36	5275	έφθ. Πειραιά 29 Ίουν.
ΜΠΙΛΛΑΜΠΑΟ	έτ. «Ηρακλής»	53	2261	ύπο παραλαβήν
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρινιέας Σουρένας»	62	3926	έφθ. Πειραιά 4 Ίουλ.
ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΘ	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	έφθ. Βενετίαν 5 Ίουλ.
ΜΠΟΥΡΓΜΑ ΤΖΕΙΝΤ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	51	10203	άνεχ. Βομβάνι 1 Ίουλ. διά Βιζαγκοπατάνη
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	άνεχ. Πειραιά 3 Ίουλ. διά Συμύρην
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	Γ. Εύσταθίου - Π. Παππάς	51	6022	διηλθε Κων/πολίν 19 Ίουν. διά Γαλάτοι
ΜΠΡΟΔΕΡΟΣ	έτ. «Στύλοκο»	50	2424	διηλθε Κων/πολίν 3 Ίουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. 'Αμερ. Παπαδημητρίου	34	2708	άργει εις Πειραιά άπο 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΡΙΝΕΑ (δ.)	έτ. «Τριφύλια»	49	9025	άργει εις Πειραιά άπο 5 Νοεμ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	έτ. «Σαλαμίνια»	47	9957	διηλθε Ούσαντ 21 Ίουν. διά Σαγκάνην
ΜΥΡΤΙΔΙΑΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαντονίκο»	57	9345	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Πρέσσος»	58	1142	έφθ. Νέαν 'Υρκην 7 Ίουλ.
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Άλμα»	51	4029	έφθ. Αινέρσαν 4 Ίουλ.
ΜΥΡΗΑΣ	έτ. «Βικτωρίανα»	53	6811	άνεχ. Πούλο Μπουκού 4 Ίουλ. διά Κιναν
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Λίμπρα»	56	7841	άνεχ. Λονδίνον 4 Ίουλ. διά Περοικόν Κόλπον
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Νόροπις Φρέύτερς»	58	13152	άνεχ. Κοράκη 9 Ίουλ. διά Πειραιά
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Τότα»	59	11299	άνεχ. Ιμιγκάνι 24 Ίουν. διά Μεγ. Λίμνας
ΝΑΒΙΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Λούτσκοτ»	58	9998	έφθ. Βασκελώνην 5 Ίουλ.
ΝΑΤΑΣ Κ.	έτ. «Ραιν»	50	5326	άνεχ. Σέτε 1 Ίουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΑΝΣΥ ΜΑΤΙΚΕΛ	έτ. «Μαιανδρος»	57	4225	άνεχ. Κρατζακοδάλκος 25 Ίουν. διά Πουέρτο Κορτές
ΝΑΝΟ	έτ. «Μαρκάμινος»	50	1391	άνεχ. Αντόντον 5 Ίουλ.
ΝΑΞΟΣ ΆΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ταράντος»	68	3850	διηλθε Μπρούνιμπούτελ 22 Ίουν. διά Ριπόστο
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	έτ. «Τριφύλια»	57	1501	άνεχ. Κόρκ 7 Ίουλ. διά Υόρκην
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΓΥ	έτ. «Μπλακανάμαρ»	60	3324	άνεχ. Λισσαθάνα 5 Ίουλ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μ. Βέττας»	51	2372	άνεχ. Σινιγκαχεμ 28 Ίουν. διά Αρχόνγγελον
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάεν»	47	4981	διηλθε Μπρούνιμπούτελ 18 Ίουν. διά Πρέβεζον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Λουρίνο»	54	3535	άνεχ. Ντάμπιαν 30 Ίουν. διά Γιοκοσούκα
ΝΕΙΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Λομπίτο 6 Ίουλ. διά Λουαντα
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Γίουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	άνεχ. Καϊμα 17 Ίουν. διά Σιγκαπούρην
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Μόρεας»	48	2000	άνεχ. Σιγκαπούρην οδός 7 Ίουλ. διά Τοάλνα
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Μ. Γεωργόπουλος	49	1953	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 Ίουν.
ΝΕΣΤΩΡ	φ. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεχ. Ιμιγκάνι 28 Ίουν. διά Αρχόνγγελον
ΝΕΣΘΕ	έτ. «Πελίχρι»	48	2017	διηλθε Μπρούνιμπούτελ 18 Ίουν. διά Πρέβεζον
ΝΕΣΘΕ II	έτ. «Ζουρούμπη»	56	7911	άνεχ. Ντάμπιαν 30 Ίουν. διά Γιοκοσούκα
ΝΗΑ ΑΡΜΕΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδίνηγαννης	60	25471	άνεχ. Λομπίτο 6 Ίουλ. διά Λουαντα
ΝΗΣΗΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Θέουτα 30 Ίουν. διά Μοντεβίδεο
ΝΗΣΗΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	εις ταΐδια Ράς Γκαριμπ - Ράς Σουκέιρ
ΝΗΣΗΣ ΣΕΡΙΟΣ	φ. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεχ. Σαν Μιχαέλη 26 Ίουν. διά Πειραιά
ΝΗΣΗΣ ΣΚΥΡΟΣ	φ. Γεωργόπουλος	47	2017	άνεχ. Κέιν Τάσο 18 Ίουν. διά Θέουτα
ΝΙΚΗ	έτ. «Ούαλλα»	71	9070	άνεχ. Ντάμπιαν 8 Ίουλ. διά Σακάι
ΝΙΚΗΤΑΣ	έτ. «Ατλαντίκος»	58	9087	άνεχ. Γένυνια 14 Μαΐου διά Ρίγα
ΝΙΚΗΤΑΣ ΙΙ	έτ. «Μορέας»	47	1526	έφθ. Λινεύρα 6 Ίουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πάντιο»	51	2699	άνεχ. Θέουτα 22 Ίουν. διά Βιρυτόν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ	Στ. Ντιφάς κ.λπ.	44	3911	άνεχ. Κοπεγχάγην 5 Ίουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έτ. «Ιονμάρ»	69	9038	έφθ. Τακόραντι 1 Ίουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ	έτ. «Η. V. Κομπανία Ναβ.»	70	2867	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Εκάλη»	55	1520	έφθ. Λίνεύρα 6 Ίουλ.
ΝΙΚΟΣ	Δ. Βασιλάτος & Σία	53	1362	άνεχ. Καϊμα 17 Ίουν. διά Μοντεβίδεο
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Μαρκουάρει»	51	6987	εις ταΐδια Ράς Γκαριμπ - Ράς Σουκέιρ
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν)	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	άνεχ. Ντάμπιαν 29 Ίουν. διά Πε-σικόν Κόλπον
NINA ΠΑΝ	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	55	15004	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 Ίουλ.
NINH	έτ. «Νίνα Πάν»	60	2914	άνεχ. Τεργεστόντα 3 Ίουλ. διά Κουβάτ
NORDALÓR	έτ. «Οακ Σιππιγκ»	62	28651	άνεχ. Ντάμπιαν 8 Ίουλ. διά Μπονιόλι
NORDAMARK	έτ. «Εδμίκα»	48	2462	άνεχ. Γένυνια 14 Μαΐου διά Ρίγα
NORDAX INT'NT	έτ. «Γκλόριανταίν»	51	2758	έφθ. Σευάνων 6 Ίουλ. διά Ρόττερντος
NORO ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Ανκάτα»	48	2401	άνεχ. Ντάμπιαν 29 Ίουν. διά Πε-σικόν Κόλπον
NORO ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10235	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 Ίουλ.
NORO ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνεχ. Τεργεστόντα 3 Ίουλ. διά Γιβραλτάρ
NORO KIFK	έτ. «Πανκονκούιστα»	58	10662	άνεχ. Ηστέκαρ 6 Ίουλ. διά Κιγκούτων (Τζαμ.)
NORO ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πριάμη»	59	12390	άνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 3 Ίουλ. διά Πουέρτο Μπάριος
NORO ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάντο»	59	8646	άνεχ. Γένυνια 15 Ιουν. διά Μόντρεαλ
NORO ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	58	8639	εις μεσογειακάς μεταφοράς
NORO ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Τότα»	61	15092	άνεχ. Δινεκάρπην 5 Ίουλ. διά Σε

ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ		
ΝΤΑΡΛΙΓΚ		
ΝΤΑΡΑ		
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ		
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΥ		
ΝΤΗΦΑΙΤΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ		
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		
ΝΤΙΝΟΣ Μ.		
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ		
ΝΤΟΛΥ		
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ		
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ		
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		
ΝΤΟΝΤΑΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΞΕΝΗ		
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		
ΟΘΡ		
ΟΛΑ		
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)		
ΟΛΥΜΠΙΑΣ		
ΟΛΥΜΠΙΚ		
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		
ΟΝΕΣΤΙ		
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ		
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ		
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ		
ΟΡΕΙΤΟΝ ΣΤΑΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΤΕΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ		
ΟΡΟΣΥΣ		
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		
ΟΣΕΑΝΙΚ		
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΩ		
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΘΥΓΤΑ		
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ		
ΟΥΤΕ		
ΠΑΙΑΝ		
ΠΑΙΚΟΝ (δ.)		
ΠΑΚΑΛΑ		
ΠΑΛΜΥΡΑ		
ΠΑΝ		
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		
ΠΑΝΑΓΙΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		
ΠΑΝΑΠΟΡΑ		
ΠΑΝΟΣ		
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		
ΠΑΝΤΕΛΗΣ		
ΠΑΝΩΡΑΙΑ		
ΠΑΝΑΠΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)		
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)		
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΦ		
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΛ		
ΠΑΤΙΟΝΙΚ		
ΠΑΤΡΑΙ		
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.		
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)		
ΠΕΙΡΑΙΑΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.		
ΠΕΛΙΑΣ		
ΠΕΝΝΥ		
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		
ΠΕΡΓΑΜΟΣ		
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)		
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)		
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ		
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙ (δ.)		
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.)		
ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.)		
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)		
ΠΗΓΑΣΟΣ		
ΠΗΛΕΑΣ		
ΠΗΛΕΥΣ		
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ		
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ		
ΠΛΕΙΑΣ		
ΠΟΘΗΤΗ		
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)		
ΠΟΛΛΟΥΣ		
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)		
ΠΟΛΥΔΟΡΟΣ		
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ.		
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ		
ΠΟΛΥΘΗΜΟΣ		
ΠΟΝΓΚΑΛ		
ΠΟΠΗ		
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ		
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ		
ΠΡΙΑΜΟΣ		
ΠΡΙΑΜΟΣ		
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)		
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)		
έτ. «Μαρπασός Σουρένος»	54	4487
Α. Παναγάκος	47	2095
έτ. «Άλντεμπαράν»	53	4234
έτ. «Φορτούνα Α.»	65	32060
έτ. «Θάσιαν»	58	13545
έτ. «Σεπ. Έντερπράιζες»	63	13571
έτ. «Μούντον»	64	31040
έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8821
έτ. «Ντίγκνιτυ»	38	3304
έτ. «Αρχοντόνοος»	62	14150
έτ. «Ιανμάριας»	56	8159
έτ. «Μαριλίνα»	57	8978
έτ. «Ακουόριους»	55	4953
έτ. «Εύριπησης»	57	7285
έτ. «Ηρόδοτης»	56	8716
έτ. «Κόδρος»	69	9072
έτ. «Οσεαν Τράνσοπτη»	70	18662
έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13381
έτ. «Εστρέλλα Λήλ»	65	28551
άπό παραλαβήν		
εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
έφθ. Πουάντ α ιλιέρ 6 'Ιουλ.		
ανεκ. Ντάς 'Αιλαντ 21 'Ιουν. διά Φατέχ Τέρμιναλ		
ανεκ. Σαιν Ναζαρ 25 'Ιουν. διά Τάμπα		
ανεκ. Άμβεροσαν 7 'Ιουλ. δι' Ιμιμίχαμ		
έφθ. Νεαπόλιν 26 'Ιουν.		
ανεκ. Κολόμπο 1 'Ιουλ. διά Κέντινεντ		
διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιθύνς)		
έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.		
διπλήθε Παναμά 25 'Ιουν. διά Βίλμιγκτων		
έφθ. Μομπάσα 6 'Ιουλ.		
ανεκ. Άμβεροσαν 24 'Ιουν. διά Παναμά		
άποκριτα Πόρτ Σουετέγκαχομ 10 'Ιουν. διά Λονδίνον		
ανεκ. Λορέντζο Μαρκες 26 'Ιουν. διά Νιγκάτα		
διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Κίναν		
ανεκ. Χούκ Κούκ 12 'Ιουν. διά Παναμά		
ανεκ. Βαγκαρέι 7 'Ιουλ. διά Γκριλόγκ		
ανεκ. Κείπ Τάουν 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον		
άπειρη Κόντης	55	1965
έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059
έτ. «Αϊτζιαν»	57	9448
έτ. «Ιόνιος Ναυτ. Μετ.»	54	5661
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380
έτ. «Τρανσαστλάντικ»	53	17434
έτ. «Ζανέτ»	55	2552
έτ. «Εύθοια»	37	2354
έτ. «Γκραφτόν»	69	109579
έτ. «Μερτεόρδρι»	47	1593
έτ. «Μαρκάνινος»	54	17888
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	54	6856
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	54	6856
έτ. «Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859
έτ. «Αστροκρεσίντο»	56	10929
έτ. «Αστρομπούλο»	57	9367
έτ. «Ορίεντ Μήντ Ήστ»	45	7787
έτ. «Ορφεύς»	56	9942
έτ. «Πίγασος»	61	16622
έτ. «Οσεάνικ»	61	10966
έτ. «Μπορέτζη»	66	3919
έτ. «Ολύδοσες Σίππινγκ»	54	2731
έτ. «Αντικλείσια»	50	3206
έτ. «Οδυσσός»	55	1799
έτ. «Βαλντόρο»	63	15377
έτ. «Βραγώνας»	49	1597
έτ. «Λ' Άι Σίππιγκ»	49	1999
έτ. «Ρέγες»	60	9317
έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607
έτ. «Φίλιμπότε»	47	6702
έτ. «Μιραπάλλ»	58	5720
έτ. «Μαρμάρζα»	61	16561
έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16250
έγγελάκης Σουρῆς - Σοφράς & Σίσα	51	5170
έτ. «Γουιάντασ»	44	7252
έτ. «Άστρο Β.»	44	2872
έτ. «Άκμε»	57	10508
έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Έντρε.»	47	2576
Τσουριάνκας	39	2456
Ν. Αλφάσσος	50	996
έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135
έτ. «Πρίμνες»	50	7468
έλλην. ουμφέροντα	47	2811
έτ. «Λόγκα»	45	4229
έτ. «Πάρα Βιάζες»	54	7853
έλλην. ουμφέροντα	57	1882
έτ. «Πανωράια»	39	4623
έτ. «Λούνα IV»	53	15882
έτ. «Μέτιξ»	71	80225
έτ. «Αρμάντα II»	56	6156
έτ. «Κονσολιντάντος»	57	5176
έτ. «Μουντιάλ»	56	8984
«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754
έτ. «Μάρες»	65	31768
Α. Χανδρῆς	50	16259
έτ. «Ελανδιγκέιτορς»	71	14900
Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15867
Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1510
έλλην. ουμφέροντα	59	2746
έτ. «Ντετέμπε»	46	8590
έτ. «Σάν Παντελεήμων»	41	3496
έτ. «Πανκόριμο»	59	23607
έτ. «Φράνκινον»	48	1594
«Τρέιντ Αμπάσαντερ»	55	17999
έτ. «Περιλάπης»	56	20776
έτ. «Ελλάνα»	58	2667
έτ. «Μαρνάτο»	63	33462
έτ. «Κάνοπονς»	56	15852
έτ. «Σπέις»	52	16083
έτ. «Πλίονπρ»	51	14538
έτ. «Σερενίτυ»	45	10375
Έχ. Χαλκούσης	58	20592
έτ. «Κάνοπονς»	57	11089
έτ. «Πιλέας»	69	10010
έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2282
έτ. «Τορκούάτο»	61	10072
έτ. «Ζαδέ»	41	3307
έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736
έτ. «Νάδα Στρόβιλη»	62	11229
έτ. «Ατλάντα»	57	9797
Στρ. «Ανδρεάδης»	43	14424
έτ. «Πολύφωνος»	47	8485
έτ. «Αφρομάρ»	64	3919
έτ. «Οσεανγκουάινης»	38	2562
Μ. Βέτας	53	1365
έτ. «Γουόρλετ - Γουάιντ»	53	4085
έτ. «Μαριντάπλα»	65	20529
έτ. «Πρίσμος»	51	4788
έτ. «Κωτογιάννης»	30	4184
έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	40098
Ίω. Λάτοπς	64	33403
έτ. «Ελ Ντοράντο»	55	13095

ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «Προεστώς»	59	8401	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 4 'Ιουλ. διά Τοιταγκόγκ
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνοντους»	58	10995	άνεχ. Μπόννυ 25 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	διάθετη Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθέυς»	68	35491	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 1 'Ιουλ. διά Χάβρον
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Κιώνα»	70	10009	άνεχ. Σάντος 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έλλην. συμφέροντα	50	7464	άνεχ. Λάρισας 2 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	άνεχ. Πόρτ Χεντλαντ 26 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2392	άνεχ. Σκελεφέτεα 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπάλκοπι»	56	9218	άνεχ. Μασαλίαν 30 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	έφθ. Νόρκοπικ 11 'Ιουν.
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινογιάννης	65	37927	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΠΩΛ (δ.)	Ιω. Λαπόπης	52	10224	άνεχ. Καζαμπλάκα 3 'Ιουλ.
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκραουν»	51	6724	άνεχ. Αντενές 1 'Ιουλ. διά Κίναν
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Λονδίνον 5 'Ιουλ.
PEA	έτ. «Λονσντέιλ»	71	9100	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουλ.
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπερέτιγκ 'Εντζινιερς	54	1203	άνεχ. Λειζέσες 6 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. «Ναπέρε»	54	12952	άνεχ. Θέουτα 15 'Ιουν. διά Τουάφ
ΡΕΖΟΔΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Νοβίγκοντόρε»	58	13093	άνεχ. Σουάίμπα 11 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΡΕΝΑ	έτ. «Εύθινας»	55	8902	άνεχ. Αμαργκασάκι 31 Μαΐου διά Ινδονησίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Σύρα»	70	9069	έφθ. Κασιμία 1 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	άνεχ. Μπ. Αύρες 29 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	6700	έφθ. Ανκόνα 29 'Ιουν.
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Μίλανέζα»	55	8828	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Φελιζότος 6 'Ιουλ.
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Σίπ.»	71	9070	έφθ. Βακαγίαμα 1 'Ιουλ.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάιλτσες»	54	2676	άνεχ. Μασαλίαν 30 'Ιουν. διά Χοραμσάρ
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσπασίφικη»	45	3863	άνεχ. Λονδίνον 29 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μπικοναφίλδη»	48	5487	έφθ. Κασιούργκ 20 'Ιουν.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	άνεχ. Αμδούργον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ	έτ. «Φίληντστον»	56	9206	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουν. διά Αρσούπα
ΣΑΒΙΑΚΟ	έτ. «Σκανδιναϊάνιν Μπάλτ.»	38	1770	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 Φεβρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2573	άνεχ. Αμδούργον 26 'Ιουν. διά Σιμπενίκ
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έλλην. συμφέροντα	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπό 6 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΑΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ασομί»	55	11356	άνεχ. Φιλαδελφίειον 13 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσδύμος, έτ. «Είρηνη»	56	1749	άνεχ. Φιλαδελφίειον 29 'Ιουν. διά Χιούστον
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαιντ Είρηνη»	60	11117	έφθ. Κροσιούγκ 3 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ. «Μαϊνόρος»	62	9648	έφθ. Μπλαράν 27 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Καπετάνιος - Παγούλατος.	47	1575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΛΑΜΙΣ	Άτηπολ. Σαλαμίνος Ε.Π.Ε.	49	1525	ὑπό παραλαδήν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	άνεχ. Βανκούμερ 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	άνεχ. Βεγγαζήν 13 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 29 Μαΐου διά Σαγκάν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Άρκα»	71	9070	διπλήθε Κων) πολιν 22 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	έτ. «Φάδρον»	53	2694	άνεχ. Μπαγκούκ 30 'Ιουν. διά Αιθιοπίαν
ΣΑΝΖΑΡΒ	έτ. «Βιαγκουάροντια»	58	10179	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 25 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠΙ	έτ. «Γλύκοι»	43	1595	έφθ. Ρούεν 5 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραπρέσιο»	62	3926	άνεχ. Αμέρεραν 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ	έτ. «Σανσάΐν»	54	2485	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Ντεβέλοπημεντ»	57	10376	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 5 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αλίσια»	63	13841	άνεχ. Μουρόραν 24 'Ιουν. διά Κόμπε
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	έτ. «Μαρίνα»	43	4295	άνεχ. Ταράγκονα 28 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίπ. Ντεβέλοπημεντ»	58	10397	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έλλην. συμφέροντα	71	9100	άνεχ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Αμπιτζάν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Οσανίκι Σουρένα»	48	5957	εἰς Αμδούργον ἀπό 30 'Απρ. (έπισκευαι)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Ανθούσα»	52	4687	διπλήθε Ελαϊνερέ 8 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έλλην. συμφέροντα	71	9100	εἰς Σαντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ανθούσα»	54	2945	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ. διά Μπέργκεν
ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΕΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεχ. Κιγκούτων (Τζαμ.) 29 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρίνα»	54	2006	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. Αθανασιάδης	44	2284	οιλάθε ξελινόρες 27 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπ. Ντεβέλοπημεντ»	58	10391	άνεχ. Κείν Τάουν 11 'Ιουν. διά Τόκιο
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	56	10271	οιλάθε Κων) πολιν 29 'Ιουν. διά N. Αφρικήν
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρμπο»	65	2396	διπλήθε Τζάκονδιν 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρήτη»	40	5360	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4 Μαΐου
ΣΑΣ	Άφοι Σιγδάρα	62	2335	άνεχ. Αμέρεραν 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΣΑΧΕΛ II (δ.)	έτ. «Ηστ Μεντιτέρανεαν»	46	3921	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	(Πιούν. Μαρίτ. Έντερπράΐζ)	53	6838	διπλήθε Κων) πολιν 29 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάπα»	47	1835	άνεχ. Μοντεβίδεον 27 'Ιουν. διά Σεβίλην
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Αλφά II»	63	3098	έφθ. Αλεξανδρείαν 30 'Ιουν.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	53	1898	άνεχ. Καράτοι ἀπό 6 Μαΐου
ΣΕΡΤΑΝ	«Ελληνοαλλανδίκην»	53	6504	εἰς Σανταρίνη 27 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΣΗ ΛΑ'ΙΟΝ	έτ. «Σπλάιον»	50	2774	έφθ. Καράτοι ἀπό 6 Μαΐου
ΣΗ ΜΠΡΑΤ	έτ. «Μαρεστε»	52	3256	εἰς Σαντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Εσσονίλτα»	52	11206	έφθ. Κείν Τάουν 27 'Ιουν. διά Αιθιοπίαν
ΣΗ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Αδελφότης»	71	10000	έφθ. Αμέρεραν 3 'Ιουλ.
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	έτ. «Νίπος Πλούτος»	53	6518	άνεχ. Σειραίδης 3 'Ιουλ.
ΣΗ ΧΟΡΕ	έτ. «Σπικόρες»	68	10016	έφθ. Σεβίλην 4 'Ιουλ.
ΣΙΟΝΙΑ	έτ. «ρόντομ»	57	8476	έφθ. Γκάλιεστων 17 'Ιουν.
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ. «Σιλβέρ Γουαίηβ»	51	2652	οιλάθε Κων) πολιν 19 'Ιουν.
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλβέρ Κρέστ»	50	7210	εἰς Κουζαφέν ρόδας 16 Μαΐου
ΣΙΑΒΕΡ ΣΗ	έτ. «Γκρόκοπ»	52	4998	άνεχ. Σεπτέζια 26 'Ιουν.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιλβέρ Στάρ»	43	7275	άνεχ. Βαρκελώνην 15 'Ιουν. διά Γενοβαν
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	69	12748	έφθ. Ρίο Γκραντες 5 'Ιουλ.
ΣΙΜΕΜΕΤΑΛΛΑ	έτ. «Ζάντε»	49	4825	άνεχ. Σεπτέζια 26 'Ιουν.
ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Σινισέριτη»	58	18287	έφθ. Είλατ 5 'Ιουλ.
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Ιλιοπάνα»	54	1832	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουν.
ΣΙΣΣΥ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	διπλήθε Ιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Αλγερίου
ΣΙΟΝΟΣ	έτ. «Παλάνκα»	70	9077	έφθ. Αμέρεραν 5 'Ιουλ.
ΣΚΑΠΗΚΙΑΛ	έτ. «Αλεξανδρα»	61	12012	εἰς Πειραιά ἀπό 14 'Απρ. (έπισκευαι)
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Ιακουάτε»	54	1856	άνεχ. Σεβίλης 26 'Ιουν. διά Σευχέλλες
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάντα»	53	2340	άνεχ. Πόρτ Λιων 23 'Ιουν. διά Γκάλφορπ
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	έτ. «Καρδάμουλιαν»	69	9057	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουν. διά Λουάντα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κοράλλα»	48	3745	έφθ. Σεβίλη 7 'Ιουλ.
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	άνεχ. Πόρτα Αλέκηρες 3 'Ιουλ. διά Αμπιτζάν
ΣΜΑΡΟ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΛΩΝ	έλλην. συμφέροντα	57	1210	άνεχ. Δουνκέρκην 26 'Ιουν. διά Ελλάδα
ΣΟΥΖΥ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	άνεχ. Ρεύνιόν 15 'Ιουν. διά Σευχέλλες
ΣΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Ελκο»	58	10690	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 25 'Ιουν. διά Ρεύνιόν
ΣΟΥΜΑ ΤΡΕΙΣ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μαριτίμα Μαρίν»	51	4664	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Νικλέντια»	43	2729	άνεχ. Σεβίλη 28 'Ιουν. διά Ιζημίτ
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Αμάκλιο»	62	14622	άνεχ. Αμδούργον 4 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ Α' ΓΛΑΝΤΕ	έτ. «Εντηπόρ»	47	5010	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Απρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	έτ. «Απίγανος»	50	6354	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιουν. διά Λιθερπουλ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΚΑΙΤΑΙΝ	έτ. «Σπαλλατόρι»	56	5720	έφθ. Βίσμαρ 26 'Ιουν.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρβίγια»	50	9189	έφθ. Ντάρ ές Σαλάμ 27 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΣΠΑΡΤΑ	έτ. «Μαρλίνεας»	51	6006	έφθ. Σουάίμπα 30 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ. «Ελλ. Δεξαμενοπλοία	50	9959	έφθ. Λίδερπουλ 21 'Ιουν.
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	έτ. «Νέδες Τρανσατλάντ.»	54	6994	άνεχ. Αύγουστον 24 'Ιουν. διά Λίπαρι
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρ»	43	3328	άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	διπλήθε Κων) πολιν 29 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Πάντρε»	52	5754	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Απολλωνία»	26	5648	

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλιά»	68	26481	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρφίντα»	70	18260	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μαρντίτα»	70	18262	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΛΑΩ	έτ. «Βάσα»	53	7353	άνεχ. Ντακάρ 24 Μαΐου δι' Αμπαντάν
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ. «Φαίρκεπ»	64	6213	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Δουνκέρκην 2 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθουνέλο»	70	18262	έφθ. Ταματάθε 6 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 'Ιουν. διά Τζακάρτα
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	έτ. «Σάντα Δ.»	70	17840	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ	έλλην. συμφέροντα	55	1112	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίδο»	44	7223	έφθ. Κοατζακόλακος 3 'Ιουλ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππιγκ»	64	44726	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΛΑ	έτ. «Ράντιαλ»	57	8971	έφθ. Ικικ 6 'Ιουλ.
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	έτ. «Πλανοεδάνικη»	59	10801	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΣΤΙΛΛΑΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Στιλλακάρριερ»	66	2703	άνεχ. Μπέλιζε 2 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΣΤΙΛΛΑΥ ΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Στιλλυράννερ»	66	2456	άνεχ. Αντεν 3 'Ιουλ. διά Μουτάσα
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Μέκο»	55	10553	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΣΤΟΛΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	έτ. «Πύρρος»	58	13409	άνεχ. Φάλμουθ 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΔ	έτ. «Μαρκάμινος»	53	5635	άνεχ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	άνεχ. Οζέκαν 12 'Ιουν. διά Τσουντζίν
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	Α. & Π. Καλλίτοπς	57	2520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	έτ. «Συμφωνία»	60	24549	έξιτον Ντάντζερ Πόιντ 24 'Ιουν.
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζ»	53	1092	έφθ. Ικικ 6 'Ιουλ.
ΤΑΜΑ (δ.)	έτ. «Μπετελτζέζη»	55	19674	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΑΜΑΡΑ	έτ. «Νάθιος Πανοεδάνικη»	60	4800	άνεχ. Σαμψούντα 8 'Ιουν. διά Κίναν πολιν
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έλλην. συμφέροντα	71	9070	άνεχ. Γενόβαν 2 'Ιουλ. διά Λά Σκίρα
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	45	7767	άνεχ. Σκαραμαγκά 6 'Ιουλ.
ΤΑΡΑ	έτ. «Πανοεγκούρο»	61	3994	έφθ. Γουώτερφορντ 30 'Ιουν.
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	έτ. «Ταροδάντς»	71	10011	έφθ. Αμβέρσαν 7 'Ιουλ.
ΤΑΡΙΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ. «Ταργουνίτηβ»	65	10979	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουλ.
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3495	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τσουνοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Σαμψούντα 8 'Ιουν. διά Κίναν πολιν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	55	19638	άνεχ. Γιούκαμπαν 18 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΤΑΧΥΣ (δ.)	έτ. «Αρκτούρους»	55	20060	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	άνεχ. Χόρ άλα Μαγίανα 29 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην ρόδης
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	έφθ. Βομβάνιον 10 'Ιουν.
ΤΕΛΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τενάσιτου»	51	11124	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	έλλην. συμφέροντα	53	2990	άνεχ. Γκαέτα 27 'Ιουν. διά Ταρτούς
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Άστρο Επίκο»	55	7798	άνεχ. Βαρκελώνην 19 'Ιουν. διά Γενοβαν
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	60	20058	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σημπερντή»	69	10009	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 1 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΤΕΧΝΗ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	54	11250	άνεχ. Κομώ Μπαιν 2 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Στ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 'Ιουν. διά Φρήμαντλ
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Μουσάκατ 6 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΤΖΕΛΠΗΣΗ	έτ. «Φούλαση»	56	7712	άνεχ. Πόρτ Σουέτενχαμ 23 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	65	42109	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 'Ιουν. διά Σαλαδέλφειαν
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Πικούχαμπαν 18 'Ιουν. διά Πιούμπινο
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	εἰς Σάντερλαντ ἀπό 27 Φεβρ.
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	63	27885	διπλής Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΤΖΟΣ Π.	έτ. «Μάρες Νεπτούνια»	56	4401	άνεχ. Αμορτέρνταμ 3 'Ιουλ. διά Σάντο Τόμας
ΤΖΟΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκέριντον»	56	21185	έφθ. Νεάπολιν 10 'Ιουλ.
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Ανκλα»	71	21500	έφθ. Τάιν 6 'Ιουλ.
ΤΖΟΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Πάν»	57	9070	άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουν. διά Λιμπρεβίλ
ΤΖΟΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Θαλασσόεαν»	53	12962	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 'Ιουλ. διά Μπ. "Αὔρες
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ (δ.)	Παποχρήστου	57	2569	άνεχ. Χιούστον 21 'Ιουν. διά Καρθάγκενα (Κολ.)
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Κάδανο»	43	4314	έτ. «Εσκαρόδης ρίβερ 26 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΤΙΝΤΑΧΟΛ	έτ. «Θεληπίς»	47	1832	άνεχ. Κολόμπο 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΤΙΤΑΝ	έτ. «Πάναμικ»	57	5636	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	έτ. «Φρίστον»	71	10006	έφθ. Αλεξανδρείαν 1 'Ιουλ.
ΤΟΛΜΗ	έλλην. συμφέροντα	59	12149	εἰς Πειραιά (ἐπισκευαί)
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	ἄργει εἰς Πειραιά ἀπό 9 Φεβρ.
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σκορπίδη»	54	1336	εἰς Τέα από 11 Σεπτ.
ΤΟΛΟΦΟΝ	έτ. «Ερατείνη»	60	23913	άνεχ. Μπόνιας 28 'Ιουν. διά Μερσίνα
ΤΟΞΟΤΗΣ	έτ. «Πάναμικ»	57	7683	άνεχ. Κίνκωτων (Τζα.) 3 'Ιουλ. διά Τζάκασονβιλ
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Γουέστερν Ναθ.»	71	9070	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουν. δι' Ακαμπα
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σηνούιφτη»	69	41687	άνεχ. Χιούστον 21 'Ιουν. διά Καρθάγκενα (Κολ.)
ΤΟΥΛΑ Δ. ΣΥΛΑ	έτ. «Επερνίτα»	53	3411	άνεχ. Κολόμπο 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	8297	έφθ. Κολκάυτον 22 'Ιουν.
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	58	16695	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ (δ.)	έτ. «Ντόνι»	57	21496	έφθ. Απούπα 28 'Ιουν. διά Μερσίνα
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)	έτ. «Πτενέμητη»	59	22561	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόθιντενς»	48	11172	άνεχ. Ζουείτινα 27 'Ιουν. διά Βινδήσιον
ΤΣΕΣΤΕΡ	έτ. «Ευπασάντα»	44	8380	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΤΣΗΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Οζιντένταλη»	64	52868	άνεχ. Πούρακρουν 23 'Ιουν. διά Γουμαρόπα
ΤΥΧΗ (δ.)	έτ. «Χείδεν»	54	16210	άνεχ. Πουάντ ο Πίερ 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΤΥΧΗ	έτ. «Άστροσιντ»	52	7744	άνεχ. Γενόβαν 7 'Ιουλ. διά Ταρτούς
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ·Μελαχροινός & Yiol	38	5239	έφθ. Πόστ Χάρκουρτ 23 'Ιουν.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερη	59	23678	άνεχ. Μπόννυ 29 'Ιουν. διά Βιλελμοχαφεν
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Βιάτια»	71	11489	έφθ. Μπέιρα 2 'Ιουλ.
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Μεσσονία»	70	11489	άνεχ. Λονδίνον 2 'Ιουλ. διά Πενάγκ
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαρσόσιος»	66	15565	άνεχ. Μόζι 26 'Ιουν. δι' Αυστραλίαν
ΦΑΙΗ	έτ. «Κεάναβη»	46	1576	έφθ. Κοζαμπιλάνκα 3 'Ιουλ.
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	Γ. Γιακουμ. - Κ. Αθανασ.	47	3247	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 21 Μαΐου
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2	έτ. «Φάστη»	50	3139	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	Γιακουμόπουλος·Αθανάσιος	45	2742	άνεχ. Βαάσα 28 'Ιουν. δι' Υκοπιλάγια
ΦΑΥ'ΤΕΡ	έτ. «Ελληντράνια»	57	8631	έφθ. Ληθ 4 'Ιουλ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΓΚΕΣ	έλλην. συμφέροντα	50	5317	έφθ. Σάντος 5 'Ιουλ.
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πάτρας»	69	12748	έφθ. Χάιλτον (Οντ.) 7 'Ιουλ.
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	άνεχ. Μένα Ακμαντί 23 'Ιουν. διά Ταμπαγκά
ΦΙΛΟΘΕΗ	έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	έφθ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουλ.
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «Φάιριου»	47	8207	άνεχ. Λαύριον 16 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΦΙΛΟΡΙΤΑ	έτ. «Φιλόποτης»	55	7578	άνεχ. Θέουτα 22 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Φλωριντάραμη»	49	3625	έφθ. Ρεύνιον 1 'Ιουλ.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφίων»	57	9949	άνεχ. Λιθερούπολη 3 'Ιουλ. διά Βαλπαρούζο
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Αντρούραν (Ν. Αύστρ.) 8 'Ιουλ. διά Πόρτ Πιρί
ΦΟΥΛΑΜΕΝ	έτ. «Φούλμενη»	66	2982	έφθ. Βάροι 3 'Ιουλ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντικίτα»	47	2475	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Ινβίκται»	70	10003	άνεχ. Μπ. Αύσης 4 'Ιουλ. διά Λά Γκουαίρα
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «Ααρώνι»	49	9694	έφθ. Κέιπ Τάουν 6 'Ιουλ.
ΦΡΙΣΟΣ Α.	Μ. Α. Χαμπούρης & Σιά	47	1391	έφθ. Σεπάτι 1 'Ιουλ.
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Ολυμπιος»	70	18633	έφθ. Μακέιριον 20 'Ιουν.
ΦΑΙΔΕΣ	έτ. «Σαιντ Ιωννίνης»	70	9069	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΔΙΕΣ	Μ. Καπότας κλπ.	27	2448	άνεχ. Ρουέν 3 'Ιουλ. διά Καζομπλάνκα
ΧΑΙΝΙΑΤΑ	«Κοοπερέτιγκ Εντζινέρς»	53	1184	άνεχ. Μασσαλίον 17 'Ιουν.
ΧΑΙΜΕΙΝ (δ.)	έτ. «Χαρούνι»	57	18815	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 6 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΧΑΙΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Χλειώ»	50	10315	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουν. διά Μπάρον
ΧΑΙΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκιε»	60	9319	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 6 'Ιουλ. διά Ακμαντί
ΧΑΙΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννῆς»	54	21006	άνεχ. Βίρθαλτάρ 2 Μαΐου διά Μένα Ακμαντί
ΧΑΙΡΙΔΙΟΝ	έτ. «Χαρούλιον»	55	4486	άνεχ. Μπ. Αύσης 3 'Ιουλ. διά Καζομπλάνκα
ΧΑΙΡΙΣ II	έτ. «Χαρούσελ»	55	4721	έφθ. Αυτιτάν 1 'Ιουλ.
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Γκριγκαλά»	55	1791	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 29 'Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΧΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Τραμιτ Τάνκερς»	69	10016	άνεχ. Ρότερνταμ 11 'Ιουν. διά Μπείσα
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΣ	έτ. «Φρηντούμ»	68	10016	άνεχ. Μπατον Ρους 26 'Ιουν. διά Μπιλμπά
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρηντούμ»	68	10121	έφθ. Φανιάλ 6 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	έτ. «Φρηντούμ»	69	10016	άνεχ. Μόζι 27 'Ιουν. δι' Αϊόι

ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Φρόντομ»	67	10086	έφθ. Μασσαλίαν 26 'Ιουν.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ.	«Φρόντομ»	69	10016	έφθ. Μη. "Αύρες 6 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΩΡ	έτ.	«Φρόντομ»	68	10121	έφθ. Μη. "Αύρες 5 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ.	«Αἴλαντερ»	69	10016	άνεκ. Σαιν Μιχαήλ 26 'Ιουν. διά Χιούστον
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ.	«Ασσοείτεντ Κόντ.»	69	10016	άνεκ. Βανκούδερ 29 Μαΐου διά Κερέαν
ΧΙΑΝ ΧΙΛ	έτ.	«Φρόντομ»	69	10016	έφθ. Σάν 'Αντώνιο 28 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ	έτ.	«Πλανόρ Σίπιγκι»	53	8453	άνεκ. Ραγκούν 27 Μαΐου διά Κολόμπο
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ.	«Μαριφάντη»	53	11310	άνεκ. Σαδάννων 27 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ.	«Μάγια»	54	16193	άνεκ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ.	«Άμπερος»	50	8632	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 5 'Ιουλ. διά Ρούττα
ΧΟΠ	έτ.	«Τίτικα»	49	1681	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 1 Μαρτ.
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ.	«Χρήγκαλ»	45	2886	άνεκ. Χουέλδος 30 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ.	«Μεντιτεράνεαν»	45	2331	έφθ. Μπαγόν 27 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	έτ.	«Ντόβεδε»	56	3904	έφθ. Μαρινόν 27 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	έτ.	«Ακακιά»	56	8411	εἰς Νέαν Ύρκην ἀπό 21 Μαΐου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έτ.	«Άφοι Θωμᾶ	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Σάντη Νεκτάριος»	39	1880	εἰς Χάφια ἀπό 6 Σεπτ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ.	«Χόλιν Πιπόφούλινες»	58	28006	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	έτ.	«Ε.Α.Ν.Ε. «Βερνίκος»	51	3856	έφθ. Γδύναι 3 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II	έτ.	«Κέαναβ»	45	2095	έφθ. Βιρυτόν 7 'Ιουλ.
ΧΡΥΣΟΥΔΑ	έτ.	«Οσεάνικα»	49	7826	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ.	«Εθνικός Πλούτος»	70	9426	άνεκ. Κολόμπο 22 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ.	«Οκεανόμαχος»	55	9242	έφθ. Ντάρ εἰς Σαλαΐ 25 'Ιουν.
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ.	«Κλαυδία»	66	10601	έφθ. Σαντ Αννα Μπαΐ 7 'Ιουλ.

Τα υπό Sevast σημαίας

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάρι»	56	12231	άνεκ. Κριστόμπαλ 6 'Ιουλ. διά 'Ελ Παλίτο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κυπαροία»	59	15660	έφθ. Χάμπτον ρόδε 3 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Σιμόπολο Άτλαντ.»	62	9690	άνεκ. Κέιπ Τάουν 21 'Ιουν. διά Μπάσραν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθαν.) 22 'Ιουν. διά 'Απανα) Λάγκας
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 'Ιαν.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άγια 'Ερυθιανή»	56	20153	έφθ. Νουμέα 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ευτύχια»	47	4806	άνεκ. Κολόμπο 28 'Ιουν. διά Σαφάγκα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελπιν. ουμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Εύπορια»	51	2512	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 30 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουαπιθκρεστ»	55	5064	άνεκ. Τζιψουτι 1 'Ιουλ. διά 'Ισπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρίνιτι»	53	11010	άνεκ. Πόρτ Τζέφερον 24 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αριστοτέλης»	56	20140	άνεκ. Τούμπα 17 'Ιουν. διά Χάρυκ 'Αιλαντ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ανάστασις»	49	2358	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πόλλουζ»	45	7208	άνεκ. Αθάναν 28 Μαΐου διά Μαριέλ
ΑΓΓΙΟΣ ΙΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πιουρούσπριαν»	55	1216	έφθ. Γκρέιτ Γιάρμουθ 27 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λέλλην. ουμφέροντα	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πλειάδες»	43	7254	άνεκ. Αθάναν 14 'Απρ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μποδιγιάνκη»	55	3391	εἰς Κιελόν από 17 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κοοστάνερα»	56	15881	διπλήθε Ντόμερ 7 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ.	«Λαδέρα»	49	4930	έφθ. Νάντην 3 'Ιουλ.
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αδελφοί»	50	11693	διπλήθε Θέρονταί Αίλαντ 3 'Ιουλ. διά Νάντην
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βότα»	57	20797	άνεκ. Μπάκρειν 6 'Ιουν. διά Ντουμπάι
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αζαλέα»	48	9506	άνεκ. Αθάναν 30 'Ιουν. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΑΘΕΝΙΚ (σικκόν)	(N.A.T.)	έτ.	«Μεντ. Σπγουαίνη»	49	4113	άνεκ. Πειραιά 2 'Ιουλ. διά Βόλον
ΑΘΕΝΣΕ	(N.A.T.)	έτ.	«Πλάνετ»	67	48747	άνεκ. Ντώρμπαν 27 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νορδόπετερν»	70	8825	άνεκ. Πακαϊού 25 Μαΐου διά 'Αιδι
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Οθερσοή Μίνεραλζ»	64	30682	άνεκ. Πούλο Μπούκον 7 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάδων 'Ηστ Μεντίτ.»	68	16042	άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 23 'Ιουν. διά 'Ιράν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλμα»	67	44708	άνεκ. Τούμπα 1 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλαντίκη»	54	19462	άνεκ. Βαλτιόμπρα 1 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ.	«Μιοτράλη»	62	9943	έφθ. Καλκούτων 6 'Ιουλ.
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ξενόφων»	59	9010	άνεκ. Ρότερνταμ 4 'Ιουν. διά 'Αμπιτζάν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αλας»	53	12023	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΪΜ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάννερ»	69	9024	άνεκ. Πιοκοχάμων 26 Μαΐου διά Ούνο
ΑΙΘΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φέιμ»	69	9241	έφθ. Γιοκοχάμων 3 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νίμορ»	56	12355	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αιθαλία»	52	7604	άνεκ. Πόρτ Λάττα 23 'Ιουν. διά Τούμπα
ΑΙΤΖΙΑΝ Μ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ (N.A.T.)	έτ.	«Νόρθ Σῆ»	67	28774	εἰς Μαϊσόύρου ύπο συμπλήρωσιν	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΡΧΩΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Τράιαντ»	71	15500	άνεκ. Ντακό 28 'Ιουν. διά Λεφκαντί
ΑΙΤΖΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Πρίμο»	58	10018	διπλήθε Γιθραλτάρ 16 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Πρίμο»	58	10018	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 14 'Ιουν. διά 'Αγγλιαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αίλαντ Σίπι»	58	926	άνεκ. Πιοκοχάμων 29 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Πρίμο»	58	10020	έφθ. Καλκούτων 6 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Τ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άιντα»	55	21584	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζέραν Πέλι»	47	3343	άνεκ. Μαϊσόύρου ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νέπτουν Μαριτάμη»	65	39450	άνεκ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αίτζιαν Σπγουαίνη»	71	58600	εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ.	«Αίτζιαν Σπη»	69	51627	άνεκ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Τεπέρνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Φροτσηπ»	67	32644	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 9 'Ιουν. διά Τούμπατά
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Φρέρτερς Τρανσον.»	56	8835	άνεκ. Βούζιν 26 'Ιουν. διά 'Αμβούργον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλαντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 7 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ»	66	22362	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεανογουάίς Κάρριερς	65	18452	έφθ. Γένοβαν 4 'Ιουλ.
ΑΙΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ.	«Φόδρας 'Ηστ»	43	8435	εἰς Στοκχόλμην ἀπό 29 Μαΐου (έπισκευαι)
ΑΙΚΜΑΡΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Ταύρος»	58	9199	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά 'Αιγαντί
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ.	«Άλκωνι»	68	25433	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Άλκωνι»	68	25433	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Μιζουσίμα
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Άλκωνι»	68	25433	έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Σάν Ντιέγκο
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ.	«Άκτις»	67	25168	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουν.
ΑΙΚΟΥΑΤΟΥΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ.	«Άκτις»	68	25155	άνεκ. Βουλίδων 5 'Ιουλ. διά Πενάγκ
ΑΙΚΟΥΑΤΕΑΡΗΜ	(N.A.T.)	έτ.	«Άκτις»	68	25168	διπλήθε Γιθραλτάρ 29 'Ιουν.
ΑΙΚΟΥΑΦΙΔΗΝΟ	(N.A.T.)	έλληπν. ουμφέροντα	53	25433	άνεκ. Κόπιε 31 Μαΐου διά Βανκούδερ	
ΑΙΚΟΥΓΙΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Άλκωνι»	57	8889	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ. διά Λεπτόν
ΑΙΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ.	«Βασμάντο»	49	2935	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Απρ.
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μέτεορ»	70	8825	άνεκ. Χιοσίμα 26 'Ιουν. διά Σπάττατ
ΑΙΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αϊκτί»	56	10370	άνεκ. Σάντο Ντομιγκό 30 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΙΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Αφρικαν»	58	11351	άνεκ. Βουλίδων 7 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΑΙΚΤΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλισσον»	56	1887	άνεκ. Βιζαγκαπατάνη 21 'Ιουν. διά 'Ισπωνίαν
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Ρές»	58	10499	άνεκ. Φοινίσια 27 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λαϊμπιόριον»	56	20926	άνεκ. Γένοβαν 7 'Ιουλ. διά Σπάτατ
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλμα»	68	44646	άνεκ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΙΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σανταρόζα»	55	12380	έδωσε Τοιτάν τη Κούνχα 7 'Ιουλ.
ΑΙΛΕΞΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Άλισσον»	56	2343	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Τζένεραλ Φράουτερς»	67	14845	άνεκ. Βιζαγκαπατάνη 21 'Ιουν. διά 'Ισπωνίαν
ΑΙΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλικουμν»	68	16475	άνεκ. Φοινίσια 27 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΙΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάλφο»	53	1320	άνεκ. Γένοβαν 7 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΑΙΛΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βικτώρια»	53	7564	άνεκ. Εάνερι 26 'Ιουν. δ

ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόσφορντ»	55	14458	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζέρου»	58	13023	διπλής Παναμά 3 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	54	13145	έφθ. Μόντρεαλ 6 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	58	18589	άνεχ. Μπακρέν 5 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νταβεντορτ»	69	15808	διπλής Παναμά 30 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7292	έφθ. Αθάναν 19 'Ιουν.
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	έφθ. Γένοβαν 2 'Ιουλ.
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	46	2904	άνεχ. Νάντην 3 'Ιουλ. δι' "Εμδεν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	έφθ. Ριό Γκράντε 28 'Ιουν.
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαλθεια»	51	11169	άνεχ. Πόρτ "Ελίζαμπεθ 1 'Ιουλ. διά Κουβάιτ
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις»	56	8959	άνεχ. Σιμίζου 29 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΜΟΓΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	άνεχ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ.
ΑΜΩΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτριτη»	39	5171	εις Τάιν ἀπό 10 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλλο Χερμόζα»	66	23571	έφθ. Γκλαντούσουν 5 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ "Εντ»	69	15869	άνεχ. Σιμίζου 24 'Ιουν. διά Γκέδε
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άράγια»	53	4314	έφθ. Άμερέρσαν 5 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίλιστα»	65	15597	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 3 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	67	21423	διπλής Παναμά 12 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεχ. Τζιμπούτι 23 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	68	21426	έφθ. Βιτόρια 29 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	63	33375	έφθ. Βιτόρια 27 'Ιουν.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφέρη»	52	7168	άνεχ. "Αγ. Θρακικούν 29 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοράντο»	57	25441	άνεχ. Σιδώνα 2 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Γουντέρ»	54	1973	έφθ. Πύλων 20 'Ιουν.
ΑΝΝΑ ΦΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ»	46	8047	άργει εἰς Βόλον ἀπό 21 Αύγ.
ΑΝΝΑΝΙΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	2236	άνεχ. Ντακάρ 26 'Ιουν. διά Μαζαντί
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα»	65	19758	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 30 'Ιουν. διά Κοατζακοάλκος
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	2149	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΖΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	59	20935	άνεχ. Ντάς "Αιλάνι 3 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτζενιο»	66	15597	άνεχ. Τόροντο 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στόρμπακ»	44	3178	άνεχ. Σιδώνα 6 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	έφθ. Επίρρων 27 'Ιουν.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Τόροντα 6 'Ιουλ. διά Γκάλικον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Βενετίαν 3 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Θεσσαλία 6 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα»	46	8380	έφθ. Αθάναν 2 'Ιουλ.
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τράνο»	63	10594	έφθ. Μπλάφ 8 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερι»	54	1274	άνεχ. Μπλέχαντ 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλωνι	68	27989	έφθ. Τάραντα 1 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άφρος»	58	10108	άνεχ. Πούλον Μπούκομ 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπινα»	63	29141	άνεχ. Ντακάρ 27 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	διπλής Μπρούνωμπουτελ 3 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	10180	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	41	5215	άνεχ. Πόρτο "Άλεγκρε 3 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΝΗ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	3431	άνεχ. Φίλαδελφειαν 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια»	51	3481	διπλής Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Νέαν "Ορλέανην
ΑΡΓΚΟ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	61	10163	άνεχ. Γιοκοχάμον 25 'Ιουν. διά Νιού Γουέστμιντερ
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκοση»	50	3500	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 2 'Ιουλ. διά Χόλυκεντ
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	51	3425	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	3454	άνεχ. Χίουστον 2 'Ιουλ. διά Καρθαγκέναν (Κολ.)
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίτας»	35	4965	έφθ. Μπονάρα 9 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλοζ»	64	28313	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	68	24894	διπλής Μπανάρωμπουτελ 26 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΕΝΤΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρενταλ»	43	7265	διπλής Παναμά 28 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίσε»	57	8406	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέροι»	45	4578	άνεχ. Σάρος 27 'Ιουν. διά Χάιφα
ΑΡΙΞ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαύμαρ»	54	13432	άνεχ. Μπόννι 26 'Ιουν. διά Σαιν Κρουά
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό "Αμαρίλλο»	62	25211	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Βίρτζιν "Αίλαντ
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριεττα»	64	31331	άνεχ. Μπάνταρ 21 'Ιουν. διά Σαιν Κρουά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άριας»	63	28029	διπλής Παναμά 27 'Ιουν. διά Βίρτζιν "Αίλαντ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεθάντε»	35	992	άνεχ. Μπράκε 2 'Ιουλ. διά Κανδά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεθανικά συμφέροντα	43	2909	άνεχ. Σαΐν Μιχαήλ 17 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξη»	36	10280	άνεχ. Καντλα 22 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ ΓΙΩΝΤΙΑΝΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	4693	άνεχ. Σαιν "Αννα Μηνίν 16 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	38	5245	έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Ιουν. διά Ρουέν
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλόρερ»	68	39617	εἰς Μπαντάρ "Αιμάτας ἀπό 10 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκρέτσ»	67	45376	άνεχ. Ντώρμπαν 3 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άργω»	58	7772	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 28 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΑΡΝΤΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα»	44	7261	άνεχ. Σαΐν Μιχαήλ 17 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	56	22670	άνεχ. Χιρόκατα 30 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκιαρη»	43	7233	έφθ. Αθάναν 23 'Ιουν.
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρουάνα»	54	1960	έφθ. Ταματάβε 4 'Ιουλ.
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρσεναλ»	48	3675	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδες 28 Μαΐου διά Τσιγκκτάν
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεχ. Λάρας Πάλιας 5 'Ιουλ. δι' "Αντζιο
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οδεροίζ Μπάλκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Μαντράς 8 'Ιουλ. διά Κούρε
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλένες»	49	5841	άνεχ. Αθάναν 14 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχιμήδης»	52	8076	έφθ. Κολόμπο 21 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	66	35001	άνεχ. Πόρτ Χένταντ 8 'Ιουλ. διά Κεύρε
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θέρα»	53	13415	έφθ. Ντώρμπαν 7 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν»	45	14133	άνεχ. Ρότερνταμ 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστερούσι	49	8525	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΑΣΤΗΡΗ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρη»	50	7470	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	63	33375	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουν. διά Σαΐν Αχμαντί
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέαρη»	58	12623	έφθ. Εμδεν 3 'Ιουλ. διά Σαύντοβαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Σακάι 30 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνινδερς»	60	21138	άνεχ. Μαντράς 21 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπειρορ»	49	17326	άνεχ. Λόρεντζο Μάρκες 6 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρθιανάνιν	64	31716	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 16 'Ιουν. διά Γιοκαϊδί
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεχ. Πόρτ "Ελίζαμπεθ 1 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κικου»	57	25172	άνεχ. Χόρ άλ "Αμαγία 27 'Ιουν. διά "Αγ. Φραγκίκουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊντντυ»	57	24813	διπλής Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Μπάρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊντντυ»	55	12985	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντη»	53	11322	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Βιλέλμαχον 3 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρον»	54	16033	άνεχ. Βανκούβερ 6 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΪΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	66	15697	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ»	68	48936	διπλής Νόσαντ 22 'Ιουν. διά Νιγηριαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλαντικ Μόναρκ»	53	12696	άνεχ. Φώλ ριβερ 30 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12712	άνεχ. Τομπάτα 3 'Ιουλ. διά Παραντίν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρονες»	63	15985	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 1 'Ιουν. διά Ταϊδάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	έφθ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάϊτ»	56	14839	διπλής Βαλτιμόρην 30 'Ιουν. διά Ρότερντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ»	64	39065	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλαντικ Πρίνσες»	66	40884	έφθ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10149	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπημ»	58	10150	έφθ. Νέαν Υόρκην 28 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΑ'ΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Αταλαντικ Σάνπα'ΙΖ»	58	10150	άνεχ. Τοτάντον 21 'Ιουν. διά Ταϊδάν</

ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος»	67	45321	άνεχ. Τενερίφην 28 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπουν
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθερ»	56	10312	αργεί εἰς Πειραιά ἀπὸ 7 Θερ.
ΑΥΣΤΕΡΑΙΣ (ὑπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεχ. Κέιπ Τάουν 6 'Ιουλ. διά Σίδνεϋ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας»	50	8136	έφθ. Βίτα 28 'Ιουν.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλα»	50	5455	εἰς Πειραιά ἀπὸ 20 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	2501	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουλ.
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	18743	εἰς Μαρσαλίαν ἀπὸ 17 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαράνι»	55	979	έφθ. Λισσαδώνα 1 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο»	55	10839	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Τζάκσονβιλ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασούντο»	51	10677	άνεχ. Καράτοι 6 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπουν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8032	έφθ. Κόνακροι 19 'Ιουν.
ΒΕΓΑΣ ! (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	20958	άνεχ. Νιγκάτα 26 'Ιουν. διά Μίνα ἀλ Φαχάλ
ΒΕΓΑΣ ! (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	Ιδε: «ΕΡΓΟΝ», ὡς μετωνυμόδθη
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	6576	άνεχ. Γένοβαν 1 'Ιουλ. δι' Αθαναν
ΒΕΝΟΥΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίττο»	43	9777	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένονσ»	53	12897	άνεχ. Μένα Αχαντί 17 'Ιουν. διά Μοντεδίδεο
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	άνεχ. Άπαντα Λάγκος 2 'Ιουλ. διά Βρέμπν
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπούμπλιν Μαριτ.»	55	6231	έφθ. Σάντον 27 'Ιουν.
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ Ήτο»	49	1592	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Τζέντα
ΒΙΚΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουάπι»	57	8805	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Πόντοντο»	64	15238	άνεχ. Τάραντα 18 'Ιουν. δι' Ένοενάντα
BINKY I (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερίς»	41	11616	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδς 4 'Ιουλ. διά Καοσιούγκ
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	62	25133	έφθ. Οσλο 17 'Ιουν.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίαν Τσανάδο»	58	27372	έφθ. Ντουμπάτι 25 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάσ»	58	11625	έφθ. Σάρος 3 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριούσιαλα»	68	31093	άνεχ. Ναγκόγα 22 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιογνίνια»	57	11623	έφθ. Αρούμπα 29 'Ιουν.
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτικα»	44	10499	άνεχ. Κριστούπαλ 6 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσσα»	53	5608	άνεχ. Ντακάρ 14 'Ιουλ. διά Κωνσταντζά
ΒΟΛΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεσον»	52	2672	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουν.
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόμπαλ Ν.»	58	8472	άνεχ. Αυδέρσον 17 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανόβασι»	45	2885	εἰς Γαλάτια μέ ζηνιάς ἐπ πυρκαϊδας
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8615	έφθ. Βουδάνη 2 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	64	33245	άνεχ. Τεογέστην 7 'Ιουλ. διά Λόσιερ Μπουτσάναν
ΒΥΖΑΝΤΟΥΜ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	43	7402	άνεχ. Γιβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Μαλάγα
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορί»	54	8720	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Τενερίφην
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐβιντ»	68	24894	άνεχ. Γκουανιακάν 8 'Ιουν. διά Κασίμα
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	ἀπό Νέαν Υόρκην 14 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΓΑΙΡΕΞΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	64	32231	άνεχ. Τενερίφην 23 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδς 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένια»	57	9723	έφθ. Αμστερνταμ 5 'Ιουλ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντητι»	55	8344	έφθ. Λισσαδώνα 6 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	63	30650	άνεχ. Μπόννυν 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφο»	67	15414	έφθ. Ολμπανού (Δ.Α.) 8 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7503	δονεὶς εἰς Πειραιά ἀπὸ 24 Μαΐ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμων»	53	7378	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστο.) 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθινον»	48	1911	άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγόνησοι»	58	9483	άνεχ. Γκότεμπουρκ 5 'Ιουλ. διά Μπιλμπάο
ΓΕΩΡΓΙΟΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όίλλ»	54	18790	άνεχ. Βαλτιμόρων 26 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ζ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	1199	άνεχ. Χόλμοταν 5 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιζαμπεθ»	54	9646	έφθ. Τζουντζίν 28 'Ιουν.
ΓΙΑΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.»	53	7490	έφθ. Αθέναν 3 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τκόλτουνταν»	31	2841	έφθ. Ραθέναν 23 'Ιουν.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπο»	54	5826	έφθ. Μπιλμπάο 1 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΪ' (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	1275	άνεχ. Νουαντμπού 5 'Ιουλ. διά Σέτε
ΓΚΑΙ' ΣΩΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπαλία»	55	5543	έφθ. Αυδούρον 7 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΣΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	2763	έφθ. Πλούσικουν 4 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΣΣ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	6036	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδς 15 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΓΚΑΛΑΣΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	4637	άνεχ. Χ σύστον 28 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκουρία»	52	10381	έφθ. Στάβακον 4 'Ιουλ.
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	2635	έφθ. Αινδούρον 7 'Ιουλ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	63	30650	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 16 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΤΡΕΓΤΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εθό»	60	8150	άνεχ. Ρινίκεαν 2 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΚΟΛΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλα»	59	23084	εἰς Πειραιά ἀπό 31 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδουμικ»	59	15397	έφθ. Μόντορεάλ 5 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΡΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	50	16231	άνεχ. Αινδούρον 22 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπουν
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτεν Τσάλις»	68	10397	διῆλθε Ποναμά 1 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓΙ'Σ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	6778	άνεχ. Γκέλα 1 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΓΚΟΥΝΤ ΔΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ»	52	6963	έφθ. Νανκόνια 30 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγκουσίλ»	45	3934	έφθ. Κολόμπο 11 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥ'ΓΑ Λ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόντγκοντούλ»	49	1395	άνεχ. Γκότεμπουρκ 5 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8881	έφθ. Καλοκάυταν 22 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρεψ»	57	9411	έφθ. Φούποπο (Μπαρ.) 29 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Απτεντ»	69	22998	άνεχ. Ρακνιάμα 3 'Ιουλ. διά Γάμπι πά Σάουντ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σπίριτ»	70	23000	άνεχ. Αιβόσερον 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόμαρ»	66	23570	κινήθει Παναγία 23 'Ιουν. διά Σέτε
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντόν»	66	10961	άνεχ. διλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. δι' Αννάμπα
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι»	64	15282	άνεχ. Γράνδην 2 'Ιουλ. διά Φλωσιγκ
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	κινήθει Ποναμά 2 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΓΛΥΦΑδΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρτιμπαρ»	55	3004	άνεχ. Καζιπλάνκα 28 'Ιουν. διά Τοναλί Σαρέντε
ΓΟΥΕΣΤΣΤΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουίντ»	70	10600	άνεχ. Λουάντα 2 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΓΟΥΙ'ΛΑΣ' Γ ΜΠΟΛΕΒΑΡΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	λόζι. 27 'Ιουν. δι' Ινδονησίαν.	
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ.63)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμάουντ»	43	14313	άνεχ. διλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΝΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλεξ»	57	26032	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Ιουν. δι' Αιμούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Έντεν»	57	14353	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρου»	55	27278	άνεχ. Μπράνος 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέχομ»	55	27278	κινήθει Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφαδ»	55	25317	έφθ. Φίλει 28 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον»	54	27278	άνεχ. Λάς Πλάνας 10 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίν»	54	27277	άνεχ. Σαίν Τζέν (N.B.) 30 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καστελά»	53	21284	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοιλ»	62	11971	έφθ. Βοστόνην 2 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΙΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκοκ»	57	25490	άνεχ. Λά Σαλίνα 2 'Ιουλ. διά Πλότλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κέλοσ»	57	25357	άνεχ. Μπακούτεν 5 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΣΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμογένη»	57	26032	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Μαΐου διά Μάποι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26032	άνεχ. Σκαπαρίρην ούδες 25 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΤ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλη»	58	25222	άνεχ. Μπαχρέν 9 'Ιουν. δι' Ελ Σεγκούντο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρόμυοντ»	69	41477	άνεχ. Μίλφορντ Χάμεν 24 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τώρα»	50	18802	έφθ. Σάντος 1 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσαονδρος»	49	18802	έφθ. Βαντόν 1 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάτελεύ»	50	25305	άνεχ. Βαντόν 5 'Ιουλ.
Γ					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζείντ»	67	22549	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχαμ»	69	41477	άνεχ. Γιουροπόρτ 29 'Ιουν. διά 'Αρζεθ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΤΕ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρθος»	71	51900	άνεχ. Γιουροπόρτ 16 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθωξ»	70	54500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουντόρ»	53	12843	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστον»	58	11201	έφθ. Γένοβαν 28 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	55	20165	έφθ. Λισσαβώνα 6 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκε Σ.»	58	25888	άνεχ. 'Άμβούργον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Ταϊπηλ Μπαιν 19 'Ιουν. διά Χόδικ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	64	47344	άνεχ. Γκότεμποργκ 29 'Ιουν. διά Φορκάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΕΣΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Χαλούτ 'Αλαντ 28 'Ιουν. διά Γιουροπόρτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακαρούριους»	70	88850	άνεχ. Πόρτ 'Αλφρεντ 25 'Ιουν. διά Ντεμαράρα
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδοιο»	56	10180	έφθ. Ραγκούν 3 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμνος»	50	3364	έφθ. Τζιμπούτι 6 'Ιουλ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρό Βένκεντορ»	54	11866	άνεχ. Ταϊπηλ Μπαιν 19 'Ιουν. διά Χόδικ
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίζ Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Μοντεβίδεο 13 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλιάντ»	56	11931	άνεχ. Ιλόδιλα 2 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	έφθ. Μουσκάτ 2 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργυκο»	53	5579	έφθ. Αμέροραν 26 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8712	έφθ. Χαρόπον 3 'Ιουλ.
ΔΗΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίοντον»	59	9493	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 13 'Ιουν. διά Χίλην
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρέντον»	68	7829	έφθ. Ποράνγκουα 2 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σεμ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Ναϊλιγκ.»	53	7829	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπ. Οσεανγουέντης»	53	13173	άνεχ. Μουσαράν υπό συμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πριγκίπος»	71	16300	άνεχ. Αδαναν 2 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορέάλις»	44	7067	έφθ. Αντοφαγάκαστα 7 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σλήγκαλλ»	52	12523	άνεχ. Αυδέροσ 5 'Ιουλ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	11675	ίδε «ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ» ώς μετωνυμάθη
ΔΟΡΚΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	οτ. «Γοργόνα»	53	21577	άνεχ. Ρουέν 1 'Ιουλ. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	έφθ. Ήστ Λόντον 7 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	8538	άνεχ. Εθνομασούδη 6 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Γκότεμποργκ 2 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	64	6042	έφθ. Ειδονημασούδη 6 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσσα»	68	35191	έφθ. Ναγκόγια 29 'Ιουν.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	έφθ. Γδυνία 6 'Ιουλ.
ΕΒΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαρίταιμ»	57	13637	διπλής Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινέντα»	58	8122	άνεχ. Μπ. Αύρες 5 'Ιουλ. διά Σάν Αντώνιο
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρεος»	67	14800	έφθ. Σάντος 5 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελέδρος»	63	15983	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν.
ΕΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	άνεχ. Σάντος 4 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν»	56	10289	έφθ. Καλκούτταν 30 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρικάνι»	48	3627	έφθ. Μπιλμπάο 13 'Ιουλ.
ΕΚΟΥΠ'ΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έκουπιτ»	52	16173	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 13 'Ιουν. διά 'Αγγλίαν
ΕΛ INKA (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρ»	53	2007	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Β.Ι.) 7 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμα
ΕΛ MINA (Αιδαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	έφθ. Ιμιμιχαν 6 'Ιουλ.
ΕΛΑΝΤΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	3647	άνεχ. Ράς Λανούφ 23 'Ιουν.
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	διπλής Παναμά 15 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνοπορτ»	58	20830	άνεχ. Λισσαβώνα 22 'Ιουν. διά Νιγρίαν
ΕΛΕΝΗΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίδιον»	39	4909	άνεχ. Αύγουστον 15 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΕΛΕΝΗΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάμιλτον»	70	15500	άνεχ. Παναμά 4 'Ιουλ. διά Νηπτρόπιτ
ΕΛΕΥΘΕΡΕΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερεύπολις»	58	13066	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 29 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερέωτρια»	56	2709	άνεχ. Κολόμπο 8 'Ιουν.
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άμπελος»	45	2068	άνεχ. Θέουστα 5 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	8370	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Μπλόν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλάντ»	59	10530	έφθ. Χιούστον 1 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άργει είς Πειραιά από 17 Μαΐου
ΕΛΛΗΝ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	6528	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρ 29 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΛΛΤΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	8296	άνεχ. Αδάναν 11 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλιδόφρος»	35	4963	διπλής Παναμά 12 θερ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπη»	60	8539	άνεχ. Θέουσταν 5 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νορθγουίντ»	70	71211	άνεχ. Ζερμπρούγκε 12 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Επίδιαρος»	40	6895	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλές»	58	30332	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 2 'Ιουν. διά 'Ιμιμιχαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Επίκο»	60	13093	άνεχ. Λίβερπουλ 21 'Ιουν.
ΕΠΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	15794	εἰς Πιοκοχάμαν
ΕΡΓΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίοι Τράνοπορτ»	59	30189	έφθ. Πιοκοχάμαν
ΕΡΕΞΕΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιταλές»	48	3497	έφθ. Πιοκοχάμαν
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άργει είς Πειραιά από 15 Απρ. (έπισκευαι)
ΕΡΟ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Αλαντίς»	57	10317	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά 'Ανκόνα
ΕΣΣΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπόφερ»	57	4211	έφθ. Μπ. Αύρες 5 'Ιουλ.
ΕΣΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέλιντο»	57	6046	άνεχ. Ματαράν 27 'Ιουν. διά 'Αρίκα
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίπινγκ»	55	2472	έφθ. Τάγκα 5 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύασσάζ»	39	3971	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιοσίφιο ΟΙΑ»	66	38339	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλι»	62	25157	εἰς Πιοκοχάμαν
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπιθέυς»	54	11208	έφθ. Πούντα Καρντόν 1 'Ιουλ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφέυς»	64	34827	άνεχ. Έσκρεβδος ρίζερ 7 'Ιουλ. διά Χάρην
ΕΥΚΛΕΙΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Κων(πολίν
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οία»	54	19406	έφθ. Ντόρμπαν 19 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΕΥΛΑΔΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδουπουργκ»	56	30158	έφθ. Μπόννυ 4 'Ιουλ.
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνέθελ»	70	96775	έφθ. Γιοκαίδι 28 'Ιουν.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκαν»	64	35774	άνεχ. Εσκρεβδος ρίζερ 27 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάζ»	65	10290	άνεχ. Χατούνες 4 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντόσταθιος»	43	2896	άργει είς Πιοκοχάμαν
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρρ»	49	17613	έφθ. Αν. Φραγκίσκον 4 'Ιουλ.
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	άνεχ. Βαλτιμόρου 3 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΖΑΙΓΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	8032	άνεχ. Μιλφόρτ Χάφεν 28 'Ιουν. διά Φορκάντος
ZAN ZAN (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	10917	έφθ. Βάρναν 27 'Ιουν.
ZHNO	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	68	9583	άνεχ. Λάς Πάλμας 29 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ZHNQN (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	68	9877	άνεχ. Ωκλαντ 8 'Ιουλ. διά Φίτζι
ZINNIA (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	7114	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 2 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ZINPOUNAS	(N.A.T.)	έτ. «Άστρονορτένο»	59	5226	άνεχ. Αθάναν 19 'Ιουν. διά Νίκαρο
ZITA	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	70	15665	έφθ. Κείπ Κουνίθ 20 'Ιουν. διά Μιζουσίμα
ZOH (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	έφθ. Μασσαλίαν 27 'Ιουν.
ZOH Γ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήν. συμφέροντα	57	4176	άνεχ. Βίλμιγκτων (Β. Καρ.) 20 'Ιουν. διά Λά Γκουαίρα
ZΟΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροφαμ»	58	19417	έφθ. Σάρος 2 'Ιουλ.
ΗΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράύτερς»	68	28774	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 12 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΗΑΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάλειον»	50	3343	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Σαλδαδόρ
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δάρδανος»	48	4574	έφθ. Απαν(α) Λάγκος 25 'Ιουν.
ΗΡΟΔΗΜΗΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεάν»	47	7356	εἰς Πιοκοχάμαν από 5 'Ιαν.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Φραγκάντοια»	65	23535	άνεχ. Νιούκαστολ (Άιτστρ.) 10 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΗΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Άστροτεθέτο»	44	14540	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΗΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητων»	53	13555	άνεχ. Φίλαδελφειαν 4 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	εἰς μεταφοράς Ινδιάν
ΘΑΛΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	1534	έφθ. Ολέδλουσντ 4 'Ιουλ.
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενμαρ»	57	4892	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράζον»	57	10316	έφθ. Χαινάκηγκ 26 'Ιουν.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	

ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Ντόντζες 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουΐστα 'Οσαένικα»	63	31581	άνεχ. Ράτς Τανούρα 10 'Ιουν. διά Βερντόν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Βανκούμερ 18 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν					
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράλσον»	56	3649	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 Μαρτ.					
ΘΕΟΚΥΝΤΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2 'Απρ.					
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	10744	διπλήθες Παναμά 30 'Ιουν.					
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουλ. διά 'Ιταλίαν					
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράθερζ»	54	10916	έφθ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 17 'Ιουν.					
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	16851	άνεχ. Καροϊόγκ 19 'Ιουν. διά Τσάρλεστον					
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Μουρόρα 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον					
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	6597	άνεχ. Πόρτο σε Σπαίνη 18 'Ιουν. διά Κούβαν					
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Παρασκευή»	58	26650	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν.					
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρδιαν»	60	8461	άνεχ. Λας Πλάμας 21 'Ιουν. διά N. Αμερικήν					
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεχ. Γένοβαν 24 'Ιουν. διά Χάμπτον ρέδς					
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	διπλήθες Κων/πολίν 5 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν					
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Μένα Σαούδ 29 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν					
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπής»	66	40933	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 21 'Ιουν. διά 'Αγ. Θραγκικούν					
ΘΥΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτρ»	61	14032	έφθ. Χιούστον 22 'Ιουν.					
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 16 'Ιουν. διά Καράτοι					
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	5355	άνεχ. Αμπιτζάν 24 'Ιουν. διά Κοτόνου					
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουλ. διά 'Αραύμπα					
ΙΔΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. Αθάναν 1 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούβα)					
ΙΔΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	έφθ. Σιάγκον ἀπό 21 'Απρ. 1968					
ΙΑΚΩΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.					
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4411	άνεχ. Πιονιών 17 'Ιουν. διά Βαρκελώνην					
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	4412	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 4 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ					
ΙΑΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλλικονία»	68	27989	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 26 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν					
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	έφθ. Φρόπορτ (Μπάχ.) 11 'Ιουν. διά Σφαζ,					
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέινιντν»	59	22762	άνεχ. Ριό Γκράντετ 5 'Ιουλ. διά 'Αμπιτζάν					
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	38	5509	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 25 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον					
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικη»	65	30516	άνεχ. Κομπέ 2 'Ιουλ. διά Μουρούδην					
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πούκανια»	67	20950	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 26 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν					
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϊ»	64	13156	έφθ. Ταρτούς 27 Μαΐου					
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεχ. Μόντρεαλ 28 'Ιουν. διά Μπέλφαστ					
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντρφορντ»	63	13517	άνεχ. Χάργκ 27 Μαΐου διά Σιογκάμα					
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	58	22531	διπλήθες Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Ζουείτινα					
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλουσέρι»	66	45280	ύπό παραδόθην					
ΙΟΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	1259	έφθ. Αθάναν 2 'Ιουλ.					
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	έφθ. Μπιλμπάδο 28 'Ιουν.					
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένα»	43	7232	έφθ. Λισσαβώνα 5 'Ιουλ.					
ΙΡΕΝΕ I (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	διπλήθες Παναμά 6 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν					
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίγκα Σίππιγκη»	59	8479	έφθ. Κων/κων/πολίν 2 'Ιουν. (έπισκευαι)					
ΙΣΗΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	3946	έφθ. Χάιφα 26 'Ιουν.					
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνος»	69	15869	άνεχ. Αμστερνταμ 3 'Ιουλ. διά Θάντερ Μπαιν					
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εουρο»	58	10057	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 20 'Ιουν. διά Μαντράς					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτεράνεαν»	68	16046	άνεχ. Σίδενε 11 'Ιουν. διά Κόντινεντ					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Ράτς Τανούρα 23 'Ιουν. διά Βερντόν					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Τζιοβάνι»	42	7020	είς Αλεξάνδρειαν ἀπό 27 Σεπτ. 1967					
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12614	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 26 'Ιουν.					
ΚΑΒΑΛΑ		έτ. «Σέλφ Ανλοάντερς»	56	16015	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 11 'Ιουν. διά Πουέρτο 'Ορντάς					
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλ. διά Λατάκια					
ΚΑΒΑ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Νέαν Ορλεάνη 25 'Ιουν.					
ΚΑΘΩΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνιο Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Βανκούμερ 25 'Ιουν. διά Μανίλαν					
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρεγκαλ»	65	23524	έφθ. Μ. Μισούαμιτα 28 'Ιουν.					
ΚΑΙΛΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερολέϊ»	55	11991	άνεχ. Χάρηντ 17 'Ιουν. διά Πειραιᾶ					
ΚΑΛΗΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουσοί»	51	1923	άνεχ. Πουανί από 29 Ιουν. διά Μαρι Γκαλάντε					
ΚΑΛΗΝΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νούεδη Βαλενθία»	67	34498	άνεχ. Τζεμπέλη Ντανά 18 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην					
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μορίνη»	57	8774	έφθ. Ριγιέκον 13 'Ιουν. (έπισκευαι)					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίανα»	54	6112	έφθ. Σιγκαπούρην ρέδς 6 'Ιουλ.					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Ιντώρημαν 30 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον					
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	12218	άνεχ. Μόντρεαλ 13 'Ιουν. διά Κίνκοτων (Τζαμ.)					
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	έφθ. Αθάναν 29 'Ιουν.					
ΚΑΜΠΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρές Μόντες»	69	3282	άνεχ. Λεικ Τσάρλς 20 'Ιουν.					
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τίφος»	39	8464	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.					
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	16400	άνεχ. Ντητρόιτ 3 'Ιουλ. διά Σικάγο					
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντμιλος»	48	4949	άνεχ. Καλκούτταν 13 'Απρ. διά Σιγκαπούρην					
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	άνεχ. Σιδενε 7 'Ιουλ.					
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	διπλήθες Παναμά 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	50	3913	έφθ. Πειραιά από 14 Μαΐου (επι σκευαι)					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17059	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 6 'Ιουλ. διά Νιούπορτ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Ράτς είς Σιδέρο 30 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	άνεχ. Σουάμπια 15 'Ιουν. διά Κόντινεντ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τεραμάρ»	50	6841	έφθ. Ρόττερνταμ από 6 Φεβρ.					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολάνικη»	68	23666	άνεχ. Πόρτ Ελιζαμπέθ 6 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	όργει είς Πειραιά από 17 Μαΐου					
ΚΑΠΙΤΑΛΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπορ»	61	24871	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον					
ΚΑΠΡΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλαμαρ»	59	29626	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 26 'Ιουν.					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	51	15784	άνεχ. Γένοβαν 20 'Ιουν. διά Ασκελόν					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουλ.					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	άνεχ. Αμστερνταμ 1 'Ιουλ. διά Νάρδικ					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερ Σίππιγκη»	31	1871	έκτελει πλάσα Παναμά					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	5370	είς Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ. (έπισκευαι)					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασκα»	47	3327	άνεχ. Βάρρι μόρτν 28 'Ιουν. διά Βενετίαν					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ. . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελασφέρερ»	40	3496	άνεχ. Μπιλμπά 3 'Ιουλ. διά Ματαντί					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίαντα»	61	13437	έφθ. Ματάντζας (Βεν.) 25 'Ιουν.					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ. . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελαμπίρα»	52	7597	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Κή Γουέστ					
ΚΑΡΙΝΑ . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελαμπίρα»	66	19827	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουν.					
ΚΑΡΝΙΑ . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φεροείλ Κάρριερς»	69	9072	άνεχ. Τσίπα 27 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν					
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	άνεχ. Χάργκ Αϊλαντ 16 'Ιουν. διά 'Εμδεν					
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φός»	54	2756	άνεχ. Βαλτ. μόρτν 27 'Ιουν. διά Βενετίαν					
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καραπούλ»	47	1876	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην					
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κρίωμαρ»	56	3401	άνεχ. Γένοβαν 7 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ					
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάϊλ»	58	14606	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον					
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννικός»	53	7641	άνεχ. Λάσ Πλάμας 27 'Ιουν. διά 'Αβάνα					
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Αμβρέον 4 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ					
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	διπλήθες Μπρούνωμπούτελ 4 'Ιουλ. διά Καράτοι					
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	άνεχ. Χάμπτον 20 'Ιουν. διά 'Απούμπα					
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Σιγκαπούρην ρέδς 19 'Ιουν. διά Ντουρμάτ					
ΚΕΑ . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Σεαλίδιο»	58	13						

ΚΛΑΙΡΧΙΛΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Άστρο Κάμπεον"	54	12846	έφθ. Θρηί πίριδες 21 'Ιουν.
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ιντερκόντινένταλ"	60	22944	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Γκούντ Γουίντ"	59	10400	άνεχ. Χάμπον ρόδες 2 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. "Κλειώ"	51	7542	άνεχ. Ντάρμπραν 7 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λόινα"	38	7590	άνεχ. Πλότος 21 Μαΐου
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνν. συμφέροντα	51	8079	άνεχ. Ήδευτα 14 'Ιουν. δι' 'Αθάναν
ΚΑΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έλληνν. συμφέροντα	53	6529	εις Πειραιά από 25 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Οσεανίκ Πετρόλεουμι"	58	22129	έφθ. Μαρσαλίαν 5 'Ιουλ.
ΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνν. συμφέροντα	55	20924	άνεχ. Άμυναίν Μπαϊν 22 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Mc)
ΚΟΝΚΑΡ INTREPIINT	(N.A.T.)	έτ. "Κόνκαρ"	71	38847	άνεχ. Χίροχάτα 19 'Ιουν. διά Ταμάνο
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. "Κόνκαρ"	68	23258	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. "Κόνκαρ Μαριτάιμ"	70	23400	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουν. δι' 'Οκινάου
ΚΟΝΤΕΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κοντετελλέσιον"	52	11755	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βαλρουζ"	56	12754	άνεχ. Μιζουσίμα 18 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Βιλανουέδα"	63	30705	άνεχ. Χίροχάτα 19 'Ιουν. διά Ταμάνο
ΚΟΡΙΑΙΡ	(N.A.T.)	έτ. "Ηστερν Σή Τράνσονπατ"	62	15000	άνεχ. Κόμπε 26 'Ιουν. διά Βιζακαπατάνημ
ΚΟΡΟΦ Α' ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. "Νάξος"	69	9045	άνεχ. Γιοκεχάμαν 22 'Ιουν. διά Τορόντο
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Ισλαμοράντα"	70	12370	άνεχ. Τσαγκουαράμας 1 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. "Κούσιος"	49	7378	έφθ. Ντουάλα 24 'Ιουν.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. "Χόμη"	57	30332	έφθ. Τής 7 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. "Μάρφιελλ"	44	14875	έφθ. Γένοβαν 30 'Ιουν.
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Στάροιλ"	53	10000	έφθ. Σαδόνα 1 'Ιουλ.
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κουνιστρά"	44	7199	έφθ. Βαλένθια 9 'Ιουν.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μάρα"	57	24664	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουν.
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κοντινένταλ Θρέύτερ"	47	1860	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 2 'Ιουλ. δι' 'Ηράκλειον
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. "Αίδηρον Κέουντ"	43	8443	έφθ. Καλκουταν 6 'Ιουλ.
ΚΡΟΥΣΕ' ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κομ. 'Οιλ Κάρριερς"	57	20778	άνεχ. Σαίν Τζάν (Ν.Β.) 22 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. "Σάν Σεσίλιο"	57	13895	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διά Ταιβάν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μελάζαι"	71	16563	άνεχ. "Αγ. Φραγκίσκον 6 'Ιουλ. διά Κιουρασσό
ΚΥΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Γκλάρα"	56	24305	άνεχ. Μάρρα έλλ. Μπρέγκα 6 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΚΥΝΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βιαφέλλ"	71	11300	έφθ. Ναγκόνια 1 'Ιουλ.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σπιριτόθ"	43	6996	εις Απανα) λάγκος από 4 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Βρόνκα"	52	7415	έφθ. Σάντος 5 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (πνν.)	(N.A.T.)	έτ. "Μπλού Ζαΐρ"	48	3455	έφθ. Δουνικέρκην 10 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Πρωτεύς"	64	34827	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ταμάσος"	52	10593	έφθ. Καράτοι 6 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαρβιράζον"	51	2430	έφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 4 'Ιουλ.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. "Κρίουμαρ"	56	3430	έφθ. Αγκυρών (Τζαμ.) 6 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΦΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. "Εύδελια"	47	1531	άνεχ. Αθάναν 15 'Ιουν. διά Νουεβίτας
ΚΩΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνν. συμφέροντα	52	7199	άνεχ. Ούλουν 23 'Ιουν. διά Κόκκολα
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. "Κοστικός"	39	2993	έφθ. Μπάραρ 25 'Ιουν.
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. "Τζένεραλ Μαριτάιμ"	55	8281	άργει εις Πειραιά από 6 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗΝ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. "Χρήλακ"	53	3545	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΛΑΙΔΗΝ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έλληνν. συμφέροντα	53	7044	άνεχ. Μπλαρέν 28 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΦΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Εργκάπα"	53	11262	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Μαροεσάνο"	59	27462	άνεχ. Ζουείτινα 3 'Ιουλ. διά Τής
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σάχωκ"	65	34185	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν. διά Πούντα Κουσίδο
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λακωνία"	61	13360	άνεχ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 1 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Νοεύδα Σεβίλλα"	64	37338	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουν.
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. "Λάμψις"	55	3000	άνεχ. Κοσιν 28 'Ιουν. διά Χάρηκ "Αίλαντ"
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ρέα"	56	23880	έφθ. Βρέστον 8 'Ιουν.
ΛΑΣΤΡΙΓΩΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Λίθιος"	56	4388	άνεχ. Βρέμπον 7 'Ιουλ. δι' 'Απανα) λάγκος
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Παγκαλάντε"	60	8801	έφθ. Αθάναν 29 'Ιουν.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. "Κωνοταντίνος"	47	7029	έφθ. Λισσαδώνα 4 'Ιουλ.
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. "Λένα"	48	2563	άνεχ. Ντάρμπραν 29 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. "Ιλισσός"	57	10499	άνεχ. Σουείτα 21 'Ιουν. δι' "Εμδεν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. "Οσεαν Θρέύτερ"	67	28776	άνεχ. Πιλάκων 29 'Ιουν. διά Ντόντζες
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Σουάνη"	53	12577	άργει εις Πειραιά από 8 Φεβρ.
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. "Χάλκοφιλ"	42	2881	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. "Ρίο 'Αζούλ"	57	20730	έφθ. Μπείρα 7 'Ιουλ.
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. "Νόρσοπς"	57	9364	

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

ALSO

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

ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρέτο»	57	7478	άνεκ. Λαρέντζο Μάρκες 13 'Ιουν. διά Βενετίαν εἰς Τσουρούμι υπό συμπλήρωσην
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊκον»	71	28100	άνεκ. Φινάριν 5 'Ιουλ. διά Φορκάντος
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεκ. Τεργέστην 5 'Ιουλ. διά Ρός έξι Σιδέρων
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσελένο»	58	27466	άνεκ. Χαμπτόν ρόδις 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελέσιον»	64	29396	άργει εἰς Πειραιά ὥπο 14 Μαΐου
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγάν»	52	2906	άνεκ. Τρίνινταν 11 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπερτάντ»	53	5789	έφθ. Λισσαδώνα 23 'Ιουν.
ΜΑΪΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμέντο»	63	25768	άνεκ. Πειραιά 17 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΜΑΪΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάιος»	52	8853	άνεκ. Νταρμπαν 2 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	άνεκ. Καράτοι 5 'Ιουλ. διά Χόρ αλ Άμαγια
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Μαντράρια ρόδις 8 'Ιουλ.
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπρεαλίς»	69	18923	έφθ. Τσιμπο 1 'Ιουλ.
ΜΑΙΝΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαίνφερ Τάνκερς»	53	16054	άνεκ. Παρανάγκουα 5 'Ιουλ. διά Βιρυτόν
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότην»	47	4344	άνεκ. Θέουτα 8 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεκ. Απανα) λάγκος 29 Μαΐου διά Κόκο
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Θαλάσσιαι Μεταφοραι	57	10044	άνεκ. Ντωρμπαν 27 'Ιουν. διά Σιγκαπουρούν
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μόνια»	46	1962	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτιαν Σίπη»	54	3596	άνεκ. Μανιλίν 15 'Ιουν. διά Πόρτ Σουέτεχαμ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντινένταλ»	58	22286	άνεκ. Μανιλίν 15 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΜΑΝΤΟΥΑ (κ.)		έλληναν. ουμφέροντα	52	2352	έφθ. Μουσκατ 7 'Ιουν.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεκ. Αμβρέσαν 15 'Ιουν. διά Γκάμπα διπλήσια (Κων) πολίν 4 'Ιουλ. δι' Ερεγλί
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15028	έφθ. Βανκούερ 30 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	άνεκ. Τζιμπούτι 17 'Ιουν. διά Ράς Σουκείρ διπλήσια Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθιέροι»	62	8951	άνεκ. Πόρτ Κέμπλα 16 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρβα»	60	25190	άνεκ. Τζιμπούτι 17 'Ιουν. διά Ράς Σουκείρ διπλήσια Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθενίαν»	56	12231	άνεκ. Σαιντ Αννα Μπαίν 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	52	1790	έφθ. Γουιοκούποντι 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιεάντερ»	64	34827	άνεκ. Σαιντ Αννα Μπαίν 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερθρόεαν Κάρριερς»	70	51600	έφθ. Γουιοκούποντι 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άργει εἰς Πειραιά ὥπο 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΘΟΡΣΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρσταρ»	59	28693	άνεκ. Χειδάς 1 'Ιουλ. διά Ντουμάι εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριωβέροι»	44	2088	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντουρόζο»	68	9299	άνεκ. Κουδάτη 26 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν εἰς Πειραιά 23 'Απρ. (έπισκεψι)
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεκ. Τόρ Μπαίν 2 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπου
ΜΑΡΙΕΛΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μόριελλι»	53	11616	έφθ. Τσάρλεστον 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νότρε»	56	20207	άνεκ. Μπαλιμπά 29 'Ιουν. διά Πορτλαντ (Op.)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρο»	61	8951	διπλήσια Παναμά 26 'Ιουν. διά Βαλπαραίζο
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεκ. Μπαλιμπά 29 'Ιουν. διά Πορτλαντ (Op.)
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	55	2502	διπλήσια Παναμά 26 'Ιουν. διά Βαλπαραίζο
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαδοπόρες»	68	14800	άνεκ. Μπαλιμπά 29 'Ιουν. διά Βαλπαραίζο
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 30 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ ΙΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	66	19411	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19805	έφθ. Ταρτούς 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	55	7726	έφθ. Μασσάριδα 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ»	50	11631	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 2 'Ιουλ. διά Γκρότον
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	άνεκ. Βρέμην 15 'Ιουν. διά Μακόρις
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 21 'Ιουν. διά Σαιν Κρουαδ
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμια»	51	10216	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 29 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΡΟΖΑ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12705	άνεκ. Μπαχρέιν 25 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΜΑΡΙΣΑΡΟ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάντ Ινταροϊς»	51	7742	άνεκ. Χιούστον 4 'Ιουλ. διά Γκουαγιακίλ
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 3 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΤΕΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Αστήρη»	53	11310	άνεκ. Πούντα Καρντόν 30 'Ιουν. διά Ρίο Γκράντε
ΜΑΡΙΤΕΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	άνεκ. Ρίο Γκράντε 24 'Ιουν. διά Βάρναν
ΜΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσιτη»	65	18319	άνεκ. Τζάκονδι 2 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΜΑΡΚΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελακονούτρε»	68	36365	άνεκ. Σέδεν Αιλάντης 3 'Ιουλ. διά θιλαδέλφειαν
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622	διπλήσια Παναμά 8 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθια»	61	12011	άνεκ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΥΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575	άργει εἰς Πειραιά ὥπο 23 Φεβρ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	άνεκ. Τέιμπλ Μπαίν 5 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7327	εἰς Ριγιέκαν ὥπο 12 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	56	6654	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 23 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7333	εἰς Μαριόλη ὥπο 24 'Ιουλ. 1970
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλασίας»	65	34185	άνεκ. Της 6 'Ιουλ. διά Ζουετίνα
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίρδιλλ Μόταροιν»	57	8855	έφθ. Αυδέρσαν 19 'Ιουν.
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιπέσον»	67	43231	άνεκ. Τέιμπλ Μπαίν 1 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεκ. Σάκαι 15 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΕΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υποπαντή»	59	3309	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουν.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλέργρακας»	57	11691	άνεκ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν.
ΜΕΛΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιθέρσαλ Τρόμπη»	56	8671	άνεκ. Ντιπρότροπ 29 'Ιουν.
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραμπόλη»	56	10350	έφθ. Ρεοφ 24 'Ιουν.
ΜΕΝΤΟΡ (δ.)		έτ. «θόσσος»	52	12057	άνεκ. Ιμι γκασ 22 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΜΕΡΡΥΑΛΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθη»	43	8158	έφθ. Κολόμπο 26 'Ιουν.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	56	6654	άνεκ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιουλ.
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλαι»	43	7214	έφθ. Αθάναν 5 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	47	2740	άργει εἰς Πειραιά ὥπο 11 'Απρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουίλα Καλάντε»	65	57307	άνεκ. Σιουροπόρτ 16 'Ιουν. διά Γκότεμπουργκ
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	58	25275	άνεκ. Σιουτσούς 28 'Ιουν. διά Παγκαλάν Σουοσού
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	διπλήσια Όγκαντ 18 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	48	2086	έφθ. Κεύλ 30 'Ιουν. διά Παγκαλάν Σουοσού
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	άνεκ. θότασουν 4 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Έντ. Ναυτ. & Βιομ.»	60	18889	άνεκ. Τζάκονδι 30 'Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	διπλήσια Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσίδος»	56	4714	έφθ. Τοσόντο 29 'Ιουν.
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτω»	56	8618	άνεκ. Μπιλιμπάτ 1 'Ιουλ. δι' Αθάναν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεκ. Μένα Αμπντούλα 18 'Ιουν.
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	άνεκ. Αγεντόντ 23 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	έφθ. Κασσιούνγκ 25 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΓΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊον»	70	1570	άνεκ. Κασσιούνγκ 22 'Ιουν. διά Ζαυποάγκα
ΜΙΝΙ ΛΑΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάϊτ»	70	1559	έφθ. Κόμπε 5 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεκ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	έφθ. Γκιάν 30 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκη»	69	1560	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 25 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λέινη»	70	1569	έφθ. Χαοσιούνγκ 17 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λέισ»	69	1572	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 3 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΜΙΝΙ ΛΙΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιότ»	70	1565	έφθ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντη»	69	1565	άνεκ. Νόρκοπινγκ 24 'Ιουν. διά Κων (Κων) πολίν
ΜΙΝΟΥΤΣΕΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλληναν. ουμφέροντα	48	8242	διπλήσια Κων (Κων) πολίν 13 Μαΐου
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΛ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναβ.»	58	10490	έφθ. Φορταλέσσα 29 'Ιουν.
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	άνεκ. Αμδούργον 6 'Ιουλ. διά Τερνόύζεν
ΜΙΝΟΑΝ ΤΣΗΘ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκαμί»	54	11279	άνεκ. Σιεράντα 18 'Ιουν. διά Σιεράντα Ιζαμπέλ
ΜΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	άνεκ. Μίνα άλ Φαχόλ 6 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ»	56	8650	άνεκ. Ντρόπαντα 29 'Ιουν. διά Αργεντινήν

ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φός»	54	2842	εις Βρινδήσιον ἀπὸ 27 Ἀπρ.
ΜΟΝΤΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαζών»	57	7768	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 2 Ἰουλ.
ΜΟΣΧΑΝΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	51	3386	ἔφθ. Λονδίνον 6 Ἰουλ.
ΜΠΑΖΙΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλι»	48	3574	ἀνεκ. Σουάνον 20 Φεβρ. διὰ Νάντην
ΜΠΑΖΙΔΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	διῆλθε Παναμή 4 Ἰουλ. διὰ Νότ. Ἀμερικήν
ΜΠΕΛΛΑ ΚΡΟΥΣΣΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	1333	ἔθο. Μπορτνών 28 Ἰουν.
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	ἔφθ. Ἀμέρεραν 6 Ἰουλ.
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΪΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπυράστερ»	65	4636	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 2 Ἰουλ. δι' Ἀδιλες
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρ»	57	20464	ἀνεκ. Οκκανίας 23 Ἰουν. δι' Οσλο
ΜΠΛΑΚ ΝΑΪΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός»	45	5101	ἀνεκ. Βομβάνη 6 Ἰουλ. διὰ Κολόμπο
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σή»	48	3335	ἀνεκ. Ντώρμπαν 22 Ἰουν. διὰ Σαγκάπην
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Εσερός»	58	988	ἔφθ. Λίβερπουλ 5 Ἰουλ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	ἀνεκ. Μπαχρέν 6 Ἰουλ. διὰ Χονολουλού
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια»	59	22844	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 26 Ἰουν. δι' Αἰοί
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουίντ»	56	10062	ἀνεκ. Απανα (Αλάγκος 6 Ἰουλ. διὰ Πουάντ Νουάρ
ΜΠΟΡΜΑ ΛΑΠΙΣ		έλλην. συμφέροντα	53	21557	ἀνεκ. Μαντράς 4 Ἰουλ. διὰ Χάργκ Αἴλαντ
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάνα»	51	2633	ἀνεκ. Απανα (Αλάγκος 4 Ἰουλ. δι' Αμπιτζάν
ΜΥΘΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλδα»	50	9627	ἔθο. Πειραιά 29 Ἰουν.
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	ἀνεκ. Τείμπλ Μπαΐν 6 Ἰουλ. διὰ Χόβιες
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπολίταν»	62	30846	ἀνεκ. Ράς εἰς Σιδέρη 6 Ἰουλ. διὰ Τεργέστην
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μιουτράξ»	57	25267	εἰς Αἴοι ἀπὸ 5 Ἰουν. (ἐπισκευαί)
		έτ. «Κένταυρος»	64	17487	ἀνεκ. Καλλάο 6 Ἰουλ. διὰ Πατίλος
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	ἀνεκ. Ναγκόγια 29 Ἰουν. διὰ Βανκοῦβερ
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4502	ἔφθ. Ταραγκόνα 1 Ἰουλ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο»	57	23690	ἔφθ. Κοοίν 6 Ἰουλ.
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντ»	59	24009	διῆλθε Ντόθερ 29 Ἰουν. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	ἀνεκ. Ντώρμπαν 24 Ἰουν. διὰ Κουβάϊτ
ΝΑΥΑΧΑΣΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8550	ἀνεκ. Κείν Τάουν 25 Ἰουν. διὰ Τσουντζίν
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιασέλ»	61	10744	δε: «ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ», ὡς μετωνυμάσθιν
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑ Ι (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάφτη»	52	20887	ἔφθ. Καράτοι 7 Ἰουλ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	διῆλθε Παναμή 4 Ἰουλ. δι' Ειρηνικόν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάραντε»	58	24068	ἀνεκ. Σουάμπτα 29 Ἰουν. δι' Ισπωνίαν
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίζι»	38	7679	διῆλθε Μπρούνομποτελ 26 Ἰουν. διὰ Ροστόκ
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	ἀνεκ. Τζάκσονδιλ 29 Ἰουν. διὰ Καρδαγκένα (Κολ.)
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο»	54	11300	ἀνεκ. Αύνούσταν 27 Ἰουν. διὰ Στοκχόλμην
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Τ.»	58	29262	ἀνεκ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 24 Ἰουν. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τάνκερς»	55	29141	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 6 Ἰουλ.
ΝΕΠΚΟ ΝΤΟΝΤΛΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωλάξιν»	56	20492	ἔφθ. Βαλτιμόρην 24 Ἰουν.
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	ἔφθ. Πόρτ Κάιζερ 1 Ἰουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρτη»	52	4386	ἔφθ. Ρόττερνταμ 8 Ἰουλ.
ΝΕΡΕΙΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντη»	44	10544	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Ἰουν. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέιντε»	54	11301	ἔφθ. Ρόττερντα 2 Ἰουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος»	64	16073	ἔφθ. Μπαντάρη Σαπούρη 3 Ἰουλ.
ΝΕΣΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οττερ»	54	4169	ἔφθ. Αμβούργον 2 Ἰουλ.
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)		έτ. «Νεττούνο»	55	11335	ἀνεκ. Χάρβρην 23 Ἰουν. διὰ Χιούστον
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρισ»	58	24256	ἀνεκ. Τέιμπλ Μπαΐν 1 Ἰουλ. δι' Αγγλίαν
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασίφικ»	67	54502	ἀνεκ. Βιτόρια 4 Ἰουν. διὰ Μουροράν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέργκα»	52	11267	«Αντέν 3 Ἰουλ.
ΝΙΚΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραμπέλλα»	55	9505	ἔφθ. Αθαναν 5 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταύρος»	45	3739	ἀνεκ. Σαλδαδόρη 7 Ἰουλ. διὰ Τρινινταντ
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Θράύτερς»	68	9034	ἀνεκ. Γκάλθεστων 11 Ἰουν. διὰ Τζακάρτα
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	διῆλθε Κων/πολίας 25 Ἰουν. διὰ Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κόλφο ντε Πάναμα»	68	86521	ἀνεκ. Λάς Πάλμας 4 Ἰουλ. διὰ Ντακάρη
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάροιν Κορπ.»	58	7324	ἀνεκ. Πιουρορόπτη 8 Ἰουλ. διὰ Μένα Αχμαντί
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	64	1199	ἔφθ. Γλαρακώνη 6 Ἰουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια 1.»	51	3364	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Ἰουλ. διὰ Θεο/νίκην
ΝΙΝΦΟ (δ.)		έτ. «Νινφό»	52	12828	ἀνεκ. Κολόμπο 15 Ἰουν. διὰ Σαγκάπην
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούνκειτ»	41	6743	ἀνεκ. Πουέρτο λά Κρουζ 19 Ἰουν. διὰ Λά Πλάτα
ΝΙΟΥΧΝΑ (κ.)		έτ. «Κλαίρη»	51	7643	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπὸ 10 Νοεμ.
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντ. Όσεάνικ»	71	17000	ἀνεκ. Πουέρτο Μιράντα 2 Ἰουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδα»	47	7377	ἀνεκ. Τζακάρτα 29 Μαΐου διὰ Σαγκάπην
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καιμέλια»	41	7251	διῆλθε Κων/πολί 23 Ἰουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	ἀνεκ. Κόμπε 1 Ἰουλ. διὰ Μπαλίκποπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζέσεαν Θράύτερ»	44	14800	ἔφθ. Βαλτιμόρην 25 Ἰουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΤΚΕΡΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	ἔφθ. Νιούχαρεν 25 Ἰουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμουση»	59	18180	ἔφθ. Πειραιά 25 Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΪΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	ἀνεκ. Νιούκαστλ (Αδάρτρ.) 9 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίλαμ»	64	38649	ἀνεκ. Τείμπλ Μπαΐν 29 Ιουν. διὰ Αγγλίαν
ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κάρριερς»	67	25837	ἔφθ. Ριό Ιανέριο 20 Ἰουν.
ΝΟΡΦ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλιύώρα»	56	12402	ἔφθ. Βομβάνη 3 Ἰουλ.
ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	διῆλθε Μπρούνομποτελ 28 Ἰουν. διὰ Πειραιόν Κόλπον
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλιν Αρμαντόρα»	52	12029	ἀνεκ. Τζάμποτη 28 Μαΐου διὰ Ράς Γκορίμη
ΝΟΡΦΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστογουίντ»	69	10600	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 Ἰουν.
ΝΤΑΛΜΑΡΙΝ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	56	2709	ἀνεκ. Σάντος 6 Ἰουλ. διὰ Πράτην
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίντνουροντ»	58	30235	ἔφθ. Ρόττερνταμ 14 Ἰουν.
ΝΤΕΛΟΙ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σενή Εντερπράϊζ»	61	13198	ἀνεκ. Κούν Μπαΐν 20 Ἰουν. διὰ Σίδνεϋ
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίκ & Δελφίκη»	57	23960	διῆλθε Κων/πολί 5 Ἰουλ. διὰ Φινλανδίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ		έτ. «Νόρδερν Σηγουάνη»	58	10596	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 29 Ἰουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντοι»	63	15249	ἔφθ. Γύνιλα 6 Ἰουλ.
ΝΤΗΣΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	ἔφθ. Πειραιά 12 Ιουν.
ΝΤΗΣΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον»	57	20458	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 20 Ιουν. δι' Αρούμπα
ΝΤΗΣΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάτζερτ»	56	20352	διῆλθε Ντόθερ 29 Ιουν. διὰ Πειραιά
ΝΤΗΟΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκέιτορς»	60	19988	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 29 Ιουν. διὰ Σινκαπούρην
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάδερ»	53	15826	ἀνεκ. Ντάς Αίλαντ 7 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΤΟΛΩΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Ναβιγκέιο»	45	5202	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 25 Ιουν. δι' Αθαναν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	εἰς Πειραιά ἀπό 15 Ἀπρ. (ἐπισκευαί)
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Ιουν. διὰ Ντουμάϊ
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	50	9956	ἔφθ. Μπαλίκπαντα 12 Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Κάρριερς»	43	10865	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Ιουν. διὰ Ντουμάϊ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ»	58	10483	ἀνεκ. Κων/κούρα 5 Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	ἀνεκ. Βιρτόντ 27 Ιουν. διὰ Θεο/νίκην
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Κάρριερς»	57	9881	διῆλθε Μπανάδη 30 Ιουν. διὰ Τοκοπίλα
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμάντορες»	55	11209	ἀνεκ. Μπαχρέν 23 Ιουν. διὰ Ντάρ ες Σαλάμη
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπη»	56	8716	ἔφθ. Χιούστον 25 Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	ἀνεκ. Ντόθερζες 19 Ιουν. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζελιοντ»	56	10486	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτεντ»	66	45280	ἀνεκ. Πόρτλαντ (Με) 14 Ιουν. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	56	8424	ἀνεκ. Αθαναν 16 Ἀπρ. διὰ Μαριέλ
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	2227	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 26 Ιουν.
ΟΛΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρενάφο»	50	1439	ἀνεκ. Ντόθερ 8 Ιουλ. διὰ Βρέμπνη
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμά»	62	8500	ἀνεκ. Σουάμπτα 4 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΕΞ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούρα»	69	97468	ἔφθ. Χάρβρην 5 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτέρ»	64	17999	ἀνεκ. Χόρ άλ. Αιάγια 29 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεντγουάη»	70	98726	διῆλθε Γι

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κεσουγούκι»	70	96627	διπλήθε Ντόμερ 21 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχάρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Πούνέρτο Μιράντα 1 'Ιουλ. διά Φορταλέστα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόδουζ»	54	20453	άνεχ. Φίλαδελφειαν 30 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εισβοτείλ»	54	20495	εις Βρέστον 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουελ»	65	38607	άνεχ. Μένα 'Αχιαντί 30 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 10 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεχ. Κόριτον 7 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρ»	65	38608	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσέποιον»	65	32407	άνεχ. Τούμπρουκ 6 'Ιουλ. διά Μιλάζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδου Σίππιγκ»	54	14047	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρήνουντιτς»	58	27602	άνεχ. Θεούτα 10 'Ιουν. διά Μπαρχείν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναμαρίν»	50	24741	άνεχ. Κόνκρυ 3 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούθεστερ»	53	14221	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάρμπραντος»	53	14009	άνεχ. Τούμπρουκ 6 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλωφάρισα»	54	17999	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 15 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεϊφίλαντ»	49	24682	άνεχ. Βαγκαρέ 4 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο»	53	18781	έφθ. Μένα 'Αχιαντί 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανούπη»	54	13934	έφθ. Χάρηπον ρόδς 4 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρηνβίλι»	55	13709	έφθ. Λονδίνου 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανακοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Χάρυκ 'Αιλαντ 25 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίτσερντ»	66	15625	άνεχ. Αμερέραν 22 'Ιουν. διά Νιούχαφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	έφθ. Κέιπ Τάουν 25 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουόνι»	68	15800	έφθ. Μελδούρην 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμερερετ»	65	15577	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φράλμουθ»	65	15671	άνεχ. Οζέκαν 20 'Ιουν. διά Γιεκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Κίνιστετάιλ»	69	15688	έφθ. Νέαν 'Οολεάντη 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεϋ»	67	15697	άνεχ. Πόρτ Καοτιέ 4 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ		έτ. «Χόδουντα»	69	15808	άνεχ. Θάντερ Μπαιν 3 'Ιουλ. διά Αματερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόδουνταντ»	55	13934	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουν. διά Τόκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λευχώρ»	60	32008	άνεχ. Μπαχρέιν 27 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	(δ.)	έτ. «Σέμπριμπρου	59	32007	έφθ. Χάρηπον 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα»	54	17999	άνεχ. Βατιλιόρην 24 'Ιουν. διά Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδουθ Ατλάντικ»	55	18790	έφθ. Γάνδην 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτ Τράνσοπορτ»	55	13934	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 6 'Ιουλ. διά Σέλλ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενεανάντα»	54	13665	άνεχ. Μπαχρέιν 30 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονταρέντοντο»	54	20595	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουλ. διά Αρουμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέρεντάντ»	49	17792	πλησίον Σορέλ 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμάντε»	54	14047	έφθ. Μένα 'Αχιαντί 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη»	49	24689	διπλήθε Πέρσαλτάρ 4 'Ιουλ. διά Γιουροπόρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρέδιος Τράνσοπορτ»	59	37958	άνεχ. Φώλειον 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Σίππιγκ»	60	37744	άνεχ. Α' Απρίλιος 5 'Ιουλ. διά Γιουροπόρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαΐνη»	63	30574	άνεχ. Τρεγκάνιαν 7 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερον»	64	30581	άνεχ. Ουί Σπιδ 5 'Ιουλ. διά Φρουαντάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΒΩΝ		έτ. «Μέλμπουρουν»	65	15179	διπλήθε Πέρσαλτάρ 2 'Ιουλ. διά Γιουροπόρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντενταλ»	58	27602	άνεχ. Α' Απρίλιος 5 'Ιουλ. διά Τέρνεστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Σάν Αντόνιον 16 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕ'ΙΜ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηφοσούντ»	50	17791	έφθ. Νασσάδου 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέθερλου»	64	47493	έφθ. Λιθερπούλ 27 'Ιουν. διά Φορκάντος
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόδη Λάινες»	31	18563	άνεχ. Σαιν Τέμασ 6 'Ιουλ. (κρουαζίεσα)
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)		έλλην. συμφέροντα	55	17002	άνεχ. Ντόντζες 2 'Ιουλ. διά Μπάχο Γκράντε
ΟΠΟΡΤΕΙΟΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΟΡΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδέσεαν Μπάλκ»	56	12159	άνεχ. Σπειραία 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσοπέρινταντ»	54	12069	άνεχ. Λάς Πάλμας 24 'Ιουν. διά Κόπεμε
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντά»	56	20921	έφθ. «Ευδέν 5 'Ιουλ.
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδλη»	58	12668	διπλήθε Πέρσαλτάρ 30 'Ιουν. διά Κάλισοι
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοσ»	42	2881	άνεχ. Βνουτόν 6 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοσ»	53	9839	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Τέάσσονθιλ
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)		έτ. «Οοσύντσα»	53	10164	άνεχ. Σούτας 31 Μαΐου διά Αυπαντάν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΤ'ΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαρ Στάρη»	70	79001	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίουν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15456	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 'Ιουν. διά Ανγκλίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οδοστούνα»	56	9165	άνεχ. Ντάκαρο 31 Μαΐου διά Τερνέστον
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούντρασεραίν»	56	10016	άνεχ. Σάν Αντόνιον 16 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	57	15406	έφθ. Αλεξάνδρειον 2 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάσος Νόστρουμ»	63	12289	άνεχ. Βενετίαν 3 'Ιουλ. διά Φρουαντάλ
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Χάνι Λάινες»	65	27645	άνεχ. Σάν Αντόνιον 28 'Ιουν.
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	έφθ. Πασσάδου 6 'Ιουλ.
ΟΣΤΑΜ (κυπρ.)		έτ. «Στάνταντοντ»	51	4033	έφθ. Σινκαπούσιον δόδς 2 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ Α'ΙΑΝΤ (π.)		έτ. «Λιθέοσ»	50	2500	έφθ. Αλεξάνδρειον 14 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστοδούσουέρτε»	55	1839	έφθ. Αυτούρην 8 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπονίν»	29	2692	διπλήθε Ελαϊνόρια 4 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλ»	53	4069	άνεχ. Ζευπούνκες 29 Μαΐου διά Αρούμπα
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκ»	61	19523	άνεχ. Λιοπέτρωνα 4 'Ιουλ. διά Βανκούβερο
ΠΑΛΑΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστοροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Αρούμπα 29 'Ιουν. διά Κινουασάδο
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)		έτ. «Κρήταν»	51	2214	άνεχ. Λειζέρης 7 'Ιουλ. διά Αμεριγγον
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	10529	έφθ. Σπάρκοι 29 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «ώνωσ»	54	2588	άνεχ. Γουδοκίνκτων 6 'Ιουλ. διά Ήστ Λόντον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	5304	άνεχ. Ντάκαρο 3 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΕΩΤΕΡΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουάρροου»	50	8273	άνεχ. Κωνάπολην 6 'Ιουλ. διά Πειραιάδ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταδόνθασες»	43	7296	άνεχ. Μπ. Αΐρερ 16 'Ιουν. διά Νέαν 'Οολεάντην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΑΗΓΗΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαττόρ»	49	5414	άνεχ. Μπονάριαν 29 'Ιουν. διά Ινδίαν
ΠΑΝΑΓΙΩ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαθρόσ»	52	4486	άνεχ. Ντάκαρο πολίχνη 6 'Ιουλ. διά Λίθενποποιλ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Τζώρτζ»	43	8426	άνεχ. Τζεμπούτη 6 'Ιουν. διά Πάροτ Σουδάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελετρόνσπορτ»	57	10493	άνεχ. Ακίτα 28 'Ιουν. διά Σόν Νικολας ('Αργ.)
ΠΑΝΑΓΑΓΟΣ Λ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονάνος»	39	3562	άνεχ. Πονάριας 18 'Ιουλ. διά Αγρίπα
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ		έλλην. συμφέροντα	52	2517	άνεχ. Αλεξάνδρειον 14 'Ιουν.
ΠΑΝΑΥΑΓΙΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύο»	60	7809	έφθ. Αλεξάνδρειον 20 'Ιουν. διά Συοίαν
ΠΑΝΔΩΡΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	63	30408	άνεχ. Μπόναριαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττεονταυ
ΠΑΝΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουντόρα»	50	6307	άνεχ. Τζεμπούτη Ντανά 5 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειον
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεισοτ»	54	15841	άνεχ. Ούκ Κάρο 28 'Ιουν.
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπονίν Κ.»	58	12417	έφθ. Σλάχασεν από 12 'Απρ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροκασετ»	54	9618	άνεχ. Σινκαπούσιον δόδς 1 'Ιουλ. διά Χρονολογούλου
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	10393	έφθ. Μελδούρην 30 'Ιουν.
ΠΑΡΑΦΝΟΝ (κ.)		έτ. «Πονάνδ Σίππιγκ»	51	1000	άνεχ. Λά Πολίς 1 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Μοριπάχια»	57	8184	έφθ. Σάντερλαντ 30 'Ιουν.
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πονκύδουποι»	59	23607	άνεχ. Νέαν Λανούφ
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδορα»	61	13912	άνεχ. Φονιμαντλ 18 'Ιουν. διά Αλεξάνδρειον
ΠΑΣΙΩΝΙΚ 'Υδη	(N.A.T.)	έτ. «γυναικότα»	65	38116	άνεχ. Μπόννυν 5 'Ιουλ. διά Κιουραδάο
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	7530	έφθ. Βενετίαν 25 'Ιουν.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «πηλάσ»	50	5623	άνεχ. Σίδνευ 25 'Ιουν. διά Αίγυπτον
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		έτ. «Ιον»	52	5483	άνεχ. Τζάκοπα 6 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΠΕΛΛΗΝΑΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονοσεάνο»	56	24520	έφθ. Μένα 'Αχιαντί 6 'Ιουλ. διά Πάροτ Σουδάν
ΠΕΛΩΠΟΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «σαλδίν»	36	5164	άνεχ. Πόττερλατ 31 Μαΐου διά Φιλαδέλφειον
ΠΕΛΟΥ		έτ. «Δαναός»	55	8046	έφθ. Πόττερλατ (Βικ) 30 'Ιου

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΠΕΡΛ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρδια»	63	10867	άνεκ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν έφθ. Ντεβάσ 21 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονόρδια»	62	9908	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	7843	έφθ. Μπρεμερχαφεν 3 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκονουαρίν»	68	1199	διπλής Ντόρερ 7 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΛΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμεράλδ»	68	1199	ύπο πασαλαδήν
ΠΕΤΡΟ ΖΙΡΚΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίρκον»	68	1199	έφθ. 'Ειβονγάδουθ 5 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούμπυ»	68	1200	ύπο παραλαδήν
ΠΕΤΡΟ ΣΑΦΙΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαφίρ»	67	1198	άνεκ. Κάλαρι 26 'Ιουν. διά Συρακούσας
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοπάζ»	66	1198	άρνει εις Κάρδιφ από 20 'Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	48	3349	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουν. διά Ντουμάϊ
ΠΕΤΡΟΣ Γ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσφικ Όιλ»	65	41255	άνεκ. Ούμ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαροσέανο»	58	23607	άνεκ. Σάγκανουσιν 25 'Ιουν. διά Μίκε
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάθαλ»	61	13437	έφθ. Χάρκι Άιλαντ 21 'Ιουν
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελύρια»	50	17763	άνεκ. Χόδικ 2 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σποτρέψ»	67	48747	άνεκ. Τεργέστην 3 'Ιουλ.
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ 26 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεκ. Σάντος 2 'Ιουλ. διά Ρόττερντα!
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλείτη»	53	9422	διπλής Κώνων πολὺν 12 'Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΠΛΟΥΤΟΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεκ. Σάν Νικολάου (Περού) 11 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	35191	διπλής Παναμά 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σκάντοντομ»	66	33291	έφθ. Ρεοφ 1 'Ιουλ.
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάς»	56	10483	προσήρπαν εις Μπουργκάς ρόδς 7 'Ιαν.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ»	45	3605	άνεκ. Ντουμάϊ 3 'Ιουλ. διά Χαραμδάρ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κοινάρέ»	57	8549	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 'Ιουλ. διά Ράς Τανούσα
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	16258	διπλής Κώνων πολὺν 1 'Ιουν. διά Νοβορωσίσκην
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Αργυκούς»	44	4897	έφθ. Είδουναδουθ 19 'Ιουν.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προύστιντοντε»	57	10389	έφθ. Κουβάτιδ 7 'Ιουν.
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπιτ»	46	8362	άνεκ. Μαυοκίουν 30 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	59	9633	άνεκ. Αυδέρων 7 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	64	6345	διπλής Ούσαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερντα!
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)		έτ. «Πρόμπιτη»	52	10188	έφθ. Μπ. "Αύρες 26 'Ιουν.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	7974	άνεκ. Μαντζίνιο (Μεζ.) 21 'Ιουν. διά Χαινκάκην
ΠΡΟΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκληπτος»	44	7984	εφθ. Χοινικών 16 'Ιουν.
ΠΡΟΤΟΚΑΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	13256	διπλής Παναμά 29 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΠΥΛΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλιάστρον»	46	1921	άνεκ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΥΛΑΣΤΡΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	58	23102	άνεκ. Γάνδιαν 30 'Ιουν. διά Γκέφε
ΡΑΙΜΠΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	διπλής Μπρούνομπουτελ 4 'Ιουν. διά Νόντνην
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκιν»	57	23693	άνεκ. "Αντεν 26 'Ιουν. διά Χάργκ Άιλαντ
ΡΕΖΟΥΟΙΟΥΤ		έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 7 'Ιουλ.
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	48	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΡΙΟΝΤΟΝ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	52	8111	ύπο παραλαδήν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερ Σπή»	56	21028	έφθ. Καντζί 19 'Ιουν.
ΡΟΥΘΗΝ ΜΑΓΙΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλο Μ.»	63	7363	έφθ. Δάντοιαν 28 'Ιουν.
ΡΥΘΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	αργεί εις Πειραιᾶ από 11 Μαΐου
ΡΥΜΥΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεκ. Κριόπομπο 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	53	1837	άνεκ. Θέουτα 29 'Ιουν. διά Κάλιαρι
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνά»	54	2716	άνεκ. Πόρτο σε Σπαιν 2 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Αυδέρων 7 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Νικόλας»	57	20686	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	2285	διπλής Παναμά 30 'Ιουν. διά Πούντα Αρένας
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	17994	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 3 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Κωνσταντίν»	58	9438	έφθ. Καλκάυτταν 7 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Μαίρα»	56	12279	άνεκ. Νεάπολιν 6 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Μαρία»	53	8715	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐντ Γρηγόριος»	66	16334	έφθ. Λοοέντσα Μάρκες 4 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐνιαν Μαρίτ.»	53	12453	άνεκ. Φράπορτ (Μπαζ.) 21 'Ιουν. διά Νιού Χάφεν
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐνιαν Τζάρτζ.»	59	22190	έφθ. Αυδέρων 14 'Ιουν. (έπισκευα)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐνιαν Τζάρτζ.»	54	9755	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΙΛΑΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐδα»	56	8522	άνεκ. Αύγουστον 26 'Ιουν. διά Συρακούσας
ΣΑΙΛΑΙΟ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρουγκένικ»	52	13542	άνεκ. Κορπούς Κριστί 27 'Ιουν. διά λά Σαλίνα
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Απς Δημήτρος»	71	12100	εις Κλάύντηπαν κ ύπο συμπληκώσαιν
ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΠΑΙΓ'ΟΝΗΡ		έτ. «Απς Γιάννης»	71	12100	έφθ. Νιού Γουέστμιντερ 25 'Ιουν.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιασίδια»	57	8952	έφθ. Μπ. "Αύρες 5 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ριος»	51	10353	άνεκ. Νουαντιμπού 27 'Ιουν. διά Σάφη
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάξια»	50	1439	άνεκ. Μπαχρέιν 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγουαίην Κάρριερς»	55	11922	άνεκ. Σπάτη 21 'Ιουλ. δι' Αμπιτζάν 26 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροταρ»	59	29486	έφθ. Μπρίτζπορτ 30 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Λιοσσάνδρα 2 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδίντα»	53	2550	έφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 21 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Πόρτα Αλέγκρε 6 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεκ. Πόρτα ψ Σπαιν 25 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9143	έφθ. Αυδέρων 3 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιάρα»	49	4993	ΕΠΩΛΗΘΗ εις Κινέζους διαλυτάς
ΣΑΣΕΞΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζεξορ»	63	11471	διπλής Παναμά 15 'Ιουν.
ΣΑΟΥΟΥΓΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Προύστος Αφρικαν»	70	10600	άνεκ. Φόρτπορτ 20 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 61)		έτ. «Τρανσόβεσαν Φράγκετ»	44	14020	άνεκ. Μακείο 3 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΣΕΡΕΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	άνεκ. Αυλέανδρειαν 31 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεκ. Αλέανδρειαν 6 'Ιουλ. διά Βρυτόν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Μαριάνα»	59	9165	άνεκ. Μπουάντον 29 'Ιουν. δι' Είλατ
ΣΗ ΠΑΙΓ'ΟΝΗΡ		έτ. «Σέρμα»	71	11800	άνεκ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	51	2229	διπλής Μπουάντον πολύτελ 5 'Ιουλ. διά Τουλώνα
ΣΗ ΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρόντιον»	51	3904	άνεκ. Θιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Σαλβαδόρ
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπις δρ.»	61	13083	άνεκ. Λος Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σηγκαλ»	47	6507	άνεκ. Αμπιτζάν 26 'Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΥΟΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλβερ Κόουστ»	48	7328	άνεκ. Σπέτζια 7 'Ιουλ. διά Γιβοσλάταρ
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλβερ Χόουπι»	45	5313	άνεκ. Ταλκαχαύανο 28 'Ιουν. διά Γκουαγιακάν
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σινιέριτ»	65	33287	άνεκ. Τεμπλάντρα 29 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βισφέλλ»	54	15942	άνεκ. Γκουαγιακίλ 2 'Ιουλ. διά Βαλπαράζο
ΣΙΝΤΥ		έλλην. συμφέροντα	69	18287	άνεκ. Βανκούδε 1 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπη»	47	1108	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. δι' Ασίαν
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμερ»	57	984	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 'Ιουλ.
ΣΙΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	58	13906	άνεκ. Ταλκαχαύανο 28 'Ιουν. διά Μαριέλ
ΣΙΚΑ'ΥΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζα»	63	12273	άνεκ. Μπέιρα 23 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΙΚΙΠΠΕΡ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	59	10325	άνεκ. Σαντος 7 'Ιουλ.
ΣΙΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	έφθ. Σαντον 7 'Ιουλ.
ΣΙΟΒΕΡΓΚ ΚΡΥΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	3191	άνεκ. Αγ. Βικέντιου (Δ.Ι.) 2 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καρπ.
ΣΙΟΒΕΡΓΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριντέντκο»	58	4403	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. δι' Ασίαν
ΣΙΟΥΕΡΤΕ ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Τσάινκερ»	43	7267	άνεκ. Αθανάν 20 'Ιουν. διά Μαριέλ
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Σουερτέ»	57	10661	άνεκ. Μπέιρα 23 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζο»	62	10862	άργει εις Πειραιᾶ από 19 'Ιαν.
ΣΙΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντατάλαντικ»	29	9375	άνεκ. Ντώρμπαν 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	έφθ. Φρόταουν 7 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστονιούντ»	57	10398	έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σέδεραν Σίζ»	54	1689	διπλής Παναμά 27 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΣΠΑΙΓΚ					

ΣΠΥΡΟΣ Λ. (κ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	40	2208	άργει εις Πειραιά ἀπό 15 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαλντενί»	56	30709	σάνεχ. 'Αμδούργον 28 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	52	10407	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Κουβαν
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλχα»	55	9390	έφθ. Γέλεπο 26 'Ιουν.
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντινί»	55	3411	έφθ. Καρθαγένα (Καλ.) 23 'Ιουν.
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιρφόπουλο»	60	10733	ανεχ. Μπ. 'Αύρες 26 'Ιουν. διά Γιαβάτα
ΣΤΟΙΚ'	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθγουούντ»	71	71211	ανεχ. Κιοσαράζεν 3 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΣΙΩΠΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρ»	53	8031	έφθ. Σανκάγη 30 'Ιουν.
ΣΤΟΛΤ ΕΝΤΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουαρίουζ»	54	12237	έφθ. Κόρπους Κρίτη 29 'Ιουν.
ΣΤΟΛΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθάκα Στάρ»	51	12540	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουλ.
ΣΤΟΛΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνικουελ»	54	11582	ανεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. (δοκιμαι)
ΣΤΟΛΤ ΖΕΖΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεζμίνι»	60	13481	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά 'Αμδούργον
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16475	ανεχ. Εμδεν 30 'Ιουν. διά Καέν
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμη»	53	5917	ανεχ. Τάραντα 26 'Ιουν. διά Πιούτινο
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΣΕΡ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στήλη Ναθ.»	53	1764	ανεχ. Γανδόν 24 'Ιουν. διά Λατάκια
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόν»	50	1776	ανεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Ντόθερ
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζενερόλ Φράιτερς»	68	9024	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδηρού Κουσούτ»	44	8636	έφθ. Τρινκομαλί 27 'Ιουν.
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίπιγκ»	55	10697	άνεχ. Χιροκάτα 29 'Ιουν. διά 'Αγ. Θραγκίσκον
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	7349	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρπομπέρ»	60	8742	άνεχ. Χατσιόνες 23 'Ιουν. διά Νουμέα
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπί»	58	13581	άνεχ. Μένα Αχαντί 25 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	άνεχ. Ήστ Λόντον 15 'Ιουν. διά 'Αγγλιαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούφιτ»	57	7977	άνεχ. Λας Πάλμας 13 'Ιουν. διά Μομάσσα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΐΓ'ΦΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	έφθ. Ρίο Γκράντε 27 'Ιουν.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	68	11026	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΑΡΞΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων»	47	5605	εις Βούρδανην ἀπό 27 Μαΐου
ΤΑΡΣΟΣ (δ.)		έλληνη συμφέροντα	55	16927	άνεχ. Λεικ Τσάρλες 28 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ 'Αναστάσιος»	57	21450	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.)		έλληνη συμφέροντα	54	1599	άνεχ. Ρότσεστερ 26 'Ιουν. διά 'Αλγέριον
ΤΕΚΤΩΝ (δ.)		έτ. «Άντάρες»	55	15807	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΕΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	51	11110	έφθ. Κέμπε 5 'Ιουλ.
ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν 'Οιλ»	68	48339	άνεχ. Πουάνη α Πλέρ 5 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΤΕΡΡΥ (δ.)		έτ. «Τέρρυ»	52	12152	έφθ. Οκκαμ Νές 3 'Ιουλ.
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεονκούρο»	68	14800	άνεχ. Λιμάνι 27 'Ιουν.
ΤΖΕΜΙΝΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21831	άνεχ. Γένοβαν 2 'Ιουλ. διά 'Ασκελόν
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	65	19421	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπουρέου»	69	9072	άνεχ. Αυτορένταμ 3 'Ιουλ. διά Μπαγίδιον
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10856	έπικεν οι εις Σάντερλαντ ἀπό 27 Φεβρ. (έπιοκεναι)
ΤΖΟΥΛΙΑ Α	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14800	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρυκο»	57	6590	έφθ. Κή Σουέστορ 20 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλιμπό»	54	19129	άνεχ. Μόζι 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικ»	66	39556	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 'Ιουν.
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	57	8680	άνεχ. Χούκ Κούκ 3 'Ιουλ. διά Βανκούθερ
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπιά»	55	23802	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 28 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδαντάιν»	39	5270	διπλήθε Κωνώπιαν πολιν 5 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΤΙΝΑ (κ.)		έτ. «Σεν Κρέστη»	59	1187	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλιας»	53	28798	άνεχ. Μόζι 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 'Ιουν.
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)		έτ. «Τολλάνα»	59	12821	άνεχ. Τέμπλιαν 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28	1390	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	57	8077	άνεχ. Παλέρμιο ἀπό 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΡΕΡΟ	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	59	21617	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	61	24461	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ		έτ. «Ανδρομέδα»	54	4486	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΤΡΙΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10693	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 13 'Ιουν. διά Μασσάσουα
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλλοφρίν»	57	10493	έφθ. Ντρέντιαν 22 'Ιουν.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	34501	άνεχ. Νάς 'Αιλαντ 23 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαγκρύ»	64	2831	άνεχ. Τόρ Μπαιν 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεχ. Βρέμπνη 4 'Ιουλ. διά Χάρην
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμνια»	60	10392	έφθ. Κέιπ Τάουν 7 'Ιουλ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	έφθ. Μασσαλίων 20 'Ιουν. (έπιοκεναι)
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ	(N.A.T.)	έτ. «Τσάλλεντζερ»	51	2491	έφθ. Πειραιά ἀπό 28 'Απρ. (έπιοκεναι)
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλι»	57	23664	έφθ. Τουρκρόυ 2 'Ιουλ.
ΤΣΕΡΓΚΟΥΙ' (π.)	(N.A.T.)	έλληνη συμφέροντα	57	1177	έφθ. Λεμεσσόν 7 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Μπορντώ
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπουράϊν 'Οιλ»	71	105000	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΑΕΘΩΝ		έτ. «Κόμετ»	45	15005	άργει εις Πειραιά ἀπό 8 'Απρ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνονερ»	45	13849	έφθ. Παρανάγκουα 4 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548	άνεχ. Λέκκον 1 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	άνεχ. Τέμα 2 'Ιουλ. διά 'Απανα (Λάγκος
ΦΑΛΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Φόλμουθ»	59	10251	έφθ. Λορέντιαν Μάρκες 6 'Ιουλ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη»	57	21910	άνεχ. Κοον 2 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΦΑΡΕΣΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φεμίξι»	44	13854	άνεχ. Τεργεόνταν 7 'Ιουλ.
ΦΑΣΙΑΝΑ ΤΖΕΙΝ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημάστερ»	56	5403	εἰς Πειραιά ἀπό 20 Μαΐου (έπιοκεναι)
ΦΑΣΙΑΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγραφα»	53	1385	άνεχ. Μόταν 6 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΦΕΡΣΕΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλύπαλ»	53	6531	άνεχ. Κολούμπια πίρερ 26 'Ιουν. διά Χάιφα
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	άνεχ. Τσίμπα 15 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	έφθ. Βάρρι 2 'Ιουλ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασίφικ Μαρ. Κάρριερες	67	46382	άνεχ. Τείμπλ Μπαι 5 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι»	53	12107	άνεχ. Τσίμπα 24 'Ιουν. διά Τοκουγιάδα
ΦΙΝΤΕΛΙΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	16205	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ. διά Τρίπολιν ΗΠΑ
ΦΙΝΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λούναρ»	70	11245	άνεχ. Μπέλζιες 23 'Ιουν. διά Πουέρτο Μπάριος
ΦΙΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεστάτης»	52	3714	έφθ. Οζάκαν 4 'Ιουλ.
ΦΙΡΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	58	12035	διπλήθε Κωνώπιατελ 1 'Ιουν. διά Νόρκοπικ
ΦΙΡ ΛΑΝΣΕΡ (κ. μικτόν)		έλληνη συμφέροντα	59	18047	άνεχ. Τσίμπα 29 'Ιουν. διά 'Οδησσόν
ΦΙΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ. Τεθδίληρς	44	7132	άργει εις Πειραιά ἀπό 16 'Απρ.
ΦΙΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίν»	57	10493	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΦΙΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	68	44646	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουν. διά Πόστ ντε Μπούκ
ΦΙΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάνι»	67	36365	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 1 'Ιουλ. διά Χιροχάτα
ΧΑΠΠΙΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάππυ»	48	9080	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χαρίκλεια»	59	22630	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγκριμ»	56	10713	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου διά Ιντσόν
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεχ. Χούκ Κούκ 7 'Ιουλ. διά Κεσσλάγκ
ΧΙΡΙΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χιρίλακ»	44	2783	άργει εις Πειραιά ἀπό 14 'Απρ.

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 259

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1971

Blackmail

The Greek-owned "Irene I.", manned by a Greek crew, was boycotted some days ago at Gothenborg by the Swedish stevedores' unions. The captain was forced to sign a collective agreement containing the British wage scale in spite of the fact that the ship's crew was covered by the P.N.O. collective agreement. Informed of this, the Secretary-General of P.N.O. fired off immediate protests to the I.T.F., the I.L.O. and the Swedish Federation for the blackmail exercised against the "Irene I".

In his cables, the Secretary-General, Mr. Katsaros, stressed the fact that the Greek wage scale under the P.N.O. collective agreement is now higher than the British wage scale. The Swedes were therefore treating the Greek crew of the ship unfairly. The sole object of their action was, therefore, nothing more than the exercise of blackmail and the collection of dues to which they were in no way entitled.

Russian Boycott

The Russians are not chartering Greek ships any more. We have incontrovertible proof that Moscow has issued strict orders to its chartering organisations to this effect. In violation of all existing trade agreements, Soviet ships are swarming all over the Greek archipelago, loading Greek f.o.b. exports for the Soviet Union while Greek ships have been totally excluded from Russian ports and do not even load Russian cargoes consigned to Greece.

Very shortly, trade exchanges between the United States and Russia will grow considerably. Hellenic Lines, which operate from U.S. ports to Bulgarian and Rumanian ports, could very well extend their voyages to Russian ports in the Black Sea if Greek cargo liners too, were to suffer the effects of the Russian boycott.

Soundings made so far appear to confirm that the Russians will not accept to have U.S. goods carried by Greek cargo liners to Russia or Russian goods to the U.S. We do not know if this serious matter is being taken up by the Ministry of Mercantile Marine and the Foreign Ministry. There is no doubt that some kind of action should be taken after it has been ascertained, from shipping circles here, that a Russian boycott is indeed being applied, if only to find out the reason why.

Traffic through the Dardanelles

The latest figures showing the movement of ships through the Dardanelles come as eloquent proof that the Russians are monopolising shipping in the Black Sea and the Mediterranean. Out of a total of 49,587,244 grt. in 1970, 28,960,599 grt. was Russian-flag tonnage. Next came the Greek flag with 6,542,150 grt. followed by the Italian flag with 4,466,748 grt. and the Bulgarian flag

with 2,068,835. Bulgarian tonnage almost doubled over the figure for 1969 and the Russian flag increased by about 3,400,000 grt. There is little doubt that before long, Black Sea and Mediterranean trade will be entirely monopolised by Russian and Eastern Bloc ships.

Heading for Layup

Layup berths are much in demand. The ranks of laid-up ships are thick at Kynosoura and many more are undergoing repairs at Perama while others are being serviced at Skaramanga and Eleusis.

Current estimates place the number of laid-up ships, both large and small, at more than two hundred while, during the next two months, about a hundred more are expected at Greek ports, provided, of course, the freight market does not improve. If so, we shall very likely see the same sorry picture of rows and rows of laid-up vessels as in 1958, all of which goes to prove how unpredictable and precarious the fate of the tramp ship is and how careful we should be to provide for the lean years in the years of plenty.

The Invasion (continued)

Our efforts to arouse a more general interest in the invasion of Greek shipping by foreign interests have come to no avail. They have moved some shipowners but not enough to cause any great stir among them and among government circles.

Nobody doubts that Greek shipping is indeed being invaded by German and Norwegian interests. But nobody has any suggestions to make on how to stop it and its dire consequences on the future of Greek shipping are passed over with a shrug.

Moreover, the current depression in the freight market has somewhat reduced the effects of the invasion and Greek crews are no longer as hard to find as they were some months ago.

Nevertheless, it will not be long before the Greek flag has little to differentiate it from the Liberian. We must admit this is a situation we do not like at all.

Breakdowns

We had recommended that a stricter inspection be made of Efthymiadis Line ships which frequently break down. Nothing appears to have been done about it so far. After the case of the "Delos" by which 400 would-be cruise passengers had to be flown back to England, another 100 were recently flown back to London from Rhodes when the "Delphi" was deemed unsuitable. The plumbing and the ship's air-conditioning were out of order.

While on the subject, we wonder if the car ferry "Minos" has installed the double-bottom tanks as required by the Inspectorate of Merchant Ships? If we are not mistaken, the time limit has already expired.

The Secretary-General of the National Tourist Organisation made no bones about reprimanding Mr. Efthymiadis in the presence of other shipowners and travel agents. He even threatened that the unsuitability of his ships would be discussed by the Cabinet with the object of banning his ships from Greek waters.

We wonder also if the Ministry of Mercantile Marine is keeping track of the changes in schedule of Efthymiadis Line ships? Indeed, why has the "Aeolis" interrupted its voyages on the Chios - Mytilene line and why does the "Knossos" not carry out its full itinerary to the Dodecanese Islands?

The good name of Greek cruise and passenger shipping is being jeopardised by Mr. Efthymiadis and by Mr. D. Chandris as a result of the frequent breakdowns of their vessels.

A Maritime Bank

We are reliably informed that a Maritime Credit Bank is to be established very shortly. Two large banks, the National Bank and the Commercial Bank of Greece are undertaking the venture and have already secured important capital funds for this purpose from abroad. The Governor of the National Bank, Mr. Akhis, has expressed his satisfaction at the progress that has been made. All that remains to be done now is to provide the legislative framework and float a société anonyme.

A Maritime Credit Bank would be extremely useful in broadening the scope of the Government's credit policy towards shipping. And Greek shipping is very much in need of financing, particularly as far as shipbuilding is concerned, to enable our shipyards to compete with other yards abroad.

Our shipowners also need operating capital and such capital has not been easy to secure in the past. Loans amounting to only about two hundred million dollars have been advanced to the owners of ships valued at many billions.

Correction, please!

Rather belatedly, the remarks of the Commercial Counsellor of the British Embassy concerning the unfavourable balance of payments between Greece and the United Kingdom, have been brought to our attention. We would not have made any comment on his remarks if he had not touched upon the subject of shipping remittances from the U.K. He said that 15% to 20% of Greece's invisible foreign exchange earnings from shipping are of purely British origin.

Nothing could be further from the truth. The Commercial Counsellor has obviously overlooked the fact that the remittances from London sent to Greece by Greek shipping offices are a very small proportion of the amounts they bring into the U.K. in dollars, from freights earned abroad, to pay for insurance, repairs, ships' stores and for the many newbuildings ordered by Greek shipowners in Britain.

Indeed, the U.K. has Greek shipping to

thank for sizable foreign exchange earnings a very small proportion of which, we repeat, comes to Greece. The London banks could easily inform the Counsellor how many hundreds of millions of dollars per annum these earnings amount to and we can only hope that the British Treasury is duly appreciative.

Satisfactory Results

The report of the Board of Directors of the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Co. is most encouraging. During 1970, the company participated in the insurance of 2,282 vessels of which 2,035 were owned by Greek interests, totalling 24,750,000 tons. Insured values amounted to \$ 210 million. Premiums collected amounted to \$ 5,371,094 as against \$ 3,348,057 in 1969 (an increase of 60.38%). Indemnities paid out were also higher (\$ 2,800,759).

Final profits amounted to \$ 238,526 and a dividend of \$ 180,000 was distributed to the shareholders.

Kikuchi Named New President of N.Y.K. LINE

Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K. LINE) has named Shojiro Kikuchi as its new president in a reshuffle of top executives.

Former president Yoshiya Ariyoshi has been elevated to the post of chairman of the board

of the directors as from May 28, and Isamu Kannoichi, who had been a director, has been appointed vice president.

Kikuchi, who was formerly vice president,



was born in 1912. He entered the company immediately after graduation from the Economics Department, Tokyo University, in 1934. For over five years from 1940 Kikuchi served in Berlin. He then served for over two years as San Francisco branch manager. He became vice president in 1967.

Kikuchi has a record of promoting and

enhancing the maritime business for over 37 years.

In particular, he was instrumental in broadening the operation of the company to include the tramping, tanker and bulk carrier fields. N.Y.K.'s business previously had been confined simply to liner services.

In 1968, he moved to start containerization ahead of all other Japanese shipping companies, and since then has been actively exerting efforts to expand the company's container ship services.

He is credited for raising N.Y.K. to the position of possessing the largest amount of bottoms of any shipping company in the world.

Kikuchi at present concurrently holds a number of directorships, such as that of Taiyo Shosen Kaisha, Ltd., Tokyo Senpaku Kaisha, Ltd., Nippon Container Yuso Co., Ltd. and N.Y.K. International Luxembourg S. A.

He also holds numerous other posts. He is a member of the international economic section of the Ministry of International Trade & Industry's Industrial Structure Council and a special member of the Transport Ministry's Transport Technological Council.

He also is a member of the Japan Shipowners' Association, and secretary of the Japan Committee for Economic Development.

N.Y.K. now operates 32 liner services. It also operates an extensive global network of other services, including tankers, bulk carriers and specialized carriers.

As of March, this year, it owned 166 ships of 5,750,000 dwt (292 ships of 7,670,000 dwt if chartered vessels are included), to hold first place among world shipping groups.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ ▶ 56

σος, έπαναπαράδοσις Ινδίαν ή Ιαπωνιανόν, όφιον κυκλικού ταξιδίου με έπαναπαράδοσις Μεσογείου δολ. 1.350.

ΠΗΝΕΑΟΠΗ: 15.200 τ. d.w. (718.000 κ.π., 14½ μιλ., 22 τόν. φιούει δύο πλέον 1½ τόν. ντήξει δύο) δολ. 3.60, παράδοσις Πόρτ Σουέτεγχαρ - Σιγκαπούρην ρέιντς, 'Ιουλίου 20 - 25, έπαναπαράδοσις Μπάστον - Γκάλβεστον ρέιντς.

ΝΙΚΟΛΑ (λι6.): 15.042 τόν. d.w. (699.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούει δύο και 1½ τόν. ντήξει δύο) δολ. 4.10 πλέον δολ. 600 μηνιαίος δι' υπερωρίας, παράδοσις 72 ώρας έξωθι Τζακάρτας, 'Ιουλίου 28 - 15, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λιμνών ή όριον ναυλωτών 'Αγγλιανόν, Χάρηντον - 'Αμβούργον ρέιντς, Μεσογείου σύχι άνατολικώτερον της Ελλάδος.

ΖΩΓΡΑΦΙΑ Υ. (ναυπηγούμενον): 14.935 τ. d.w. (669.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούει δύο και 1½ τόν. ντήξει δύο) δολ. 4.30 παράδοσις δύον και όπου είναι διατομον της Ναυπηγείας του Τόκιο, 'Ιουλίου 5 - 15, έπαναπαράδοσις Μεγ. Λιμνών.

ΜΑΝΗ (λι6.): 15.183 τ. d.w. (718.000 κ.π., 14 μιλ., 48 τόν. φιούει δύο) δολ. 3, παράδοσις Σιγκαπούρην, Σαΐχογκ - Χόκης ρέιντς, 'Ιουλίου 17 - 25, έπαναπαράδοσις άμερικαν. λιμένων Ατλαντικού ή Κόπτον.

ΑΤΑΛΑΣ: 13.500 τ. d.w. (624.000 κ.π., 13 μιλ., 24 τόν. φιούει δύο και 1,25 τόν. ντήξει δύο) δολ. 1.540 ήμερσιών, παράδοσις Μπαγκόκ, 'Ιουλίου 1 - 15, έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΑΘΗΝΑ: 15.318 τ. d.w. (701.794 κ.π., 15 μιλ., 28 - 29 τόν. φιούει δύο και 1½ τόν. ντήξει δύο) δολ. 3.60, παράδοσις Πόρτ Σουέτεγχαρ - Σιγκαπούρην ρέιντς, 'Ιουλίου 20 - 25, έπαναπαράδοσις Μπάστον - Γκάλβεστον ρέιντς.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ: 13.500 τ. d.w. (624.000 κ.π., 15 μιλ., 24 τόν. φιούει δύο και 1½ τόν. ντήξει δύο) δολ. 1.540 ήμερσιών, παράδοσις Μπαγκόκ Αύγουστου 1 - 25, έπαναπαράδοσις 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς.

ΑΡΙΣΤΟΣ: 15.455 τόν. d.w. (699.000 κ.π., 14 μιλ., 43 τόν. φιούει δύο) δολ. 1.340 ήμερσιών, παράδοσις διαπλέοντας την Σιγκαπούρην μέσα 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσις Άμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς μέσω Μπαγκόκ.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ (λι6.): 57.300 τ. d.w. (2.343.000 κ.π., 16 μιλ., 60 τόν. φιούει δύο) δολ. 1.35, τοξίδιο ήξει μηνών, παράδοσις 'Ιαπωνιανόν, Αύγουστον.

ΧΙΑΝ ΣΗ: 14.929 τ. d.w. (676.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούει δύο) δολ. 1.790 ήμερσιών, παράδοσις Γκάλβεστον, 'Ιουλίου 10 - 22, έπαναπαράδοσις Πουέρτο Καμπέλλο.

ΦΟΙΝΙΣ: 16.800 τ. d.w. (780.000 κ.π., 17 - 17½ μιλ., 32 τόν. φιούει δύο και 2 τόν. ντήξει δύο) δολ. 2.125 ήμερσιών, ταξίδιο 18 μηνών, παράδοσις διαπλέοντας το Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 1 - 20.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΜΕΡΦΙΝ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δικτής Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 70, έποιμος φόρτωσης.

ΤΡΙΤΩΝ (λι6.): Ρόττερνταμ 18.000 τόν. Βρέμην, δύο συνεχή ταξίδια. Γουορλντσκέιλ 100, έποιμος φόρτωσης και ένα συνεχεία στα ταξίδια από Λονδίνον διά βόρειον Ιρλανδίαν.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (λι6.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθαρά άμερικαν. λιμένων δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 72½, 'Ιουλίου 1.

ΜΑΡΙΑ Ε.: Τάιμ ποσάρτερ 16.720 τ. d.w. (13½ μιλ., 17 τόν. φιούει δύο και 2 τόν. φιούει δύο) δολ. 3.10, ταξίδιο ήξει μηνών, παράδοσις 'Ιουλίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (λι6.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δικτής 'Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 65, 'Ιουλίου 6.

ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λι6.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άνατολικήν δικτής Αμερικής, Γουορλντσκέιλ 75, 'Ιουλίου 5.

ΑΙΝΤΑ ΝΤΑ (λι6.): Σαΐντ Κρουά 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δικτής Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 60, 'Ιουλίου 10.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λι6.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δικτής Ατλαντικού (βορείων Χάτερσερ), Γουορλντσκέιλ 60, 'Ιουλίου 6.

ΣΤΑΜΕΝΗΣ: Περσικόν Κόλπον 28.000 τόν. λισσαδών και η Λειψίδες, Γουορλντσκέιλ 70, 'Ιουλίου 16.

ΣΤΟΛΤ ΕΛΑΝΤΑ (λι6.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. καθαρά άμερικαν. λιμένων δικτής Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 100, 'Ιουλίου 21.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δικτής Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 70, έποιμος φόρτωσης.

ΤΡΕΙΝΤΕΡ: Καραϊβικήν 34.000 τόν. Χιλήν, Γουορλντσκέιλ 70, 'Ιουλίου 9.

ΕΡΕΣΣΟΣ (π.): Λιδύνη 53.000 τόν. Αγγλιαν. Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 65, έποιμος φόρτωσης.

ΜΑΝΟΥΕΛΑ: Χάρηντον 19.000 τόν. καθαρά, άμερικαν δικτής, Ντακάρ, Γουορλντσκέιλ 90, έποιμος φόρτωσης.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (λι6.): Ένδοκαραϊβικήν ταξίδιον 19.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 72½, 'Ιουλίου 15.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Πουέρτο Ορόντες 20.000 τόν. Ηστχαμ, Γουορλντσκέιλ 75, 'Ιουλίου 15.

ΕΠΙΚΟ (λι6.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν δικτής Ατλαντικού, Γουορλντσκέιλ 70, έποιμος φόρτωσης.

ΣΠΥΡΟΣ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 55.000 τόν. μέρος φορτίου, Γαλλίαν, Γουορλντσκέιλ 40, άμερικαν φόρτωσης.

ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (λι6.): Περσικόν Κόλπον 26.000 τόν. Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσογείου, διτίκην 'Αφρικήν, τεσσάρα συνεχή ταξίδια, τιμή μεταξύ 115 - 120 Γουορλντσκέιλ, έναρξης Αύγουστου.

ΒΙΡΓΚΟ (π.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. Κόλπον, Γουορλντσκέιλ 75, 'Ιουλίου 14.

ΠΑΛΛΙΜΩΝ (λι6.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένων δικτής Ατλαντικού, άντοτολικήν δικτήν Νοτίου Αμερικής, Γουορλντσκέιλ 75, 'Ιουλίου 16.

ΕΥΓΕΝΙΑ (λι6.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. Μπουένς Αϊρές, Γουορλντσκέιλ 80, 'Ιουλίου 13.

ΦΙΩΝΑ ΤΖΕΙΝ (λι6.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. Χιλήν, Γουορλντσκέιλ 82½, έποιμος φόρτωσης.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ДЕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

'Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφέων 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
'Αριστοτέλους 180 - Αθήναι

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Θέμιδος 80 - 'Αμαραντίου

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς