

# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1971

Αρ. Φύλλου 869/628



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Μ' (Περιόδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 869/628

ΕΚΔΟΤΗΣ :  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1971

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΤΟ ΔΙΛΗΜΜΑ

Δέκα όκτω μαύροι, έπειτα μόνον "Ελληνες συγκροτούν τό πλήρωμα Έλληνικού φορτηγού μικράς χωρητικότητος. "Ανεκδίηγητος ή κρατούσα κατάστασις ἀπό της πλευρᾶς διοικήσεως τού πλοίου και ἀπόδοσεως ἐργασίας. Τραγική ή θεσίς τού Πλοιάρχου. Μᾶς την διεκτραγώδει ὁ ἀσυρματιστής τού σκάφους.

Ός νὰ μὴν ἥρκει ἡ πρὸς ἐργασίαν ἀνικανήσ τῶν ἔχρονων, οἱ μεταξὺ τῶν διαπληκτισμοὶ — Αἴγυπτοι, Σουδανέζοι, Σομαλοί — προκαλοῦν ἐπὶ τού πλοίου ἀναταραχάς, τάς ὅποιας μετὰ δυσκολίας κατορθώνουν παρεμβαίνοντες οἱ "Ελληνες ἀξιωματικοὶ νὰ κατατιγάσουν. Ή ὑπέρστιακή των ἀπόδοσις κατωτάτη. Φυλακήν εἰς τὸ πηδάλιον ἐκτελοῦν ἐν ὑπερωρίᾳ οἱ ἀξιωματικοί. Αὐτὸν τὸν καθαρισμὸν καὶ τὴν στοιχειώδη συντήρησην — σφυροκοπανισμὸν — τού σκάφους εἶναι ἀνίκανοι οἱ μαύροι καλῶς νὰ ἐκτελέσουν.

"Ἐὰν ὁ Πλοιάρχος εύτυχήσῃ νὰ ἔχῃ συνεργάτας καλούς καὶ φιλοτίμους ἀξιωματικούς, τὰ πράγματα διευκολύνονται πως. "Αλλώς ἡ φυγὴ ἀπὸ τὸ πλοῖον εἶναι ἡ ἀπομένουσα διά τοὺς "Ελληνας διέδοσις.

Καὶ τονίζει ὁ συνομιλητής μᾶς ἀσύρματιστής: Προβληματική εἶναι ἡ αὔριον τῆς Ναυτιλίας μας, ἀν αὐτὸ τὸ σοδαρώτατον πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως δὲν ἔξεύρ κάποιαν λύσιν. Τίθεται τὸ δίλημμα: "Η ἐπάρκεια εἰς πληρώματα ἰδικά μας ή ὀλιγώτερα πλοία. "Η κρατούσα κατάστασις μὲ τὴν πανσπερμίαν τῶν πληρωμάτων δὲν ἡμ πορεῖ νὰ συνεχισθῇ.

\*\*\*

Ίδου ὅμως καὶ ἐν ἄλλῳ χαρακτηριστικὸν τηλεγράφημα:

ΒΑΡΣΟΒΙΑ, 3 Αύγουστου. 'Ασσόσιετεντ Πρές.— 'Ο πλοιάρχος τού ἔλληνικού σκάφους «Ἀντωνία Ξυλά» εύρισκεται εἰς δυσχερή θέσιν συνεπείδ ἀντιτείων μεταξὺ τού πληρώματος του.

Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ ἀποπλεύσῃ χθές ἐκ Γδύνιας κατόπιν διαμάχης μεταξὺ τῶν ἔλλήνων καὶ Φιλιππινέζων μελῶν τού πληρώματος, ἡ ὅποια ἔφθασε τὰ ὄρια τῆς ἐξέγερσεως. Συμφώνως πρὸς τὸν πολωνικὸν τύπον 15 Φιλιππινέζοι «έξηγέρθησαν» σήμερον τὴν πρωῖαν, διαμαρτυρόμενοι διὰ τάς συνθήκας ἐργασίας καὶ διαβιωσεως ἐπὶ τού σκάφους. Εύθυνς ὡς διηυθετήθη ἡ διαφορά, οἱ ἀ-

πομένοντες 20 "Ελληνες τοῦ πληρώματος εἰδοποίησαν τὸν πλοίαρχον ὅτι έαν οἱ Φιλιππινέζοι δὲν ἔγκαταλείψουν τὸ σκάφος, θὰ τὸ ἔγκαταλείψουν ἔκεινοι.

Αἱ πολωνικαὶ ἀρχαὶ ἀνέφερον ὅτι μικρὰ πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τού σκάφους, ἡ ὅποια ἀργότερον κατεσβέθη καὶ ἡρεμία ἐπεκράτει ἐπὶ τοῦ σκάφους.

\*\*\*

Καὶ ὡς συνέπεια τῆς πλημμελοῦς συνθέσεως τού πληρώματος — πολλοὶ οἱ ἔχρωμοι καὶ οἱ νεαροὶ ἄναυτοι — ἔρχονται τὰ συχνότερα ἀτυχήματα εἰς τε τοὺς ἐπιβαίνοντας τῶν πλοίων ἀπέιρους, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὰ τὰ σκάφη, εἰς τὰς μηχανάς καὶ τὰ ἔξαρτήματα τῶν.

Χαρακτηριστικῶς μᾶς ἔλεγε σημαίνων ἐφοπλιστής: Διαλυμέθα, ἂν θεραπεία τις τού κακοῦ, ἀμεσωτέρας ἀπόδοσεως, δὲν ἔξευρεθῇ καὶ συγκεκριμένως ἂν νεόι ναυτικοί, προπαρασκευασμένοι εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης, δὲν πυκνώσουν τὰς τάξεις τού ναυτεργατικού μας δυναμικοῦ.

Καὶ προβάλλει ὡς μία ἀμέσος ἀνάγκη ἡ λειτουργία τῶν σχολῶν Πρεβέζης καὶ Μηχανιώνος. Η σύστασις καὶ μιάς τρίτης εἶναι ἐπίσης ἀπαραίτητος. Γνωστά τὰ προσδοκώμενα ἀποτελέσματα. Δισχίλιοι, τουλάχιστον, νεόι θὰ τύγχανουν τῆς στοιχειώδους καταρτίσεως πρὶν ἡ κατέλθουν εἰς τὴν θάλασσαν.

Ός κίνητρον διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν περισσοτέρων εἰς τὰς σχολὰς αὐτὰς ὑδεικνύεται ἀπὸ τινας ἐφοπλιστάς καὶ ἡ καταβολή, κατὰ τὴν ἐξάμηνον τῶν νέων φοίτησιν, μικροῦ τινος ἐπιδόματος, πέραν τῆς δωρεάν ἐνδιαίτησεως, ἐκ πεντακοσίων, τουλάχιστον, δραχμῶν μηνιαίως. Τέκνα πτωχῶν οἰκογενειῶν πρόκειται νὰ φοιτήσουν εἰς τὰς προπαρασκευαστικὰς σχολάς, τὸ μικρὸν ἐπίδομα χρειάζεται εἰς αὐτούς, ἵσως δὲ καὶ εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν. Απὸ συσταθμούμενον εἰδικὸν κεφάλαιον θὰ καταβάλλεται.

Μεταφέρομεν τὴν ίδεαν πρὸς συζήτησιν. Τὴν νομίζομεν ὄρθην καὶ ὅχι τόσον δαπανηράν, λαμβανομένης ὑπ' ὄψιν τῆς γενικωτέρας ὀφελείας ἐκ τῆς προσελκύσεως περισσοτέρων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς ναυτικὰς χώρας, κίνητρα σχετικὰ ἔχουν ἡδη θεσπισθῆ. Παντοῦ ἡ ἀποχὴ ἀπὸ τὸ θαλάσσασια ἔργα εἶναι σημαντική. 'Εδώ, δυστυχῶς, ἀποτελεσματικὰ μέτρα δὲν ἐλήφθησαν εἰσέτι. 'Η κατάστασις ἔχει φθάσει εἰς τὸ ἀπροχώρητον. Μὲ τὴν πανσπερμίαν τῶν σημερινῶν πλη-

ρωμάτων Ναυτιλία, διατηρούσα τὸν ἀκρα φνή δεσμὸν μὲ τὴν Πατρίδα, δὲν ἡμπορεῖ νὰ σταθῇ καὶ νὰ προσδεύσῃ.

### Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Κατὰ τοὺς Σκανδιναύους: 'Εντὸς τῆς τρεχούσης δεκαετίας, τὸ πλήρωμα ἐνὸς σκάφους δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ εἰς ἀριθμὸν τοὺς δώδεκα η δέκα πέντε ἄνδρας. Μέγια ποσοστὸν αὐτῶν θὰ εἰσέρχωνται τὸ πρῶτον εἰς τὴν θαλασσαν εἰς ηλικίαν 18 - 25 ἔτῶν, ἀφοῦ θὰ ἔχουν ἡδη λάβει τὸ δίπλωμα μηχανικοῦ, μηχανολόγου, τεχνίτου η ἀλλο τὸ πανεπιστημιακὸν πτυχίον. Βραχεῖα θὰ είναι η προπαρασκευή των εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα διὰ νὰ δύνανται νὰ μετέχουν οιασδήποτε ἐπὶ τού πλοίου συνήθους ἐργασίας. 'Η κατανομὴ αὐτῆς θὰ είναι παντελώς διάφορος τῆς σημερινῆς. Θὰ ἀκολουθήσῃ τὰς τεχνολογικὰς ἔξελιξεις.

Λόγω τῆς ἐπιστημονικῆς των καταρτίσεως τὰ μέλη ἐνὸς πληρώματος θὰ δύνανται νὰ ἐπιλέγουν σημαντικὰς θέσεις ἐπὶ τού πλοίου, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ξηρᾶς. Συχνάτατα θὰ ἐναλλάσσονται. 'Η «κοινότης» ἐπὶ τού πλοίου θὰ είναι ὁμοιογενής, δύον ἀφορᾶ τὴν θέσιν ἀπὸ κοινωνικῆς ἀπόφεως ἐνὸς ἐκάστου καὶ τούτῳ θὰ είναι τὸ ἀντίδοτον εἰς τὸ αἰσθημα τῆς μονώσεως, λόγω τῶν μακρῶν ταξιδίων καὶ τῆς μειώσεως τού ἀριθμού τού πληρώματος.

Ο ναυτικός της αὔριον θὰ ἀνήκῃ εἰς προνομιούχον ὄμάδα ἐργαζομένων μέσα εἰς ἔνα κόσμον ταχέων ἀναπτυσσόμενον καὶ τόσον περιπλοκον εἰς τὸ σχηματισμὸν του. Θὰ ἔργαζεται μεμονωμένως πως, ἀλλὰ θὰ ἀνήκῃ εἰς μίαν κοινότητα μὲ κατανόσην. 'Ο κόπος καὶ τὸ αἰσθημα ὅτι ἀντιμετωπίζει τὴν πάλη τῶν τάξεων θὰ ἀμβλύνωνται καὶ τὰ περὶ αὐτῶν προβλήματα θὰ ἐπιλύωνται εὐχερέστερον. Είναι μάλιστα πιθανὸν ἡ ἐπὶ τού πλοίου διαβίωσις νὰ χρησιμεύσῃ ως ὑπόδειγμα διὰ τὴν κοινωνικὴν ἐρευναν, ὑπὸ τὸν όρον, βεβαίως, ὅτι αἱ σχέσεις μεταξὺ ἐργοδότων καὶ ἐργαζομένου θὰ προσαρμόζωνται εἰς τὰς ἔκαστοτε σημειουμένας ἔξελιξεις.

Έκπρόσωπος ἔξι ἄλλου τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀναφέρει σχετικῶς μὲ τὸ ναυτεργατικὸν καὶ τὸ ἔξης:

«'Ηλθεν ὁ καιρὸς νὰ διαμένῃ ἐπὶ τού πλοίου καὶ η οἰκογένεια τού ναυτικοῦ. Θὰ είναι δι' αὐτήν τὸ «σπίτι» της. Είναι, ἀλλως τε, ὁ μόνος τρόπος διὰ τὴν Σουηδίαν νὰ διαθέτῃ πληρώματα πεπειραμένα, τῶν ὅποιων τόσην ἔχει ἀνάγκην η ναυτιλία της.

Κάθε μέλος τού πληρώματος θὰ διαμέρισμα δι' αὐτὸν καὶ τὴν οἰκογένειάν του, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἄνω τῶν δέκα ἔτῶν τέκνων του. Τὸ κάθε

διαμέρισμα θά περιλαμβάνει μικρόν χώλλα, μασγερίειον, λίθιγκ ρούμη, δύο καμπίνας και λουτρόν. Καὶ ἀκόμη: Αἴθουσαν παιγνιδίων διὰ τὰ ἐπιβαίνοντα τέκνα τῶν ναυτικῶν, αἰθουσαν συγκεντρώσεων, κυλικείον καὶ αἰθουσαν κινηματογράφου.

Πρόκειται, βεβαίως περὶ δραματισμῶν. Παρατρέπεται σχετικάς ὅτι τὰ «οἰκογενειακά» αὐτά πλοιαὶ θὰ στοιχίζουν πολὺ, καὶ θὰ περιορίσουν, μονομερῶς ἀπὸ τὴν Σουηδίαν ἐφαρμοζόμενα, τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τῆς Ναυτιλίας της.

## ΤΟ ΑΔΙΕΞΟΔΟΝ

‘Ανεκοινώθη ὅτι ἐντὸς τῆς τελευταίας δεκαετίας ἡ δύναμις τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας, ἔπειτα ἀπὸ 55 περίπου χιλιάδας ἀνδρῶν εἰς 39 χιλιάδας. Η μείωσις ἔφθασε δηλαδὴ περίπου τὸ 30% κατὰ μέσον ὅρου, ἐνῷ εἰς τὰ κατόπιν προσωπικὸν καταστρώματος ἔφθασε τὸ 50%. Ἀκόμη καὶ ἡ προσφορὰ τῶν ξένων ναυτικῶν ἐμφανίζεται μειωμένη (1960: 54.300 καὶ 1970: 39.100) πλὴν τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ὑπηρεσιῶν. ‘Ἐπεινὶ 10.000 προσελεύσεων Νορβηγῶν ναυτικῶν τὸ 1960, δὲν ὑπερέβησαν οἱ προσελθόντες τὰς 5.700 τὸ 1970, ἐνῷ ἡ προσφορὰ τῶν ἀλλοδαπῶν παρέμεινεν ἀπελτιστικῶς στοθερὰ κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν.

Πράγματι ἡ πλέον σημαντικὴ μείωσις ἐμφανίζεται εἰς τὰ κατόπιν πληρώματα. Οἱ ναυταὶ τὸ 1960 ἥριθμουν δύναμιν 23.500 ἀνδρῶν καὶ τὸ 1970 μόλις 12.100. Τὸ αὐτὸν παρατηρεῖται καὶ διὰ τὸ προσωπικὸν τῶν γενικῶν ὑπηρεσιῶν. ‘Ἐναντὶ 8.900 ἀπόμων διὰ τὸ 1960, ἔχουμεν 5.700 διὰ τὸ 1970.

‘Ἄξιοι σημείωτον ὅμως: ‘Ἐκ παραλλήλου ἀμειώθη πως καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων. ‘Ἀπὸ 2.200 τὸ 1960, ἔχουμεν τὸ 1970 2.180, ἐνῷ ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 1970 εἰς 19,7 ἑκατ. τόννους γκρὸς ἔναντι 10,9 ἑκατομ. τὸ 1960.

Τὸ παράδειγμα εἶναι Νορβηγικόν, ἀλλὰ τὸ φαινόμενον είναι παγκόσμιον. Λόγοι, εὐρύτατα κατὰ καιροὺς ἀνοπτυχέντες, συντείνουν εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῶν διαθεσίμων πληρωμάτων καὶ στεροῦν τὸν ναυτιλίαν τῶν ὀναγκαίων χειρῶν. Τὸ ζῆτημα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς προσελεύσεως νέων πρὸς τὴν

θάλασσαν, φαίνεται, εἰς πολλὰς χώρας, ἐξηντλημένον. ‘Η συνεχῆς αὔξησης τῶν ποραχωρήσεων, οἰκονομικῶν καὶ ὄλλων, διὰ ὃν ἐπεδιώχθη νὰ καταστῇ ἐλκυστικότερον τὸ ἐπάγγελμα, ἔχει ἐν ὅριον, τὸ ὅποιον προσδιορίζει αὐτηρῶς ἡ συναγωνιστικότης τοῦ πλοίου. Πέραν τούτου ἡ κατάστασις ἀνατρέπεται ὅχι μόνον εἰς δάρος τοῦ ἐπιχειρηματίου, ἀλλὰ συγχρόνως καὶ εἰς δάρος τοῦ ναυτικοῦ, δῆστις κινδυνεύει νὰ ἴδῃ ἀργούντα καὶ σχρησταὶ τὰ μέσα τῆς ἐργασίας του.

Διὰ τοῦτο ἀκριβῶς καὶ ἡ λύσις τοῦ προβλήματος ἀνεζητήθη διὰ τὴν περιορισμένην μεθόδων. ‘Ἀντὶ τῆς προσελεύσεως τῶν πολλῶν, ὁ περιορισμός εἰς τοὺς ὀλίγους. ‘Η τεχνολογία καὶ αἱ ἀπό τοῦ πλοίου ἐφαρμογαὶ τῆς ἐπιτρέπουν τὴν μείωσιν τοῦ προσωπικοῦ εἰς πολὺν ὀλιγωτέρους, ὑψηλῆς καταρτίσεως καὶ πολλοπλήσιας εἰδίκευσεως ἀνδράς, διὰ μιᾶς νέας, ὄρθολογικῆς, ὄργανωσεως τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας. Πρὸς αὐτὴν πρέπει ὅπως ὅρηποτε νὰ καταφύγωμεν. ‘Οσον τὸ ταχύτερον πρεστοιμάζεται ἐκάστη ναυτιλίᾳ εἰς τὴν ὄργανωσιν αὐτὴν καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν προϋποθέσεων τῆς ἐφαρμογῆς της, τόσον ἐπιτυχέστερον θὰ ἔξελθῃ τοῦ ἀδιέξοδου.

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1967 παρεπονοῦντα καὶ δικαίως οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸν ναύλον τῶν 2,5 δολ., τὸν συμφωνηθέντα διὰ μεταφοράν δημητριακῶν ἐκ τοῦ Κόλπου εἰς Ρότερνταμ. Μετὰ τέσσαρα καὶ ἡμίσους ἔτη, κατὰ τὰ ὅποια δὲν ὑπῆρχεν ἡμέρας χωρὶς ἀνατίμησιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως καὶ πληθωρισμοῦ, ἐκλείσθη ἀντίστοιχος ναύλος εἰς τὰ 2,50 καὶ πάλιν δολάρια, ὅπου πρὸ δώδεκα μόλις μηνῶν ἡ ναύλωσις εἰς τὰ 9 δολ. ἡτοῦ συνήθης. ‘Ἐξ ἄλλου, πρὸ ἐνὸς ἀκριβῶς ἔτους, ὁ κόσμος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἐτέλει σοδαρῶν πρὸ τοῦ διλήμματος μιᾶς τεχνητῆς ἐμπλοκῆς τῆς ναύλαγορᾶς ἐν ὅψει τῆς ἐλλειπέσεως διαθεσίμου χωρητικότητος, τὴν ὅποιαν οὐδεμίας ὑπῆρχεν ἐλπὶς νὰ καλύψουν ίκανοποιητικῶς καὶ ἐγκαίρως αἱ νέαι ναυτηγήσεις. Οὐδεὶς ἀμφέβαλεν διὰ τὴν σταθερὰν αὔξησιν τοῦ ὑπερβαλλασσίου ἐμπορίου. ‘Ἐκτὸς ἀπρόσποτον φυσικά. Τὸ ἀπρόσποτον ὅμως συνέθη. Καὶ δὲν ἦτο τὸ ἀνοιγμα τοῦ Σουεζ. ‘Ἐπραγματοποιήθη, δηλαδὴ, ἡ ἀπειλὴ τὴν ὅποιαν διὰ

τὴν ναυτιλίαν ἔχει προσώπει τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος, χωρὶς ἡ διώρυγα ν' ἀνοίξῃ. ‘Ἄλλαι ἀπομένως ὑπῆρχαν αἱ αἰτίαι. Καὶ ἐπειδὴ ἡ ἀφορμὴ ἡ πρόδηλος καὶ ὁ ἀντίκτυπος ἀμεσος, δῶλον αἱ σκέψεις ἐστράφησαν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν. ‘Η ἐπιθράδυνσις τοῦ ρυθμοῦ τῆς Ιαπωνικῆς οἰκονομίας φαίνεται, πράγματι, ὀδηγουμένη, εἰς ἕκτασιν καὶ διάκρισιν, πολὺ πέραν τοῦ ὅπλου περιορισμοῦ τῶν ἀποθεμάτων, τὸν ὅποιον ἐπεδόλων ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου αἱ τράπεζαι ἵνα δυνηθοῦν νὰ ἐπιτύχουν μίαν μείωσιν τῶν ναύλων. Οἱ ἰδιοὶ οἱ Ιαπωνεῖς, συνεχίζοντες τὴν ἀποχήν των ἐκ τῶν ναύλωσεων, καίμουν τὸ πάν διὰ ν' ἀποδυναμώσουν ἔτι πλέον τὴν ἀγορά. ‘Ιδικά τῶν σκάφη δέχονται δολλ. 3,70 διὰ γαιανθρακας ἐκ Χάμπτον - Ρόδης καὶ δολλ. 3,95 διὰ γεννήματα ἐκ τοῦ Κόλπου, ὅπου πρὸ δώδεκα μόλις μηνῶν, οἱ ἀντίστοιχοι ναύλοι ἔφθανον τὰ 12 καὶ 14 δολάρια. ‘Αναγνωρίζεται φυσικά ὅτι ἔχουν πάντα λόγον νὰ μετανοῦν διότι ὑπερχερῶθησαν νὰ πληρωσουν τοὺς γνωστοὺς ὑψηλοὺς ναύλους διὰ τοὺς γαιανθρακας τοῦ Χάμπτον - Ρόδης καὶ διότι ἀκόμη εὑρέθησαν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν χρονοναλώσεων μὲδύνηράς τιμᾶς διὰ περίοδον ἐνὸς μέρι πέντε ἑταῖρων.

‘Ομοία περίπου εἶναι ἡ κατάστασις εἰς τὸν τομέα τῶν πετρελαιοφόρων. ‘Εκεὶ ὅπου προεβάλλετο ἡ Ἐλλειψις μεταφορικῶν μεσών, ἡ πτώσις τῶν ναύλων ἔφθασε μέχρι τοῦ σημείου, ὅπου νὰ ὑποστηρίζεται ὅτι εἶναι ἀδύνατος πλέον ἄλλη ὑποχώρησις εἰς ἐπίπεδον ὅπερ θ' ἀπεθάρρυνε καὶ τὰς ἑταῖρις πετρελαίου νὰ ὑπομισθώσουν τὰ χρονοναλώμενά παρ' αὐτῶν σκάφη.

‘Ἄλλ' ἐνὸς ἡ διαπίστωσις τῆς καταστάσεως εἶναι γενική, οὐδὲν ἡ σχεδὸν οὐδὲν προτείνεται διὰ τὴν θεωρεῖαν τῆς. Εἰς τὴν Αγγλίαν θεωρεῖται δέδαιον ὅτι μόνον οἱ ἰδιοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἔργαντο ν' ἀνακούψουν τὸν κατήφορον, ἀποσύροντες χωρητικότητας ἐκ τῆς ἀγορᾶς. Πολλὰ ἐκ τῶν μικροτέρων καὶ παλαιοτέρων σκαφῶν ὀδηγήθησαν ἡδη πρὸ παροπλισμόν. ‘Ηδη, ἔρχεται η σειρά τῶν μεγαλυτέρων καὶ νεωτέρων. ‘Ακόμη δυσχερεστέρα εἶναι η θέσις ἑκείνων οἵτινες, ἀγοράσαντες μὲ τὰς ὑψηλὰς τιμᾶς τοῦ 1970, ὀφείλουν νὰ ἐκπληρώσουν τώρα τὰς δανειακάς των ὑποχρεώσεις.

Διέξοδος ἄλλη δὲν διαφαίνεται πρὸς τὸ παρόν. ‘Ισως διότι δὲν εἶναι ἀκόμη γνωστή ἡ δαστικὴ αἰτία ἡ τὸ σύνολον τῶν αἰτιῶν αἴτιες ἐδημοιούργησαν τὴν κρίσιν. Δι' αὐτὸν ὅρθως διερωτώνται οἱ εἰδικοὶ παραπτηρῖται, ἐὰν διὰ τὴν κατάστασιν πταίη μόνον η Ιαπωνική οἰκονομία ἐκ τῆς ὅποιας καὶ μόνον δέοντας ν' ἀναστένει τὴν αἰτίαν της δημόσιας ἡ πήποτε ὀφείλεται εἰς τὴν οἰκονομικήν καὶ νομισματικήν ἀναμοιδίαν τοῦ κόσμου ἡ πραγματική, καὶ οὐχὶ τεχνητή, ἐπιθράδυνσις τῆς αὐξησης τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου.

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Τὸ σοβαρώτερον γεγονός τῶν τελευταίων ἔθεδομάδων εἶναι ἡ ἐπὶ τὰ χείρων βαίνουσα δύσκολος θέσις τῆς Αμερικανικῆς Οἰκονομίας καὶ τοῦ δολλαρίου. ‘Η ἀνατίμησις τοῦ χρυσοῦ εἶναι η χαρακτηριστική.

Αἱ ἡνωμέναι Πολιτεῖαι ἀντιμετωπίζουν τὸ πρόβλημα τῶν ηγεμόνων εἰσαγωγῶν ἐκ τοῦ ἑστερεικοῦ (Ιαπωνία, Δυτ. Εὐρώπη). Κάθη περὶ αὐτὰς περιοριστικὸν μέτρον πρόωσται νὰ προκαλέσῃ κρίσιν εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν, συστολὴν τῶν ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν, κρίσιν κατὰ συνέπειαν καὶ εἰς τὰς μεταφοράς.

\* \* \*

Λέγουν: ‘Η ναυτιλιακὴ κρίσις δὲν εἶναι φαινόμενον στενῶς ναυτιλιακόν. Δὲν πρόλθειν ἀπὸ τὴν ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος. Είναι η ἀντανάκλασις μιᾶς εὐρύτερας κρίσεως, ήτις ἀπὸ διετίας ἥρχισε νὰ ἐπηγέρησται. Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἐφανίζει σημεία ἐπιθράδυνσεως· κάμπτεται. Πιθανο-

# SHIP BROKERS GREAT NORTHERN SHIPPING Co. LTD., INC.

ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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.

λογεῖται άκομη καὶ ἡ ὑφεσις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

\*\*\*

Οι προσδοκούντες τὴν ἀνάκαμψιν ἐφοπλισταὶ δὲν ἔισαν σύγκριταιν, βεβαίως, εἰς τὴν αἰσιοδοξίαν τῶν ἀπὸ τὴν ναυλώσιν Νορθγικοῦ τοννᾶς διὰ τὴν μεταφορὰν γαιάνθρακος ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος δι' Ἰαπωνίαν κατά τὸ 1972 πρὸς 5 δολ. τὸν τόνον. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἐπληρώνοντο διὰ παρομοίας ναυλώσεις τὰ 6 δολλάρια καὶ τὰ 7. 20 δολ. ἡσαν ὁ μέσος ὄρος κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ «μπούμ» διὰ συμβόλαια διαρκείας δύο ἔων πέπτε ἑταῖροι.

Καὶ ἀκόμη ἡ χρονοναύλωσις ἀπὸ τὸν Οἴκον Καΐζερ ἐνὸς μπάλι κάρριερ 40 χιλ. τόν. πρὸς 1.50 δολ. δι' ἔξι μῆνας, μὲν ὄψιὸν διὰ 12 μῆνας πρὸς 1.75 δὲν εἶναι, βεβαίως, ἐνθραρυսτική. Ἀς σημειωθῇ ὅτι τὸ χρονοναύλωσὲν πλοίον μόλις ἐτερμάτισε 12 μηνον τάιμ τσάρτερ ἀπὸ Ἰαπωνίας πρὸς 4.20 τὸν τόνον καὶ μῆνα.

\*\*\*

Τὰ ἄλλοτε προγομιούχα μεγάλα μπάλι κάρριερ ἀντιμετωπίζουν μεγάλας δυσκολίας διὰ τὴν ἀπασχόλησίν των. Τελευταίαι τινὲς ναυλώσεις τὸ ἀποδεικνύουν. Σκάφος 52.000 τόνων ἐκλείσθη πρὸ δύο ἔβδομάδων διὰ ταξίδιον Ρότερνταμ - Ρίβερ πλεύτη πρὸς 95 σέντς τόν. τόνον δι.ω.

Καὶ εἶναι ὁ ναύλος αὐτὸς ὁ εὐθηνότερός ποτε πληρωθεὶς. Ὁ πλοιοκτήτης ἀσφαλῶς ἦ δὲν ἡθέλησε νὰ παροπλίσῃ τὸ σκάφος του καὶ νὰ ἀπολύσῃ τὸ καλὸν του πλήρωμα ἢ ἐπιέξετο ἀπὸ ληξιπροθέμους δανειακάς ὑποχρεώσεις καὶ ἔχειάζετο ἐπειγόντως μετρητά.

Καὶ νὰ σκεφθῇ τις ὅτι πρὸ ἔτους τὰ μεγάλα μπάλι κάρριερ ἡσαν περιζήτητα ἀπὸ τοὺς Ἰαπωνίας κυρίως. Ἐχρονοναύλωντο πρὸς 4.50 δολ. τὸν τόνον δ.ω. διὰ πολυτή τάιμ τσάρτερ.

\*\*\*

Εἰς 1.3 ἔκατομ. τόν. γκρός ὑπολογίζεται τὸ ἀργοῦν ἥδη τοννᾶς καθ' ὅλον τὸν Κόσμον. Εἶναι τὸ ἀνώτερον ὅριον παροπλίσου ἀπὸ τὸν Ὁκτωβρίον 1964 καὶ ἐμφανίζει μίαν αὔξησιν ἐντὸς τοῦ Ἰουλίου κατὰ 500 χιλ. τόν. γκρός.

Παραποτεῖται, πάντως, μία ἐπίμονος πρόθεσις τῶν ἐφοπλιστῶν μεγάλων πλοίων, νεωτέρως ἡλικίας, νὰ τὰ κρατήσουν ἐν ὑπηρεσίᾳ ἔστω καὶ ὃν ζημίαν τινὰ ἀποκομίζουν ἀπὸ τὰ ταξίδιά των.

\*\*\*

Ἐντὸς ἐνὸς ἔτους (Μάιος 1970 - Ἀπρίλιος 1971) αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ ναυπηγεῖα εἶναι κατὰ 2½ φορὰς μεγαλύτεραι κατ' ὅγκον τῶν κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα πασαδόσεων εἰς παντὸς εἶδους φορτηγὰ σκάφη ύγρου καὶ ἔρου φορτίου.

Ἐνδιαφέδοντες οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ εἰς χιλιάδας τόν. δ.ω.:

Τύπος Φορτηγά	Παραγγελίαι (4.000)	Παραδόσεις
τόν. καὶ ἄνω .	5.288.5	3.518.7
Μόλικ κάρριερ .	18.328.8	6.305.9
Μικτὰ .....	13.057.8	3.040.6
Τάνκερς .....	48.484.0	20.162.3
Σύνολον ..	85.159.1	33.027.5

\*\*\*

Χαρακτηριστικαὶ τιμαὶ πωλήσεως πλοίων φορτηγῶν πτώσιον μεταχειρισμένων. Αἰσθητὴν ἐμφανίζουν πτώσιαν.

Ἐπωλήθησαν εἰς Κορέατας ἐφοπλιστὰς δύο ἀδελφά «Ἀγγλικά φορτηγά μότορσιπς τὰ «Μάντσεστερ Σίτυ» καὶ «Μάντσεστερ Ρηνόουν» 11.829 τόν. δ.ω. ἔκαστου, τοῦ

1964 (Ἀγγλικῆς κατασκευῆς). Τιμὴ 1.100.000 λιρῶν «Ἀγγλίας δι» ἔκαστον σκάφος.

Διὰ τὴν σύγκριταιν: Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1970, τὸ «Μάντσεστερ Κόμμερς», ναυπηγήσεως τοῦ 1963, τόν. δ.ω. 11.829, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς «Απω Ανατολῆς ἀντὶ 1.560.000 λιρῶν.

Σημαντικὴ ἡ διαφορά.

\*\*\*

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1971 ἡ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1972 τοποθετοῦν αἱ παρατηρηταὶ τῆς ναυλαγορᾶς τὴν ἀνάκαμψιν τῆς Ἰαπωνικῆς Οἰκονομίας, καὶ ἀκολουθίαν δὲ καὶ τῶν μεταφορῶν. Σὺν τῷ χρόνῳ τὸ Ἰαπωνικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων υλῶν ζωηρότερον θέλει καὶ πάλιν ἐκδηλωθῆ.

\*\*\*

Ἡ συνεχιζομένη λιμενεργατικὴ ἀπεργία εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀκτὴν τοῦ Β. Εἰρηνικοῦ ὑποχρέωνται τούς φορτωτὰς νὰ στραφοῦν πρὸς λιμένας τοῦ Κόποπου καὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Τὰ περισσότερα ἐκεῖθεν φορτία θὰ προκαλέσουν ζήτησιν τοννᾶς. Πολλὰ ἐπίσης πλοῖα καθηλώθησαν ἀπρακτοῦντα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Β. Εἰρηνικοῦ.

\*\*\*

Ἐδήλωσεν ὁ κ. Κρίστιαν βὸν Συντόου, γενικὸς διευθυντής τοῦ Σουηδικοῦ ὄμιλου Μπρόστρομ:

«Οκτὼ ἐκ τῶν πλοίων μας παρωπλίσθησαν ἡδη. Ἡ κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορᾶν εἶναι σήμερον κριτιμωτέρα ἐναντὶ πάσης ἀλλής περιόδου τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας.»

## ΚΡΙΣΙΣ ΕΠΙΒΙΩΣΕΩΣ

Ἡ παρούσα κρίσις εἰς τὴν ναυλαγορᾶν ἔρχεται νὰ μᾶς ἀποκαλύψῃ καὶ τὴν ἀσθενεύετεράν πλευρῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ μικροῦ — τοῦ μεσογειακοῦ λεγομένου τύπου — φορτηγοῦ. Ὑπερμέτρως ἀκριδὴ εἰ-

ναι ἡ διαχείρισί του, μὴ δικαιολογούσα τὴν κίνησίν του παρὰ μόνον ὑπὸ κατάστασιν ναύλων ὑπωσδηποτε οὐφῆλων. Ἡ συναγωνιστικὴ του ἰκανότης ἐπικινδύνως διὰ τὴν ἐπιδιωσίν του ἐμειώθη, ἔξι οὖ καὶ ὁ κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτερος ἀριθμὸς τῶν παροπλιζομένων μικρῶν φορτηγῶν.

Ὦς νὰ μὴ ἡρκουν τὰ ὑψηλότερα ἀσφάλιστρα, τὰ ὑδημένα λιμενικά δικαιώματα, αἱ ἀκριδαὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὰ ἀκριδότερα τρόφιμα καὶ ἐφόδια, ὑπερμέτρως ηγήθη καὶ τὸ μισθολόγιον, λαμβανομένης ὑπὸ σύνων καὶ τῆς πολυτελοῦνται συγκρίσει πρὸς ἄλλα ξένα σκάφη, συνθέσεως. Ἐφοπλιστῆς μὲ περιπατηταὶ γνῶσιν κατήρτισε λεπτομερεῖς λογαριασμοὺς τῶν ἐπανδρώσεως τῶν μικρῶν φορτηγῶν δαπανῶν καὶ κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι τὸ κάθε μέλος τοῦ πληρώματος — 24 μελοῦς — διὰ φορτηγὸν τεσσάρων χιλιάδων τόνων στοιχίζει, συμπεριλαμβανομένων δόλων τῶν περὶ τὸ μισθολόγιον εἰσφορῶν, 13 δολλάρια ἡμεροσίως. Εὔκολος ὁ ὑπολογισμὸς τῆς σχετικῆς ἐπιβαρυσσεως, ἥτις εἶναι ὀντώτερα δόλων σχεδὸν τῶν ὁμοιοτύπων ξένων πλοίων.

Καὶ ἡ ἐπιβάρυνσις αὐτὴ ἔχει τὴν πρόλευσίν της ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν πληρωμάτων καὶ δὴ ἀξιωματικῶν. Τὸ μικρὸν μεσογειακὸν καλεῖται νὰ πληρώσῃ καὶ αὐτὸ τὰς υπὲρ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν παραχωρήσεις. Ἡ ὑπερπροσφορὰ χωρητικότητος εἰς τὸν μεσογειακὸν καὶ εὐρωπαϊκὸν χώρον, ἡ Ἑλλειψις ἐπαρκῶν διὰ νὰ καλύψουν τὴν προσφορὰν αὐτὴν φορτίων, δὲ συναγωνισμὸς τοῦ πλοίου τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ προκαλοῦν τὴν ἐκπτωσιν τῶν ναύλων μέχρι τοῦ σημείου, ὥστε τὸ ιδικὸν μας ἀκριδὸν εἰς τὴν διαχείρισίν του παραπλισμὸν ἡ τὴν ζημίαν ἐφ' ὅσον θὰ συνεχίσῃ ταξιδεύονταν.

Θλιβεραὶ αἱ διαπιστώσεις αὐταὶ. Ὁμολογοῦμεν ὅτι δὲν εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ ὑποδείξωμεν τὰ μέσα τῆς ἐπιβιώσεως τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους.

# Ναυτικοὶ

## ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

### Φροντίζει ΠΑΝΤΑ ΓΙΑ ΣΑΣ

- ◆ ΝΕΟΣ ΤΟΚΟΣ ΜΕΧΡΙ 7,25% ΕΤΗΣΙΩΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΕ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΑΣ.
- ◆ 15ΕΤΗ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΥΨΟΥΣ 750.000 ΔΡΧ.
- ◆ ΝΕΟ ΧΑΜΗΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΩΝ ΔΑΝΕΙΩΝ 6% ΕΤΗΣΙΩΣ.

Ἐπωφεληθῆτε τῆς εὐκαιρίας γιὰ νὰ ἀποκτήσετε στέγη στὴν Πάτριδα.



## ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΘΗΝΑΙ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 40 • ΤΗΛ. 621.243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53 - 55 • ΤΗΛ. 4522673

## ΑΙ ΙΑΠΩΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Μεγαλυτέρα προκαταβολή — μέχρι 40% — τόκος υψηλότερος — 7.5% — και πληρωμή είς γιεν, ανεξαρτήτως της υπερτιμήσεως, είναι οι προσαλλόμενοι τελευταίως δροι των 'Ιαπώνων ναυπηγών διά νέας παραγγελίας, κατόπιν άποφάσεως της χρηματοδοτύσης τραπέζης Εισαγωγών - 'Εξαγωγών. Και οι δροι αυτοί καθορίζονται διά πελάτας, μετά τών όποιων ύφιστανται δεσμοί πολυετούς συνεργασίας.

Ενεργήτος ή σημειουμένη άποχη άπο τα ναυπηγεία των έφοπλιστών, μέχρις δότου, τουλάχιστον, διευκρινισθή η πορεία της ναυλαγοράς. Από τούθι πάντως και έφεδης δέν θα είναι τόσον εύκολοι αι παραγγελίαι. Τό έχειρημα περικλείει πολλάς δυσκολίας και περισσοτέρους κινδύνους. Ού παντός πλειν.

## ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΑ ΞΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

Τίθεται έναν άμφισσόλων ή πλήρης έκτελεστις του ναυπηγικού προγράμματος της 'Ιαπωνίας διά τα έτη 1969-75. Αρχικώς είχαν όρισθη τό ναυπηγηθησόμενον τοννός είς 20.5 έκατομ. τόν. διά νά αύξηθη τελικώς είς 28 έκατορ.

Η ύψωσις του ναυπηγικού κόστους και η πτώσις των ναύλων άποτελούν τά ανασχετικά στοιχεία διά την άποκτησιν του όγκουδους αύτου στόλου. Λείπουν, ως φαίνεται καὶ τά κεφάλαια, τά περισσότερα τών άρχικών προβλέφθεντων.

"Ηρχισαν, άλλως τε, κρατοῦσαι μεταξύ των οικονομικών κυκλών της 'Ιαπωνίας άποψεις διάφοροι της άπεριορίστον μεγεθύνσεως του έμπορικου στόλου. Κρίνεται έπωφελεστέρα διά την 'Ιαπωνική οικονομίαν ή πλέον συντηρητική ναυτιλιακή άναπτυξι, διά δὲ την κάλυψιν των ηδημένων μεταφορικών άναγκών ή γαύλωσις ένων πλοίων, έφ' όσον ή 'Ιαπωνία διαθέτει άξιόλογον ένεργητικὸν υπόλοιπον έκ των πληρωμών έξωτερων.

Καὶ βάσει αύτών των άποψεων έγνωσθη πρό ήμερον ή δεκατής χρονονάύλωσις τριών Νορβηγικών μικτών σκαφών των 242.000 τόνων, άπο την Νίππον Στήλ. Τα σκάφη πρόκεινται νά κατασκευασθούν είς τα ναυπηγεία Καβασάκι και θά παραδοθούν το 1973 και 1974. Η Νίππον Στήλ έναύλωσεν έπισης έτερον Νορβηγικὸν μικτὸν σκάφος 270.000 τόν., ναυπηγούμενον ήδη εἰς

τὴν Γιουγκοσλαβίαν.

Μέ την ναύλωσιν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ή Νίππον Στήλ ήκύρωσε τὰς παραγγελίας διά πέντε μικτὰ σκάφη (τρία τῶν 250.000 τόν. και δύο τῶν 160.000 τόνων). Έκπρόσωπος τῆς έταιρίας ήδηλωσε:

«Κατελήξαμεν εἰς τὴν ἀπόφασιν, τὴν πλέον καθ' ἡμᾶς συμφέρουσαν, νὰ ναυλώσωμεν Νορβηγικὰ σκάφη, παρὰ νὰ κατασκεύσωμεν ψηλοῦ κόστους ιδικά μας.

» Οι Νορβηγοί ήδη λαμβάνουν τὰς παραγγελίας των εἰς τὰ 'Ιαπωνικὰ ναυπηγεία με κόστος χαμηλὸν (70 δολ. κατά τόννον) μόλις δηλαδή, εἰς τὸ ημισυ τοῦ κρατούντος ήδη. Τὰ μισθώματα είναι ἀνάλογα. Α'κορεὶ και ὃν υπόλογοσύνων τὰς τυχώσας ἀποκημώσεις διὰ τὴν ἀκύρωσιν τῶν παραγγελιῶν, προτιμητέα είναι και πάλι η χρονονάύλωσις ένων πλοίων».

Παρήγορος ή πρὸς τὴν εύρυτέραν ἀπασχόλησιν τῶν ένων πλοίων στροφὴ τῶν 'Ιαπωνών. Περιθώριον ἐπαρκές θά ύφισταται και διὰ τὰ ιδικά μας.

## ΚΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΠΑΙΣΜΟΙ

Φαίνεται ότι οἱ άριθμοὶ τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου δὲν προλαμβάνουν τὴν ταχύτητα τῶν παροπλισμῶν ἀνά τὸν κόστον. 'Αναφέρεται ως παραδείγμα ότι εἰς τὸ τέλος τοῦ 'Ιουνίου ἔφερον παρωπλισμένα μόνον 5 Νορβηγικὰ σκάφη συνολικοῦ τοννάς 16.700 τόν., ἐνῷ κατὰ τὰ στοιχεῖα τῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ 'Οσλο, οἱ άριθμοὶ οὕτως ἀνήρχετο εἰς 23 πλοία, συνολικοῦ τοννάς 126.800 τόν. Μεταξὺ τούτων περιλαμβάνονται μπάλκ - κάρριερς τῶν 25 και 35 χιλιάδων τ. d.w., ἐνῷ ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου προσετέθησαν και δύο πτερελαιοφόρα τῶν 20.000 τ. d.w.

Κατὸ ταῦτα, γίνεται δεκτὸς μετ' ἄκρας ἐπιφυλάξεως οἱ άριθμὸς τῶν 768.958 κ.ο.χ. όστις παριστὰ τὸ παρωπλισμένον τοννάς ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος. Διότι τουλάχιστον ἄλλοι 500.000 τόνον, ἀντιπροσωπεύοντες τὴν κατὰ 'Ιουλίου, ἐν ἀναμονῇ ἀπασχολήσεως εἰς τὸ Περσικὸν Κόλπον, ἀργούσαν χωρητικότητα πτερελαιοφόρων, δέοντας νὰ προστεθοῦν εἰς τὰ κατὰ τὸν 'Ιουνίου - 'Ιουλίου παρωπλισμένα.

'Ενώπιον ταῦτα καταστάσεως ταῦτης, αισθάνονται εύτυχεις οἱ Νορβηγοί έφοπλισταί οἱ όποιοι δὲν πρόκειται νὰ ἴδουν τὰ ναυλοσύμφωνά των λήγοντα πρὸ τῆς παρελεύσεως

έτους. Καὶ εἶναι οἱ πολλοὶ, δεδομένου ότι αἱ χρονονάύλωσις καλύπτουν τουλάχιστον τὸ 60% τοῦ στόλου των. "Αν ἀφαιρέσωμεν ἀκόμη καὶ τὰ πλοῖα τῶν μὴ ἐπηρεαζομένων ἐπὶ τῆς καταστάσεως τακτικῶν γραμμῶν, ἀπομένει τὸ σεβαστὸν ποσοστὸν τῶν κατὰ ταξίδιον ναυλούμενων τράμπης, ἐφ' ὧν κυρίως ἀκόπα ή κατακόρυφος πτώσις τῶν ναύλων. Διερωτώνται οἱ κύριοι των ἐὰν πρέπει νὰ συνεχίσουν κινούντες τὰ πλοῖα τῶν μὲ τὴν ἀλτίδινη δελτιάσως τῆς ἀγορᾶς ή ἐὰν πρέπει νὰ τὰ παροπλίσουν ἀκμέσως διὰ νὰ σταματήσουν τὴν ἀρξαμένην αἰμορφασίαν. 'Ο τρέχων μὴν θὰ δείξῃ πρὸς ποιάν ἀπόφασιν θὰ γείρῃ ή πλάστιγξ. 'Αρκεῖ νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ότι, λόγω τῆς ἐποχῆς — καθ' ὧν οἱ Νορβηγοί ναυτικοί ἀπέρχονται ὁμαδικές εἰς ἄδειαν — δέν ἀποκλείεται πολλοὶ παροπλισμοὶ νὰ ὀφείλωνται εἰς παντελή θλειψιν πληρωμάτων.

Οὔτως ή ἄλλως, ή ὀπωσδήποτε παροπλιζομένην χωρητικότης εἶναι ὁ πρώτος ἀμύνος όστις θυσιάζεται διὰ τὴν σωτηρίαν τῶν ἄλλων. Διότι ἀνακουφίζει τὴν ἀγορὰν ἐκ τῆς πλεοναζούσης προσφορᾶς καὶ ἐπιτρέπει ποιάν τινα συγκράτησιν εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Δέν είναι μικρὰ ἐν προκειμένω καὶ ή ίδικη μας θυσία. 'Αντιθέτως, ἐφανίζεται κοινημερινὸς ὄγκωδεστέρα. Θὰ φθάνουν τὸσα τὰ τριακόσια —μικρὰ καὶ μεγάλα— ποὺ ἀπρακτοῦν. 'Ολιγότεραι αἱ χρονονάύλωσις τῆς Ναυτιλίας μας ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Νορβηγικὴν καὶ περισσότεραι αἱ λήξασαι ή λήγουσαι ναυλώσεις κατὰ ταξίδιον. Πολὺ μεγαλύτερον, έξι ἄλλου, τὸ ποσοστὸν τῶν τράμπης. "Ας ἐλπίσωμεν, πάντως, ότι θ' ἀρκέστη η πρώτη οὔτη θυσία, ἵνα, ἀρχομένου τοῦ φινιοπώρου, ὑποχωρήσῃ δριστικῶς η φοβερὴ θερινὴ κάμψις.

\*\*\*

'Ιανουποιητική ή κίνησις τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπερωκεανίων εἰς τὴν Καραϊβικὴν ἐκ Νέας Υόρκης. "Εχομεν ὑπ' ὄψιν μας τοὺς σχετικοὺς άριθμούς. Οὔτω κατὰ τὰς δύο τελευταίας ήμέρας τοῦ 'Ιουλίου ή κίνησις εἴχεν ώς κάτωθι:

«Ο σε ἀνίκα» ἀπὸ Νάσσω μὲ 1.085 ἐπιβάτας. «Ο λυ μι πία» ἀπὸ Βερμούδας μὲ 791 ἐπιβάτας. «Α μερικανίς» ἀπὸ Βερμούδας μὲ 690 ἐπιβάτας καὶ «Α τλ αντίς» ἀπὸ Νάσσω μὲ 790 ἐπιβάτας.

## ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Πληθύνονται καὶ τὰ τουριστικὰ πλοῖα. Τὸ προστέχεις ἔτος περισσότερα θὰ είναι τὰ μέλλοντα νὰ διατεθοῦν εἰς κρουαζιέρας ἀνά τὰς ἀλληληκατας θαλάσσας, σημαντικῶς δὲ περισσότερα καὶ τὰ ξένα ὑπερωκεάνια, τὰ προοριζόμενα διὰ τὴν Καραϊβικὴν κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, ὅπως καὶ διὰ μεσογειακά ταξίδια.

Τέσσαρα θὰ είναι τὸ 1972 τὰ νέα ἐλληνικὰ κρουαζιερόπλοια. Τὸ «Φοίνιξ» τοῦ κ. Μπιλίνη, τὸ «Στέλλας Σολάρις II» τῆς Σάν Λάπη, τὸ «Ακουαρίους» τῆς Ελμές καὶ ἐν ὀκόμη τοῦ κ. Εύθυμηιάδη.

Εἰς τὰ κρουαζιερόπλοια τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου πρέπει νὰ συνυπολογισθοῦν τὰ ιταλικὰ τῆς ἐταιρίας «Κόστα» καὶ τῆς «Αδριατίκας». "Ολαι ὅμως αἱ μεγάλαι σέναι ἐταιρίαι Βρετανικαί, Σκανδιναվικαί καὶ Γαλλικαί, τελευταίως δὲ η «Ιταλία» καὶ η Χάπαγκ - Λόδω, ἔγκαταλείπουσαι σύν τῷ χρόνῳ τὰς τακτικὰς τῶν γραμμάς, στρέφονται πρὸς τὰ τουριστικὰ ταξίδια. 'Η Καραϊβική είναι ὁ κυριώτερος στίθισ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. 'Οξύτερος διημέραι παραδοσίαι. 'Αρκεῖ νὰ σημειωθῇ ότι δέκα τουλάχιστον τῶν νεότευκτα Σκανδιναվικά, ὑποδειγματικά ἀπὸ πάσης ἀπόφεως, πρόκειται νὰ διαιρισθησούν τὴν πρωτεύουσαν θέσιν εἰς τὴν τουριστικὴν κίνησιν τῆς Καραϊβικῆς. Εύρυταται αἱ ἑκατοντάδες κυρίων. "Η πρωτοφανής εἰς τὰ χρονικὰ τῆς του-

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

## GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

Branch offices at :

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog  
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger  
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex : 02 92832

ριστικής ναυτιλίας έπιτυχία του ύπερωκεανού «Οσεάνικ» της Χόμ Λάινες προκαλεί την διείσδυσην εις τὴν γραμμήν του (Νέα Υόρκη - Βερμούδας) και ἀλλών ύπερωκεανών. Δύο τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ καὶ τὸ «Ολύμπια» τῆς Γκρήκ Λάιν ανέλαβον πρὸς τὰ ἐκεῖ τακτικά δρομολόγια ἐκ Ν. Υόρκης.

Μετ' οὐ πολὺ τὰ ύπερωκεανικά τῆς «Ι-

Ο Πρόεδρος τῶν «Κρουαζιέρων Χανδρῆ» κ. Δ. I. Χανδρῆς φέρεται ὡς ἐνδιαφερόμενος διὰ πλοίον εἰς κατάστασιν κατάλληλον πρὸς ἄμεσον εἰσόδον, χωρὶς μετασκευήν, εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ συγκροτήματος του κρουαζιέρωποιών.

Τὰ «Φαντάζια» καὶ «Καρίνα», τὰ ὅποια ἐναυπηγήθησαν τὸ 1935 καὶ 1930 ἀντιστοί-

σείοντος» τὴν ἀνταγωνιστικὴν μαχητικότητα τῶν ἑθνικῶν κατὰ χώρας γραμμῶν ἀπὸ τὴν Δυτ. Εὐρώπην πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν.

Ιστορικοὶ θὰ παραμείνουν οἱ ἀγῶνες ταχύτητος μεταξὺ τῆς Κιούναρ Λάιν, τοῦ Βορείου - Γερμανικοῦ Λόδού, τῆς «Αμβούργη - Ἀμερικαν Λάιν, τῆς Φρέντς Λάιν καὶ τελευταίως μὲ τὸ ἀμερικανικὸν «Γιουνάϊτεντ Στέιτς», εἰς τὸν ἰστὸν τοῦ ὅποιου καὶ παρέμεινε τελικῶς μετὰ τὸν πόλεμον ὁ «Κιούναρς ἐπισείων».

Ολὴν αὐτὴν τὴν ἐποχὴν ἀγώνων δεκαετηρίδων κοτέλουσε τὸ ἀεροπλάνον. Ή μία μετὰ τὴν ἄλλην αἱ ἑθνικαὶ γραμμαὶ πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ἀναστέλλουν τὰ ταξίδια των. Τὰ ύπερωκεανικά μετατρέπονται εἰς κρουαζιέροπλοια.

Σχετικῶς μὲ τὴν γερμανικὴν γραμμὴν ἐγνώσθησαν αἱ κάτωθι λεπτομέρειαι:

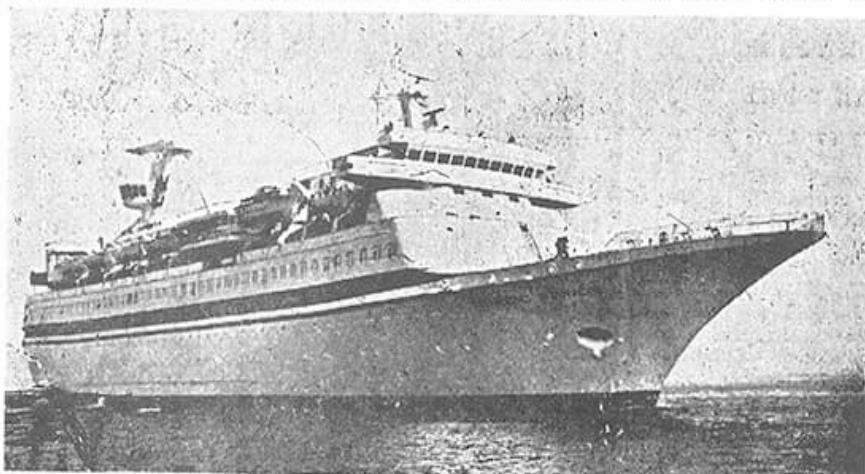
Η ἑταῖρια «Χάπαγκ Λόδού» προῆλθεν, ὡς γνωστόν, ἐτὶ τῆς συγχωνεύσεως, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τοῦ Βορείου - Γερμανικοῦ Λόδού τῆς Βρέμης καὶ τῆς «Χάπαγκ» τοῦ Αμβούργου. Πλοία τῶν ἑταῖρῶν τούτων διέπλεον τὸν Ἀτλαντικὸν ἀπὸ 100ετίας.

Τὸ δύο ύπερωκεανικά τῆς «Χάπαγκ Λόδού», χωρητικότητος 32.360 τόνων «Βρέμη» καὶ τὸ 21.514 τόνων «Εουρόπα» θὰ χρησιμοποιηθοῦν σχεδὸν ἀποκλειστικῶς διὰ κρουαζιέρας. Ἐξ αὐτῶν, τὸ πρῶτον θὰ παραμείνῃ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ θὰ ἐκτελῇ κρουαζιέρας ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην καὶ κυρίως διὰ τὴν Κασαΐδικην. Τὸ δεύτερον θὰ ἐκτελῇ κρουαζιέρας εἰς τὰ Εὐρωπαϊκὰ ὕδατα, μὲ ἀφετηρίαν τὸ Αμβούργον καὶ τὸ Κίεβο, ἀπὸ τοῦ Ἀπριλίου μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ προσεχοῦ ἔτους 1972. Κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον θὰ ἔχει πρετέρη τὴν τουριστικὴν κίνησιν ἐκ Νέας Υόρκης. Τὰ δύο ταῦτα ύπερωκεανικά θὰ ἐκτελέσουν συνοικιῶν 16 ταξιδία Ατλαντικοῦ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἔναντι τῶν 39 ταξιδίων τοῦ 1966.

Ἐκπρόσωπος τῆς «Χάπαγκ Λόδού» ἐδήλωσεν ὅτι αἵτια τῆς ἐγκαταλείψεως τῆς τακτικῆς γραμμῆς Νέας Υόρκης εἰναι ὁ συναγωνισμός τοῦ ἀεροπλάνου καὶ διὰ τῶν «τσάρτερς». Τὸ ἀεροπορικὸν εἰσιτήριον ἀπλῆς κατευθύνσεως εἰναι μόλις ἀνω τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀπὸ θαλάσσης. Ο συναγωνιστικὸς ούτος παράγων ἐπλήξεν ιδιαιτέρως τὰ ἀπὸ θαλάσσης ταξίδια Βρέμης/Νέας Υόρκης.

## ZHMIOGORONON KAI TO QE2

Τὸ «Κουνή Ελίζαμπεθ ΙΙ», τὸ καυχηματικότερον στίδιον θὰ ἀσχοληθοῦν διὰ μακρῶν μὲ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ. Συνεκέντρωσε πρὸ τοῦ α' παγκοσμίου πολέμου τὸ παγκόσμιον ἐνδιαφέρον καὶ διήγειρε διὰ τὴν κατακτησιν τοῦ «Κυανοῦ ἐπι-



Τὸ κρουαζιέροπλοιον «Νόρδην Πρίνη» 18.400 τόν. γκρός, ταχύτητος 21 μιλίων. Είναι τὸ δεύτερον μάζι σειρᾶς τριῶν σκαφῶν παραγγελθέντων ὑπὸ Νορβηγικοῦ Οίκου εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βερτστίλως» τῆς Φινλανδίας. Τὰ σκάφη αὐτά, μεταφορικῆς ίκανότητος 870 ἐπιβατῶν είναι ειδικῶς σχεδιασμένα διὰ κρουαζιέρας εἰς τὴν Καραϊβικήν, μὲ ἀφετηρίαν τὸ Μαϊάμι. Διαθέτουν αἰδούσας θεάτρου, κινηματογράφου καὶ πλήρη κλιματισμού.

τάλια», ὅπως καὶ τῆς «Χάπαγκ Λόδού» θὰ προστεθοῦν εἰς τὸν μακρὸν ἥδη πίνακα τῶν κρουαζιέροπλοιον.

Καὶ ἐφόσον τὰ πράγματα τῆς Ἀμερικανικῆς, ὅπως καὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομίας θὰ βαίνουν ίκανοποιητικῶς, εύρυτατον θὰ είναι καὶ τὸ περιθώριον τῆς ηγεμονίας κινήσεως διὰ τὰ κρουαζιέροπλοια. Τὰ τουριστικὰ ταξίδια κατέστησαν τὸ εὐθηνότερον καὶ προσφορτέρων μέσον ψυχαγγίας. Μία δημος ουσιοτήτη τῆς οἰκονομίας — ὅπως ἡ σημειουμένη ἥδη εἰς τὴν Ἀμερικήν — δυνατῶν νὰ προκαλέσῃ καὶ τῆς τουριστικῆς κινήσεως τὴν μείσων, ὅποτε τὰ πολλὰ κρουαζιέροπλοια θὰ ἀντιμετωπίσουν κρίσιν, πολλὰ δυναμένην νὰ στοιχίσῃ.

Οἱ «Ελληνες ἐφοπλισταὶ κατέχουν καὶ εἰς τὸν κλάδον τῶν κρουαζιέροπλοιον τὰς ἀκραίας ἐπάλξεις. Ὑπέρτριακονταναὶ μικρὰ καὶ μεγάλα σκάφη κατέχουν ἥδη. Πρωτοποριακῶς εἰς τὸν κλάδον αὐτὸν εἰσῆλθον. Ικανοποιητικὰ τὰ μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματα. Εὐθηνόδειν τὰ αὐτὰ καὶ διὰ τὸ μέλλον. Θὰ βελτιώσωμεν οὕτω τὸ πλωτὸν ύλικον τῆς τουριστικῆς Ναυτιλίας μας. Ἐπιτυχάνοντες σὺν τῷ χρόνῳ καὶ τοῦ ἐμφύκου ύλικον τὴν ποιοτικὴν ἐπάρκειαν. Δύσκολος ἡ προσπάθεια. Σοδροὶ οἱ κίνδυνοι ἐκ τοῦ δημιουργουμένου πληθωρισμοῦ εἰς τοννάζ.

\*\*\*

Κατὰ δημοσιογραφικὰς πληροφορίας ἐκ Λούδινου αἱ κρουαζιέραι Χανδρῆ («Chandris Cruises») ἔχουν ὑπὸ μελέτην καὶ διαπραγματεύεις τὴν ἀγορὰν τοῦ χωρητικότητος 6.644 τόνων γκρός ἐπιβατηγοῦ «Ἀριάδην» ἀπὸ τὴν «Ἡστέρη Στήμοτι Κόμπαν» γνωστὴν καὶ ὡς «Ἀριάδην Σίπηπικ Κόμπαν».

Τὸ «Ἀριάδην» ἐκτελεῖ 7ημέρους κρουαζιέρας εἰς τὴν Καραϊβικὴν ἀπὸ τὸ Πόρτ Εβεργκλέιντς διὰ Κοζυπέλη Μερίντα καὶ Φρήπορτ μὲ ἐλάχιστον εἰσιτήριον \$ 205.

Ως φημολογεῖται, τὸ «Ἀριάδην» — ἐφ' ὅσον πραγματοποιηθῇ τελικῶς ἡ ἀγορά του — θὰ ἀντικατοστήσῃ εἴτε τὸ χωρητικότητος 4.576 τόνων «Φαντάζια» εἴτε τὸ 4.055 τόνων «Καρίνα», ἢ καὶ ἀμφότερα. Αἱ «Κρουαζιέραι Χανδρῆ» ἐδήλωσαν πάντως ὅτι ἔχουν «ἄλλα σχέδια» διὰ τὰ δύο ταῦτα πλοῖα. Τὰ προγράμματα τῶν κρουαζιέρων 1972 ἔχουν δύκουαθῆ.

Τὸ «Ἀριάδην» είναι δυναμικότητος 325 ἐπιβατῶν καὶ εύρισκεται εἰς ἀρίστην κατάστασιν.

## META TAS PROSOFATOYU METABOLAS TON THLEFOUNIKON KENTRWN, OI APIOMOI MAS KALHSEOS DIEMORFOVTHSEN OS ESENH:

### NEON FALHRON

KEKAGIA 60 4815.245

4812.438

### KERATZINI

B. GEORGIOU 142 4623.862

## INTERLOCK HELLAS LTD.

SPECIALISTS IN THE REPAIR OF BROKEN CASTINGS

EIDIKAI EPISKEVAI METALLIKON EΞAPHTHMATON  
MHXANΩN ΔIA SYRRAFHS EN PSYXRO

ναρντ Λάιν. Εις ήμισυν έκατον μύριον λιρών υπολογίζονται αἱ ζημίαι τοῦ τρέχοντος έτους, με πιθανή πρόβλεψιν νὰ τριπλασιασθούν λόγω μειώσεως τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως. Καὶ εἶναι τόσον δύσκολον τὸ πρόβλημα ἡ τῆς Κιούναρντ, ὥστε ἀντιμετωπίζεται ἵσως καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ σκάφους εἰς τὸ Κράτος.

Ίδιαιτέρως τονίζεται ὅτι αἱ ἑργατικαὶ ἀνωμαλίαι, ἡ ὑψηλὴ μισθοδοσία καὶ ἡ πολυτελὴς σύνθεσις τοῦ πληρώματος εἶναι αἱ βασικαὶ αἰτίαι τῆς κακοδαιμονίας, ηῆς μαστίζει τὴν ἔκμετάλλευσιν τῆς «Κιούνάρντερς».

## ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ

Εἰς τὴν αἰχμὴν τῆς κινήσεως τῆς ἡ ἀκτοπλούσσα, ἀλλὰ καὶ ἡ μεσογειακὴ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία. Ρεκόρ, ἀνεύ προηγουμένου ἡ διακίνησις ἔξων ἐπισκεπτῶν τῆς χώρας μας ἀπὸ τοὺς λιμένας Βενετίας, Ἀγκώνας καὶ Βρινδισίου, κατέμεστα ἐπίσης ἐπιβατῶν τὰ ἐκ τοῦ Κέντρου πρὸς τὴν Κρήτην, τὰς Κυκλαδίας καὶ τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου δρομολογημένα ἐπιβατηγά. «Υπερπλήρη καὶ τὰς τουριστικὰ μὲ τὰς τριημέρους καὶ ἐπταημέρους κρουαζίέρας.

Συντόμου, ἀτυχῶς, χρονικῆς διαρκείας ἡ κίνησις αὐτή. Τετράμηνος τὸ πολύ. Μετ' αὐτὴν τακτοποίοφος ἡ πτῶσις πρὸς τοὺς μικροὺς ἀφίθμούς, τοὺς μὴ δικαιολογοῦντας τὴν κίνησιν τῶν περισσότερων ἀκριβῆς διαχειρήσεως πλοίων. Καὶ εἰς τὴν ἀσθενὴ αὐτὴν πλευρὰν ἔγκειται καὶ τὸ πρόδημα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, τῆς ἀγχιπλούσσης καὶ τῆς Μεσογειακῆς. Ή κερδοφόρος κίνησις τῶν τεσσάρων μηνῶν δὲν ἄρκει νὰ καλύψῃ τὰς ζημίας τοῦ υπολοίπου ὀκταμήνου.

Ίδιαζουσα, πράγματι, εἶναι ἡ θέσις τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου καὶ λόγω αὐτῆς ἡ κρατικὴ συμπαράστασις δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. Ἀλλως ἡ ἐπιχειρήσις τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἀποδίνει παθητική. Ἡ ἐπένδυσις κεφαλαίων εἰς πλοῖα, ἀκτοπλοϊκά ιδίᾳ, συγχρονίσμενα, ἀσφαλή καὶ ἀνεταῖται, δὲν ὑπαγρεύεται ἀπὸ τὰς ἀποδοσίες. Καμμία ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησις —πλὴν τοῦ μονοπωλίου τῆς Κρήτης— δὲν ἔσταθη μέχρι τοῦδε καὶ δὲν ἀνεπτύχθη. Οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας ζητοῦνται, ἀποκομίζουν τελικῶς ζημίας καὶ ἀποχωροῦν. Ἰδού καὶ τὸ πρόδημα.

## ΑΚΤΟΠΛΟ·Ι·ΚΑ

Θὰ ἔχῃ ἀσφαλῶς ἐνημερωθῆ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν σημειουμένων ἑκτόπων εἰς τοὺς λιμένας Τήνου καὶ Μυκόνου καὶ τῶν ταλαιπωριῶν ἃς ὑφίστανται αἱ χιλιάδες τῶν ταξιδιωτῶν, λόγῳ τοῦ ἀναπτυσσομένου συναγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν δύο πλοίων τῆς γραμμῆς «Ἀπόλλων» καὶ «Ναϊάζ». Μᾶς ἔνθυμιζει τὴν μακαρίαν ἐποχὴν τῆς «Πιλάρου» καὶ τῆς «Ἀστρου».

Καὶ δὲν ταλαιπωροῦνται μόνον οἱ ἐπιβάται. Αὐτὴ ἡ ἀσφάλεια τῆς ζωῆς τῶν προκινθυνέει, ἀν συνεχισθοῦν αἱ μεταξὺ τῶν δύο πλοίων ἀναπτυσσόμεναι δολιχοδρομίαι κατὰ τὸν πλαῦν.

Τὸ «Ἀπόλλων» εἶναι τὸ ταχύτερον. Φυσικὸν εἶναι νὰ προηγήται. Καὶ δῆμος τὴν προπαρελθόνταν Κυριακὴν κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν ἐκ Τήνου ἡ σύγκρουσις μὲ τὰς τραγικὰς τῆς συνεπείας δὲν θὰ ἀπεφύγετο, ἀν ὁ Πλοιάρχος τοῦ «Ἀπόλλωνα» δὲν ἐκράτει τὴν ψυχαρίαν του καὶ δὲν ἀπέφευγε διὰ δεξιῶν χειρισμῶν τὰς προκλήσεις τοῦ ἐτέρου σκάφους.

Πληροφορούμεθα ὅτι ἀνακρίσεων ἐπελήφθη ἡ ίδη τὸ Λιμεναρχεῖον Πειραιώς. Μαρτυρίαι προσώπων εὐπολήπτων κατέτεθσαν. Αἱ κυρώσεις πρέπει νὰ εἶναι παραδειγματικαί, ἀλλὰ καὶ ὡς διακανονισμός τῶν δρομολογίων, ὥστε αἱ ἀφίξεις καὶ οἱ ἀπόπλοι τῶν δύο πλοίων ἀπὸ τοὺς λιμένας Τήνου καὶ Μυκόνου νὰ ἀφίστανται, ἐπιβάλλεται.

Ο Χολένας ἔχει, ἀλλως τε, ἀμεσον γνῶσιν τοῦ ζητήματος. Δεόντως ἔκτιμά τοὺς κινδύνους που περικλείει αὐτὴ ἡ ἀπαράδεκτος κατάστασις.

## ΑΙ ΑΓΟΝΟΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Σημαντικῶς πρέπει νὰ αὐξήθοιν αἱ διατίθεμεναι ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Οικονομικῶν ἑτησίαι πιστωσίεις διὰ τὴν μίσθωσιν τῶν ἄγγον γραμμῶν.

Τὸ αἴτημα τοῦτο διατυπώνει ὁ Κοινωφελῆς 'Οργανισμὸς Κυκλαδῶν Νήσων δι' ὑπομνήματός του πρὸς τὸν 'Υπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέναν. Συναφῶς τονίζεται, ὅτι διὰ τὴν ἀρτίαν ἔξυπηρέτησιν τῶν νήσων ἐπιβάλλεται ἡ αὐξησης κατὰ τέσσαρας τουλάχιστον φοράς τῶν διατιθεμένων μέχρι σήμερον ἀνεπαρκῶν πιστώσεων ἐξ 29 ἑκατομμυρίων δρχ. ἐτησίων, ὥστε νὰ καταστῇ ἐφίκτη ἡ ἐπιβαλλομένη πύκνωσις τῶν δρομολογίων πρὸς τὰς μι-

κράς καὶ ἀπομεμακρυσμένας κυκλαδικὰς νήσους.

Εἰς τὸ ὑπόμνημα περαιτέρω τονίζεται ὅτι μέχρι τῆς δρομολογήσεως τῶν ναυπηγουμένων ὄχηματαγωγῶν, θὰ πρέπει τὸ Υ. Ε.Ν. νὰ πυκνώσῃ τὰ πρός τὰς νήσους δρομολόγια μὲ τὰ ὑπάρχοντα νῦν πολοίσι καὶ ἀντιστοίχως μὲ τὰς ηὔδημένας πιστωσίεις, αἵτινες ἐπιβάλλεται νὰ διατεθοῦν πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Οικονομικῶν.

## ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

«Ἄπο τὰς πλέον συγκινητικὰς ἐκδηλώσεις τῆς ἀνθρωπίνης ἀλληλεγγύης, εἶναι ἀσφαλῶς ἡ προσπάθεια διασώσεως τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Ἀρκεῖ νὰ ἀπευθυνθῇ ἡ ἀπελπις ἐπίκλησις σωτηρίας τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου, διὰ νὰ σπεύσουν εἰς τὸν τόπον τῆς τραγωδίας τὰ παραπλέοντα σκάφη. Πανταχοῦ παρόντα τὰ ἐλληνικά, λόγῳ τοῦ τεραστίου σγκού τῆς Ναυτιλίας μας καὶ οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί πολλάκις ἔχουν ἐπιδείξει τὰς ἀρετὰς των εἰς ἀναλόγους περιπτώσεις, ὑπήκοντες εἰς τὸ καθήκον των, ἀλλὲ καὶ τὰς ναυτικάς των παραδόσεις. Πράττουν τὸ χρέος των, πολλάκις οὐχὶ ἀκινδύνων, σωζοντες ἐν Βεβαίοις θανάτου συναδέλφους τους ὡς μοεθενίες ἡ ἀλλοεθνεῖς ἀδιακρίτως, διατηροῦντες ἐκτότε ισοδίαις τὴν ἀνάμηνσιν μιάς ὑπερτάπειρης πράξεως ἡρωίσμου. Ἀφανεῖς μεταξὺ ἀφανῶν, οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί ὄρκουνται διὰ τὴν γενναίαν πρᾶξιν των εἰς μίαν εύχαριστηρίουν ἐπιστολὴν καὶ εἰς τὴν εὑφόρην μνείαν τοῦ ἐλληνικού κράτους. Ἡ ήδη αὕτη ἀνταμοιβή ἀποτελεῖ τὸ ἐπιστέγασμα τῆς βαθυτέρας ίκανοποίησεως, τὴν οποίαν δύναται νὰ αἰσθανθῇ ὁ ἀνθρώπος σώζων τὸ συνάνθρωπόν του.»

«Ἄφορμὴν διὰ τὰς σκέψεις αὐτὰς λαμβάνομεν ἐκ τοῦ εὐχαριστηρίου τηλεγραφήματος τοῦ Ιαπωνικού πλοίου «Γιαμακίγο Μαρού» πρὸς τὸν πλοίαρχον καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ ἐλληνικού φορτηγοῦ «Γεώργιος Μάτσας». Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ἐπέτυχε τὴν διάσωσιν 36 ἔξων ναυτικῶν, οἱ ὅποιοι ἐπέβαινον τοῦ βυθισθέντος εἰς τὸν 'Ινδικὸν Όκεανὸν Ιαπωνικού πλοίου. Δέν γαραλείπει νὰ ὑπογραμμίσῃ ὁ 'Ιάπων πλοίαρχος, ὅτι οἱ «Ἐλληνες ναυτικοί διατηροῦν εἰς λίαν υψηλὰ ἐπίπεδα τὰς ναυτικάς των παραδόσεις.»

«Ἀπευθύνομεν καὶ ἡμεῖς τὰ θερμὰ συγχαρητήριά μας πρὸς τοὺς ἀξίους ναυτικούς μας διὰ τὴν ἡροϊκὴν των πρᾶξιν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ «Ἐλλην ναυτίλος μᾶς ἔχει συνθίσει εἰς τοιαύτα παραδείγματα ἀλληλεγγύης, ἀλτρουσμοῦ καὶ αὐταπαρνήσεως.»

\*\*\*

«Ο 'Ιάπων πλοίαρχος Κουρόντα τοῦ 'Ιαπωνικού σκάφους «Γιαμακίγο Μαρού» ἀπέστειλε πρὸς τὴν Πανελλήνιον Ναυτικὴν 'Οντοσπονδίαν τὸ ἀκόλουθον τηλεγράφημα:

«Ἐξ ἀφορμῆς ἀτυχήματος ἐν θαλάσσῃ τοῦ μόνου ἐμέ μεταξύ της θερμῆς εὐγνωμοσύνης μας διὰ τὴν ἡροϊκὴν των πρᾶξιν, παρὰ τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ «Γεώργιος Μάτσας», οἱ ὅποιοι διέσωσαν ὁλόκληρον τὸ πλήρωμα μου εἰς τὸΝότιον 'Ινδικὸν Όκεανὸν ἐν μέσω σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς.»

Πλοίαρχος Κουρόντα

## ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Μὲ πολλὴν ίκανοποίησιν παρακολουθούμεν τὰ εἰς τὸν ἡμερήσιον Τύπον δημοσιεύματα, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν συμβολὴν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Διότι ἀπέθενται πρὸς τὸ εὐρύ κοινόν, τὸ ἐκτός τῆς ναυτιλιακῆς οἰκογενείας, ὅπερ κατὰ κανόνα εἶναι ἀπληροφόρητον ἡ κακῶς πληροφορημένον διὰ τὸν

# 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

σπουδαίοτατον τούτον τομέα της ελληνικής ζωής και δραστηριότητος.

Η ελληνική ναυτιλία και οι όμογενεις τού έξωτερικού, όλοκληρος δηλαδή ή έκτος της χώρας ελληνική δραστηριότης, αποτελούν τὰ θεμέλια τῆς συναλλαγματικῆς μας ιστοροπίας. Εἰς συνεχή ἄνδον τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα, εύρισκεται πάντοτε μεταξὺ τῶν πρώτων συναλλαγματικῶν πηγῶν τῆς χώρας, μολονότι δὲν παρουσιάζεται πλήρες καὶ μολονότι πολλαὶ διαφυγαί, δημοσίευμα τῶν εἰς ἐπιχειρηματικὰ ἐπενδύσεις ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων, τῶν τουριστικῶν ἐφοπλιστικῶν διπάνων, τῶν πόρων ἐκ ναυτικῶν ἀσφαλειῶν ἢ τραπεζικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν κλπ., τὸ ἐμφανίζουν σημαντικῶς χαμηλότερον.

Οὕτως η ἄλλως, οἱ "Ελληνες τοῦ έξωτερικοῦ" ίστανται πάντοτε ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων. Η ἀποδημητικὴ τάσις καὶ τὸ ναυτικὸν δαιμόνιον ἀπετέλεσαν ἀνέκαθεν τὰς ὁδοὺς τῆς δημιουργικῆς προβολῆς τοῦ ἐλληνικοῦ στοιχείου εἰς τὸν πέραν τῆς πατρώας γῆς χώραν. "Ἐδημιούργησαν τὴν μεγάλην 'Ελλάδα, ἐλάμπτυνον τὸ ἐλληνικὸν δόνομα καὶ προσέφερον τὸ μόχθον τῶν εἰς τὸν τόπον.

Χωρὶς νὰ ὑποτιμῶμεν τοὺς ἐντοπίους χρηγούς, δὲν δυνάμεθα νὰ παραβλέψωμεν διὰ πάνω σχέδον τὴν κομμεῖ τὴν Πρωτεύουσαν καὶ τὴν ἐπαρχίαν, ὅφελεται εἰς τὴν προσφοράν τοῦ ἐνός η τοῦ ὄλλου "Ελλήνος ἀπόδημου ἐπιχειρηματίου. Εἰναιοὶ οἱ καλοὶ "Ελληνες, οἱ ἀγνοὶ πατριῶται, οἱ ὄποιοι ὄπουδήποτε ἐσοδεύσαντες καὶ μεγαλουργήσαντες, ἔζησαν καὶ ζοῦν μὲ τὸ ὄραμα τῆς Γενετείρας εἰς τὴν ψυχὴν των.

## Η ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ Κ. Π. ΒΕΡΓΩΤΗ

Η ναυτικὴ σχολὴ Κεφαλληνίας, η μέλουσα νὰ συσταθῇ χάρις εἰς τὴν γενναιόδωρον προσφοράν ἐνός εὐγενοῦς τέκνου τῆς νῆσου, τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Παναγῆ Βεργοτῆ, ἡμπορεῖ τὶς νὰ εἴπῃ διὰ ἐντὸς ὀλίγου θαί εἶναι πλέον πραγματικότης.

Τὸ κτιριακὸν συγκρότημα τῆς σχολῆς, διπάναις τοῦ κ. Βεργωτῆ, πρόκειται νὰ ἀνεγερθῇ εἰς τὸν χώρον τῆς πλατείας Μείτλανδ, δῆστις καὶ ἀπτάλοτριώθη δηδὸν πρὸς τὸν σκοπούν αὐτὸν διὰ τοῦ ἀπὸ 6 'Ιουλίου Βασ. Διατάγματος.

Καὶ οὕτω ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος αἱ 'Ιόνιοι νῆσοι θὰ ἀποκτήσουν τὴν ίδιαν αὐτῶν ναυτικὴν σχολήν, η Ἑλλειψις τῆς ὅποιας ἦτο αἰσθητή. Οἱ ἐκ τῆς Δυτ. Ἐλλάδος νέοι, ποὺ πρόκειται νὰ ἀκολουθήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, θὰ ἔχουν τὴν πλησιόχρων σχολήν των, πλήρως ἔξωπλομένην, καὶ ἀρτίως λειτουργούσαν — πραγματικὴν Ναυτικὴν 'Ακαδημίαν — διὰ νὰ τοὺς δεχθῇ καὶ διὰ τὸν νὰ τοὺς κατατίσῃ εἰς τὰ ἔργα τῆς θελάσσης.

Ἐγγνωμονεῖ η ναυτιλούμενή 'Ἑλλάς τὸν κ. Βεργωτῆν. "Ἄξιος θερμῶν συγχαρητηρίων καὶ ὁ εἰσιγηθεὶς εἰς αὐτὸν τὴν ίδεαν τῆς συστάσεως τῆς σχολῆς κ. Τάσος Ποταμιάνος, δῆστις ἐπιμόνως πρώθησε τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ὥρασίου ἔργου. Τίποτε τὸ καλύτερον δὲν θὰ ήδυνατο ὁ κ. Βεργωτῆς νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν ναυσίδιον γενέτειράν του.

## ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΙΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

Χρειάζονται ίδιαιτέρων παρακολούθησιν καὶ προσοχὴν αἱ κρατούσαι ἀπόφεις εἰς τοὺς κύκλους τοῦ IMCO ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς διεθνοποίησεως τοῦ καθεστώτος τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως καὶ ἔξελίξεως τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Η διὰ διεθνοῦς συμβάσεως καθιέρωσις ἐνιαίων προσόντων καὶ δοκιμασιῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν διαφόρων ἀποδεικτικῶν ναυτικῶν ικανότητος ἐπιδιώκεται. Καὶ ἐπὶ μὲν τῆς οὐνόματος η 'Ἑλλάς οὐδὲν ἔχει νὰ σκεφθῇ η νὰ φοβηθῇ. Διέγραψε καὶ ήκολούθησε μεθόδους ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς προσαγωγῆς, ἀπό

# Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΣΑΝ ΛΑΤΝ

## ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. Χ. ΚΙΟΣΣΕΟΓΛΟΥ

Δημοσιεύμενον κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ κ. Χ. Κιοσσέογλου, ὡς αὐτὴ ἐνεκρίθη νὰ δημοσιευθῇ παρὸ τοῦ κ. Εισαγγελέως τῶν ἐν Πειραιεῖ Πρωτοδικῶν μετὰ διαγραφὴν τῆς ὑπ' ἀριθ. πέντε παραγράφου :

Κύριε Διευθυντά,

"Ἐπὶ τοῦ δημοσιευθέντος εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15.7.1971 ἄρθρου ὑπὸ τὸν τίτλον Sun Line — T.W.A. γνωρίζω τ' ἀκόλουθα:

1) Δὲν ἔκριθη σκόπιμον νὰ δοθῇ ἀπάντησις εἰς τὸ ἄρθρον σας μέχρι σήμερον διότι ἡ ἀντιθέτως ἔκριθη κατεπείγουσα η προσφυγὴ εἰς τὴν Δικαιοσύνην, δεδομένου ὅτι τὸ ἐν τῷ δημοσιεύματι περιλαμβανόμενα εἶναι ἀφ' ἐστῶν τελείως ἀνυπόστατα καὶ σκανδαλιστικά. Ταῦτα ἀναφέρονται εἰς ἐν κρυπτῷ νέας διαπραγματεύσεις καὶ συμφωνίας Sun Line καὶ T.W.A., εἰς ἐν κρυπτῷ κατ' ἀκολουθίαν πώλησιν τοῦ ἐκ τῶν Ἰταλικῶν ἐπανορθώσεων πλοίου «Stella Oceanis», εἰς ἐν κρυπτῷ ἐπίσης πώλησιν τοῦ τέως Y) καὶ «Cambridge» καὶ τέλος εἰς χαριστικὴν καὶ σκανδαλόδη δανεισδότησιν τῆς μετασκευῆς τοῦ τελευταίου τούτου πλοίου ὑπὸ τῆς E.T.B.A.

2) "Ηδη ὑποδηλήθεισης ἐγκλήσεως καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως καταποτίσω κυρίως τοὺς ἀναγνώστας σας, οἱ ὄποιοι τυχὸν ἀγνοοῦν τὴν πραγματικότητα δηλῶν ὅτι οὐδὲν ἐν κρυπτῷ ἐτέλεσθη. Διότι ἀπλούστατα οὐδεμία ἐν κρυπτῷ η φανερῷ διαπραγμάτευσις ἐγένετο μεταξὺ Sun Line καὶ T.W.A. ἀπὸ τοῦ 'Ιουνίου 1971, ὅτε δι' ἐπιστήμου ἀνακοινώσεως των, δημοσιευθείσης εἰς τὸν ἐλληνικὸν καὶ ἔνον τύπον, αἱ δύο ἐπαρτίσιοι ἀνήγγειλον τὴν διακοπὴν τῶν πρὸς συνεργασίαν διαπραγματεύσεων των.

3) Λίαν περιέργως τὸ ὑμέτερον περιοδικὸν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης 'Ιουλίου τρέχοντος ἔτους ἀπεκάλυψε θυροδῶνδες εἰς τοὺς ἀναγνώστας τοὺς ἐν σοβάρῳ, κατὰ τὴν ἀντίληψίν του, στοιχείον ἐπὶ τοῦ ὄποιον καὶ ἐστήριξε ἀπίθανον συμπερασματολογίαν. Τὸ στοιχεῖον τοῦτο, ἡτο δῆθεν πρόσφατον ἄρθρον τῆς ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἐπιθεωρήσεως «Shipping and Shipping Record». Τούτο ὅμως ἔδημος εἰς τὴν ἔκδοσιν αὐτοῦ διαφορός εἶναι τὸν γεγονός ὅτι τὸ τεῦχος σας τῆς 15ης 'Ιουλίου 1971, ἐκκυλοφόρησεν εἰς δύο διαφόρους ἐκδόσεις, γεγονός ὅπερ δυσκόλως θὰ ὑπέπεσεν εἰς τὴν ἀντίληψιν τῶν ἀναγνώστων σας καὶ προκειμένου περὶ σχολίου παρατηρεῖται διὰ πώτην ἵσως φοράν εἰς τὸν Τύπον. Οὕτω ἄλλα μὲν τῶν τεχνῶν ἀναγράφουν κατὰ τὴν μορφήν, δηλαδὴ σκανδάλου, προσλαμβάνει πλέον ἡ ὑπόθεσις, ἀλλα δὲ παραδείπονυ παντελῶς τὴν φράσιν ταύτην.

Τῆς τῆς 15ης 'Ιανουαρίου 1971, πρὶν ἡ δηλαδὴ ἀνακοινωθῇ ἐπισήμως, ἡ διακοπὴ τῶν διαπραγματεύσεων μεταξὺ Sun Line καὶ T.W.A., ἡτοις κατεχωρήθη εἰς τὸ τεῦχος τοῦ Φεβρουαρίου 1971.

4) Τὸ παλαιὸν αὐτὸ δημοσίευμα ἔχρησιμο ποιηθῇ χωρὶς νὰ ἀναφερθῇ ὁ ἀριθμός καὶ ἡ ἡμερομηνία τοῦ τεύχους τῆς ἀγγλικῆς ἐπιθεωρήσεως, ὡς πράττου ὅλα τὰ ἐντυπωτικά μείζονα λόγον τοὺς ἀναγνώστας των καὶ οὕτω ἐνεφανίσθη ὡς πρόσφατον.

5) Η διὰ διαφόρων σοφιστείων ἔξαγωγὴ αὐθαιρέτων καὶ ψευδῶν συμπερασμάτων, ἄτινα οὐδὲν λόγον τοὺς ἀνταποκοίνωνται πρὸς τὸ σχετικὸν ἄρθρον τοῦ ὄποιον περιοδικοῦ, τὸ ὄποιον δὲν ὀμίλησεν οὔτε περὶ ἐν κρυπτῷ συμφωνίας 'Αμερικανικῆς ἐπαρτίσης τοῦ τύπου τῆς T.W.A. (πρᾶξις ἡτοις ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, καὶ εἰς τὸν πλέον ὀδασίες, ἀξιόποινοι ἀδικηματικοὶ εἰς H.P.A.), οὔτε περὶ σκανδάλου, ὡς πρὸς τὴν δανεισδότησιν τῆς μετασκευῆς τοῦ πλοίου «Stella Solaris» (διὰ ἡδονὴς ηδη ὑπὸ τῆς E.T.B.A. η δέουσα ἀπάντησις), ἐπιβεβαιοῦ τὸ κακοποιητικόν καὶ ἐκεμένον τοῦ δημοσιεύματος ἐπιτείνει τὸ γεγονός ὅτι τὸ τεῦχος σας τῆς 15ης 'Ιουλίου 1971, ἐκκυλοφόρησεν εἰς δύο διαφόρους ἐκδόσεις, γεγονός ὅπερ δυσκόλως θὰ ὑπέπεσεν εἰς τὴν ἀντίληψιν τῶν ἀναγνώστων σας καὶ προκειμένου περὶ σχολίου παρατηρεῖται διὰ πώτην ἵσως φοράν εἰς τὸν Τύπον. Οὕτω ἄλλα μὲν τῶν τεχνῶν ἀναγράφουν κατὰ τὴν μορφήν, δηλαδὴ σκανδάλου, προσλαμβάνει πλέον ἡ ὑπόθεσις, ἀλλα δὲ παραδείπονυ παντελῶς τὴν φράσιν ταύτην.

Ταῦτα, κύριε Διευθυντά, μόνον πρὸς ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνώστων σας καὶ στοιχεώδη ἀποκαταστάσιν τῆς κακοποιηθείσης καὶ μὴ ἀποκατασταθείσης διὰ τῆς «ἐπιβολλούμενης ἐπανορθώσεως σας» ἀληθείας.

Μετὰ τιμῆς  
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Α. ΚΙΟΣΣΕΟΓΛΟΥ

'Εν 'Αθήναις τῇ 2α Αύγουστου 1971

ναυτιλίας, ἀποτελοῦν τὸν γνώμονα διευθήσεως τῶν ζητημάτων τοῦ οἴκου μας. "Ἄς πρετοιμάζωμεθα λοιπὸν καὶ ὅς παρακολουθώμεν. 'Ἐν καιρῷ θὰ μελετήσωμεν καὶ θὰ σκεφθῶμεν πρὶν ἀποφασίσωμεν.

## ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

"Ἐπιστημονίουμεν μίαν πρόσδοδον. Εἰναι ἐνθαρρυντική, χωρὶς νὰ εἶναι καὶ πλήρως ικανοποιητική. 'Απὸ τὰς τέσσαρας δημοσίεις σχολὰς Μηχανικῶν ἔχηθεν ἐφέτος 122 δόκιμοι, ἀναλαβόντες ηδη ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῶν πλοίων. Πέρυσι μόλις 46 ησαν οἱ ἔξεδροντες.

"Η σχολὴ 'Ασπροπόρου μᾶς εἶδωσε τοὺς περισσότερους (60 ἐφέτος, ἔναντι 12 πέρυσιν). 'Η τῆς Θεσσαλονίκης 25 — πρόσφατος η λειτουργία της. Τῆς Χίου 10, ἔναντι περυσινῶν 17 καὶ τοῦ Σκαραμαγκά 27, ἔναντι 17 πέρυσι.

Δὲν ἀρκοῦν, βεβαίως, νὰ πληρωσούν οἱ ἀνωτέρω 122 τὰ ύψισταμένα κενά. Δὲν εἶναι δύμως αἱ δημόσιαι σχολαί, αἱ μόναι ἐνισχύουσαι τὰς τάξεις τῶν μηχανικῶν E.N. Εἶναι καὶ αἱ ὅχι διάλυται ίδιωτικαί, ἀπὸ τὰς ὅποιας η χερσαία βιομηχανία πολλούν

τελειοφοίτους προσλαμβάνει. 'Ο καθορισμός τού ἀριθμού τῶν ναυτολογουμένων ἐκ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν δοκίμων εἶναι δυσχερῆς. Στατιστική τις δὲν ὑφίσταται.

Εἶναι, πάντως, γεγονός ὅτι ἡ Ναυτιλία στερείται μηχανικῶν. 'Η Ἑλλειψις εἶναι καταφανής. 'Υπερδιπλάσιοι, ἂν ἔξηρχοντο τῶν σχολῶν δὲν θὰ ὅσαν ἀρκετοί. Καὶ πρέπει νὰ ληφθῇ ὃντις διάλογος τοῦ τετραετία, τουλάχιστον, χρειάζονται οἱ δύκιμοι: διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἀπόλωμάτος Γ', ἐνῷ ἡ Ναυτιλία μας σταθερῶς διογκούται καὶ αἱ νέαι ἀγοραὶ οὐδὲ τώρα, παρὰ τὴν κρίσιν, δὲν ἐσταμάτησαν.

Νὰ αὐξηθούν, κατ' ἀκολουθίαν, ἐπιδάλλεται, αἱ δημόσιαι σχολαὶ τῶν Μηχανικῶν, ιδιαιτέρα δὲ φροντὶς νὰ καταβληθῇ διὰ τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν κάθοδον τῶν περισσοτέρων ἀπὸ τὰς ιδιωτικὰς σχολάς.

## Η ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

Τὸ πόσον ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἶναι κλάδος κατ' ἔχοχην εὐταῦρης, ὑποκείμενος εἰς τὰς ἑκάστοτε διακυμάνσεις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, τῆς ναυλαγορᾶς ιδιαιτέρως, καταφαίνεται ἀπὸ τὰς διαπιστώσεις εἰς ὃς προβαίνουν ἡδη οἱ ἀρμοδιώτεροι ἐν προκειμένῳ παράγοντες τῆς Ἀγγλικῆς βιομηχανίας. Εἶναι ἡδη γνωστὸν ὅτι ἡ Βρετανικὴ Κυβερνησίας ἡρήμηθη τελευταίως τὴν οἰκονομικὴν συμπαράστασίν της εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ "Ἀπερερ Κλάυντ". Τινὰ ἔξ αὐτῶν θὰ κλείσουν.

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τονίζεται εἰς κύριον ἄρθρον τῶν "Φαινάνσιαλ Τάιμεξ":

"Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἰς ὑψηστον βαθμὸν ὑφίσταται τὰς συνεπείας ἐκ τῶν συχνῶν μεταπτώσεων τῆς ναυλαγορᾶς. Εἶναι βιομηχανία «εκκλική» (eccentric) καὶ ὁ τωρινὸς κύκλος ἀναφέρεται εἰς ἔκπτωσιν τῶν ἐργασιῶν της. Ἐφόσον ἡ παγκοσμίως προσφερόμενη μεταφορικὴ ίκανότης ἀνεπτύχθη σημαντικῶς κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀνίουστης μεταφορικῆς κινήσεως, τώρα μὲ τὴν πρὸς τὰ κάτω στροφὴν τῆς ναυλαγορᾶς, ὁ συναγωνισμὸς καὶ εἰς τὰ ναυπηγεῖα διογράφεται ὁδύτατος".

Καὶ τονίζουν σχετικῶς οἱ "Ἄγγλοι ναυπηγοί":

"Ἡ βιομηχανία δέον νὰ στηρίζεται ἐπὶ τῆς ἐνέργου συμπαραστάσεως τῆς Κυβερνησίας. 'Ἐνῷ οἱ ναυπηγοὶ θὰ προτίμων τὴν ἐλεύθεραν, χωρὶς τὴν κρατικὴν παρέμβασιν, ἐκμετάλλευσιν τῶν ναυπηγείων, ἀνεδαφικὴ εἰναι ἡ ἀποφις ὅτι ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἰς κάθε χώραν δυνατὸν νὰ εἶναι ἀνταγωνιστική, χωρὶς τὴν κρατικὴν ἀρωγήν, ἐνῷ εἰς τὰς ἄλλας χώρας ἡ ἀρωγὴ οὐτὴ ὑπὸ παντοίας μορφᾶς ὑφίσταται".

Γράφομεν τὰ ἀνωτέρω διὰ νὰ καταδείξωμεν πόσον δικαιολογεῖται καὶ ἐπιδάλλεται ἡ προσοχὴ εἰς τὴν ἐδῶ σύστασιν νέων ναυπηγείων. Κεφάλαια τεράστια θὰ ἐπενδυθοῦν, ικανὰ νὰ κινήσουν ἄλλους πλέον παραγωγικούς, σταθερᾶς ἀπόδοσεως, ἐπιχειρηματικούς κλάδους. Χωρὶς νὰ θέλωμεν νὰ εἴμεσθα μάντεις κακῶν, πολὺ φοβούμεθα ὅτι καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία, ἀσυμμέτρως ἀναπτυσσομένη, θὰ προκαλέσῃ εἰς τὸ μέλλον — τὸ ἀκαθόριστον σημειώτεον — ὅχι μικρᾶς ἀνησυχίας εἰς τὸ Κράτος. Τὰ παραδείγματα ἀπὸ τὰς ἄλλας χώρας ἀφθονούν.

## ΜΙΚΡΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

Τὴν ἀνάγκην προμηθείσας μιὰς ἀκόμη πλωτῆς δεξαμενῆς μὲ δύο ἐναλλακτικάς λύσεις διὰ τὴν χρησιμοποίησιν της τονίζει ἡ "Ενωσις Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοιών δι' ὑπομνήματός της πρὸς τὸν

'Υπουργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰωάνν. Χολένταν. Τὸ κείμενον τοῦ ὅξιον πάσης προσοχῆς ὑπομνήματος ἔχει ὡς ὁκολούθως:

«Κύριε 'Υπουργέ,

'Η Ἔνωσις ἀπὸ μακροῦ χρόνου ὔχει ἐπισημάνει καὶ τονίζει τὴν ἔλλειψιν μικρᾶς δεξαμενῆς ἀναψυκτικῆς δυνάμεως μέχρι 5.000 τόν., διὰ τὸν δεξαμενισμὸν τῶν μεσογειακῶν ἐγένει πλοίων της, ἡ Ἑλλειψις τῆς ὅποιας εἶναι λίαν ἐπιζημία διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, υποχρεούμενον νὰ καταφέρῃ εἰς τὰς ὑπηρεσίας ἄλλων μεσογειακῶν κρατῶν.

Αἱ ἐν Πειραιεῖ δύο μόνιμοι δεξαμεναι καὶ δύο πλωταὶ δὲν ἔπαρκον διὰ τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν ἀναγκῶν, σπανιὰ ληφθῶσιν ὑπέρθιμης προστιμήσεις τῶν ἀνέρων ἀμέσων ἐπισκευῶν λόγω ζημιῶν πλοιών, τῶν ἐπιβατηγυμῶν καὶ ὄχηματαγωγῶν ἀποκλούσκων, καὶ τέλος τῶν τυγχανόντων ἀποβόλου προτεραιότητος πλοιαρίων σκαφῶν. Εἰς ταῦτα προσθέτεον καὶ ἡ συνεχῆς αὔξησις νέων μονάδων.

Αἱ εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμυκά καὶ 'Ελευσινὸς ὑπάρχουσαι δεξαμεναι, πλωταὶ καὶ μόνιμοι, εἶναι δὲλτα: μεγάλαι καὶ προορίζονται διὰ ναυπηγήσεις καὶ ἐπισκευάς μεγάλων σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ διαθέσιμοι ἄνωρεθῶσιν, εἶναι ἀσύμφοροι διὰ τὰ μεσογειακὰ σκάφη.

Πρὸ τῆς καταστάσεως ταῦτης τὸ μεσογ. χωρητικότητος σκάφος δὲν δύναται νὰ προγραμματίσῃ τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ διὰ καθαρισμόν, ἐπισκευάς ἡ ἐπήρισην ἐπιθεώρησιν εἰποτε, τυχὸν δὲ προγραμματισθεῖσα δὲν είναι καθόλου δέβαιον διὰ τὸν προβλήματος τῆς ἀποβοτοποιηθῆ διὰ τὸν προσθέτην τοῦ προσθέτην λόγους. 'Εκ τῶν ἀνωτέρων ὡς εἶναι εὐνόητον, τὸ μεσογ. πλοίον ὑφίσταται τεραστίαν ζημιῶν.

Πρὸς λύσιν τοῦ προβλήματος, κατὰ τὴν γνώμην τῆς 'Ενώσεως, δύο τρόποι ὑπάρχουν:

α) 'Η ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. ἀπόκτησις μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς ἀναψυκτικῆς δυνάμεως μέχρι 5.000 τ., ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ αὐτὴ θὰ διατίθεται διὰ τὰς ἀνάγκας μόνον ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἀποκλειόμενῶν τῶν πολεμικῶν μονάδων, ὥστε δὲ προγραμματισθεῖσα δεξαμενισμὸν πλοίου τινός νὰ εἶναι δέβαιον διὰ τὸν προγραμματισμὸς δεξαμενισμοῦ πλοίου τινός νὰ εἶναι δέβαιον διὰ τὴν ἀποψίην τῆς μεγαλυτέρας ἀσφαλείας διὰ τὸν χρήσεις ἐπεξηγήσεως.

6) 'Η ὑπὸ τοῦ Κράτους καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Π.Ν. ἀπόκτησις τῆς δεξαμενῆς, ἡ οἵ τις ἐφόσον εἶναι διαθέσιμος θὰ δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ διὰ τὰς ἐμπορικὰς σκάφη. 'Η λύσις αὐτῆς ἔχει ὑπέρ εστῆς καὶ τὴν ἀποψίην τῆς μεγαλυτέρας ἀσφαλείας διὰ τὸν

ἐν τῇ δεξαμενῇ πολεμικὸν σκάφος, ιδίᾳ εἰς ιδιορύθμους καταστάσεις.

Κύριε 'Υπουργέ,

'Η δαπάνη διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλωτῆς δεξαμενῆς, εἴτε ὑπὸ τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ, εἴτε ἐπὶ τοῦ Ο.Α.Π., ἀποτελεῖ δασκαλήν ὑποδομὴν διὰ τὸ μεσογειακὸν ἐμπορικὸν πλοῖον.

'Εφ' ὅσον ἡ 'Εθνικὴ Κυβέρνησις, διὰ τῆς μέχρι τούδον ναυτιλιακῆς τῆς πολιτικῆς ἔδειξεν τὸν διάλυτον ἐνδιαφέρον τῆς, ἡ δὲ Μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλία εἶναι καθαρῶς συναλλαγματοφόρος πηγὴ καὶ ἐνισχυτική τῆς ἐγένει 'Εθνικῆς Οἰκονομίας μας, ἔχομεν τὴν πεποίθησιν ὅτι ἡ ἐφ' ἀποκτησία δαπάνη διὰ τὴν ἀπόκτησιν δεξαμενῆς, δὲν δύναται καὶ δὲν πρέπει νὰ ἀπότελεση ἐμπόδιον διὰ τὸν λύσιν τοῦ προβλήματος τῆς ἐπιβιώσεως τοῦ μεσογ. πλοίου, ή διατήρησις τοῦ διποίου, ὡς ἡ ἡγεσία τῶν ἐνόπλων δυνάμεων ἔχει τονίσει, εἶναι ἀναγκαιοτάτη, δι' αὐτῆς ταύτην τὴν ἔθνικήν ἀμμυναν καὶ τὴν ἔθνικήν οἰκονομίαν».

## ΣΥΓΧΑΙΡΟΜΕΝ

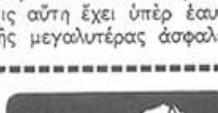
Κατὰ τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς ἐν 'Αγρίᾳ 'Ελληνικῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, τῆς εύρυτερον γνωστῆς ὡς Κομίτη τοῦ Λονδίνου, ἔξελέγη μεταξὺ τῶν ἀντιπληρωτῶν ἀντιπροσέδρων καὶ δὲ πονταρχοῦ Λ.Σ. ἐ.ἄ. κ. Παναγιώτης Παγγώνης. 'Ο κ. Παγγώνης δὲν είναι ἐφοπλιστής, ἀλλ' ἀπὸ τῆς θεσέως τοῦ διευθυντοῦ πλοιαρίου πλούσιαν πλούσιον προσδοτικὴν δρᾶτον, ὑπὲρ τοῦ κοινοῦ τῆς Ναυτιλίας συμφέροντος, ὥστε δὲ ἐφοπλισμὸς καὶ ἡ Ναυτιλία νὰ τοῦ διερίσθων πράγματα πολλά. Βαθὺς γνώστης τῶν πραγμάτων τοῦ πλοίου καὶ προικισμένος μὲ μίαν μεθοδικότητα ἀντινήθη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα, ἔπαιξε πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὴν ρύθμισιν καὶ προώθησιν πολλῶν ἀκανθωδῶν ζητημάτων, μεταξὺ τῶν ὅποιών ἡ ὑπόθεσις τῆς πολεμικῆς ἀσφαλίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ στόλου, δὲν ἀποτελεῖ ἀσφαλῶς τὸ μικρότερον.

Θεωροῦντες τὴν ἐκλογὴν ταύτην ὡς δικαίων καὶ ἐπιβεβλημένη ἀναγνώρισιν τῶν πολλαπλῶν ὑπηρεσιῶν του, συγχαίρομεν θερμῶς τὸν παλαιὸν καὶ ἐκλεκτὸν φίλον.

## ΑΜΕΣ ΔΕ ΓΕΣΟΜΕΘΑ

Εἰς τοὺς Πανευρωπαϊκοὺς ιστιοπλοϊκούς ἀγῶνας τοῦ 'Ελσίνκι οἱ νίοι τοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρέαδη, δὲ Γεωργίος καὶ δὲ 'Αλέξανδρος, ἐκέρδισαν ἀνά μίαν πρώτην νίκην. 'Ανεδείχθησαν ἀμφότεροι πρωταθληταὶ εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. Κυριολεκτικῶς καὶ μεταφορικῶς. Διότι ἐκεὶ μὲν, εἰς τὸν ὑγρὸν ἀγωνιστικὸν στίβον τοῦ 'Ελσίνκι ηλθον πρῶτοι μεταξὺ τῶν κορυφαίων συναθλητῶν των, ἐδῶ δέ, εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ πατρός, ἀνέρχονται πραγδαίως, παρὰ τὸ νεαρὸν τῆς ἡλικίας των, πρὸς τὰς ὑψηλοτέρας δασμίδας τῆς ἐπιχειρηματικῆς, ιδιαιτέρως τῆς ναυτιλιακῆς, δραστηριότητος.

Τιμὴ διὰ τὴν 'Ελλάδα, τῆς ὅποιας ἐδόξασαν τὰ χρώματα. Τιμὴ διὰ τοὺς ίδιους, οἵτινες παραδόλητοι πρὸς τὴν ἐπιστημονικὴν μόρφωσιν καὶ τὰς ἐπαγγελματικὰς τῶν ἀπασχολήσεις, ἔχουν τὸν καιρὸν καὶ τὴν ἀλκὴν ν' ἀκολουθοῦν τὴν παναρχίαν ἐλληνικὴν συνταγὴν τοῦ ὑγιοῦς νοῦ ἐν τῷ ὑγιῆ σωματι. Τιμὴ τέλος — οὐχὶ ἡ ὑστάτη — διὰ τὸν πατέρα, δόστις δύναται νὰ πιστεύσῃ περὶ τῶν υἱῶν του τὸ «ἄμες δὲ γέστομεθα πολλῷ κάρρονες». Δὲν ὑπάρχει δι' αὐτὸν οὔτε τιμὴ οὔτε ικανοποίησις μεγαλυτέρα. Καὶ τὴν συμμεριζόμεθα ἀπολύτως.



## ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

# BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΠΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.  
ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 476.573 - 471.889

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

'Ο Γεν. Διευθυντής της 'Ιταλικής 'Επορίας 'Ασφαλίσεως Μεταφορών, προέβη εἰς ένδιαφερούσας δηλώσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν σημειωνών μεγαθηρίων. Κατὰ τὴν γνώμην του, ή σύγχρονης τεχνικῆς τῶν ναυπηγήσεων, ἡ ἀπίθανος αὐξήσις τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ή ζήτησις ἔξειδικευμένων τύπων σκαφών, ή ἀναδιοργάνωσις τῆς παραγωγῆς τῶν ναυπηγείων καὶ ή υιοθέτησις νέων κραμάτων μετάλλων, ἔχει δημιουργῆσει σοδαφάκα καὶ δυσπίλατυα προβλήματα εἰς τὴν θαλασσίαν ἀσφάλειαν. Αἱ ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς συγκεντρώσεως τοῦ κινδύνου ἐπὶ ἐνὸς πολὺν ὑπερσκάφους τοσοῦτον μεγάλης ἀξίας είναι ἀνυπόλογιστοι καὶ καταντούν τραγικαὶ εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν δικιῶν ἀπωλειών τοῦ τύπου «Μάρπησσο». Σημειώθεον ὅτι καὶ ή μεγάλη δαπάνη τῶν ἀπλῶν ἀδειαριών ἔχει καταστῆσει δυσβάστακτον τὸ κόστος ἔκστου ἀτυχήματος. Τὰ ναυπηγεῖαι, τὰ ὅποια δύνανται νὰ ἐπισκευάσουν τοιαύτα μεγαθηρία είναι ἐλάχιστα, τὰ ἀνταλλακτικά πανάκριβα καὶ ή ἐργασία δυστέρετος. Ἐλάχιστοι δεξιμεναὶ δύνανται νὰ τὰ δεχθοῦν, ή δὲ ρυμούλκησίς των ἀποβαίνει προβληματικὴ καὶ οικονομικῶς ὁδυνηροτάτῃ. Τέλος, καθὼς τεράστια είναι τὰ πλοῖα ταύτα, ἐξ ἵσου τεράστια είναι καὶ τὰ ποσά της ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς η ναυαγισιερέσεως, τὰ ὅποια ἀξιούνται. Άλλα καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἀσφαλίσεων τῶν φορτίων ἡ κατάστασης δὲν είναι καλυτέρα. Διότι δὲν είναι μόνον ἡ ἀσφαλίσις τῶν 200 χιλιάδων τόννων πετρελαίου, ἢτις δημιουργεῖ πρόβλημα ἐπικινδύνου συγκεντρώσεως τοῦ κινδύνου, ἀλλ᾽ ἀκόμη καὶ αὐτὴ ἡ ἀσφαλίσις τῶν 50 ή 60 χιλιάδων τόννων δημητριακῶν, τῶν ὅποιων ἡ ἀξία είναι βεβαίως σημαντικῶς πολλαπλασία τῆς ἀξίας τοῦ φορτίου ἐνὸς λίμπερτο.

Ἡ κατάστασις αὕτη δικαιολογεῖ ἐκ πρώτης ὄψεως τὴν αὐξήσιν τῶν ἀσφαλίστρων. 'Αλλ' ἐνῷ εἶναι ζήτημα ἔαν ή αὐξήσις θὰ καλύψῃ τὸν κίνδυνον, εἶναι βέβαιον ὅτι θ'

αύξηση ἀσυμφόρως τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων αὐτῶν. Διὰ τοῦτο εἶναι φανερὸν ὅτι οὐχὶ ἐκ τεχνικῶν λόγων, ἀλλ' ἐξ οἰκονομικῶν λόγων — μεταξὺ τῶν ὅποιον ἀσφαλιστικὸς δὲν εἶναι ὁ μικρότερος — βάσι ἐπέλθῃ τὸ σταμάτημα εἰς τοὺς 250 ή 300 χιλιάδας τόννων καὶ ἡ ἀναχαίτισις τῆς περαιτέρω διογκώσεως τῶν πλοίων.

μονωμέναι ἐπιχειρήσεις κοντένερς πρέπει νὰ ἐνοποιηθοῦν καὶ τέλος ἡ θελτίσις τῶν μεθόδων τῆς ἐγκινδυτισμού, πρὸς ἀπόφυγὴν τῶν ζημιών, πρέπει νὶ απότελέση κυρίαν ἐπίδιωξιν πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων.

Εἰς αὐτάς τάς παραγόουσας διεπιστώσεις κατέληξεν Σουηδὸς διευθυντής μεγάλης ἐταιρίας κοντέινερς. Καὶ είναι πράγματι παρόργοιο δι' ἡμάς, διότε ὑπέρ πάσαν ἀλλήγοναν ναυτιλίαν, ἢ ιδικὴ μας ἔχει ἀνάγκην παγιστοποιήσεως τῶν πλεονεκτήμάτων της. Περιλαβούσα, ἀντὶ τοῦ μεταχειρισμένου πολαριού στόλου τῆς ἄλλοτε, ἔνα σύγχρονον τεράστιον στόλον νεοτεύκτων ἢ μικρᾶς ἥλικίας σκαφών, ἔχει ἀνάγκην γὰς σταθεροποιῆσσα τὰς προσδόους της καὶ ν' ἀποσθέσῃ τάς ἐπενδύσεις της. Διὰ νὰ δυνηθῇ ἐν καιρῷ νέῳ ἐπιχειρήσῃ τὸ νέον ὅλμα, τὸ ὅπιον θά ἐπιβάλλουν οἱ τότε καιροί.

ΔΕΚΑΕΤΙΑ ΣΤΑΘΕΡΟΠΟΙΗΣΕΩΣ

'Η δεκαετία, ητις ἥρξατο ἀπό τοῦ τρέχοντος ἔτους, θὰ είναι διά τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν μᾶλλον μία δεκαετία προσαρμογῆς παρὰ μία περίοδος νέων ἐπαναστατικών τάσεων. Δέν πρέπει ἐπομένων ν' ἀναμένονται νέας καὶ ριζοποαστικά συστήματα θαλασσίων μεταφορών. Οι λόγοι τῆς ἀναπούλας ταύτης δὲν είναι θεβαίως τεχνικοί. Διότι λίγη τεχνολογία τῆς σήμερον ἔχει καὶ τὸν τρόπον καὶ τὰ μέσα νὰ ἐμφανίζῃ συνεχῶς νέα θεωρητικά σχέδια προπγήμένων μεταφορικῶν μορφῶν. 'Αλλ' αἱ ἑπενδύσεις εἰς τὰ σχέδια ταύτα θὰ είναι σχεδὸν ἀνύπταρκτοι. Καὶ ὁ λόγος θὰ είναι καθαρῶς οἰκονομικούς. Ο ἐφοπλισμὸς τῆς σήμερον ἔχει ἀπόδυσθή εἰς προγράμματα ἐκσυγχρονισμού ἔξαιρετικῶν πολυδύσπονα. Τὰ δισεκατομμύρια τῶν ἐπενδύσεων αὐτῶν πρέπει ν' ἀποδώσουν καὶ ν' ἀποσθεθοῦν. 'Η χρηματοδότησις ἐπομένων τῶν νέων σχεδίων, ἀπαιτούμενα καφέλαια πολὺ ὑψηλότερα ἔκεινων τὰ ὅποια ἀπερρόφησεν ἡ ἐπανάστασις τῶν κοντένερες, θὰ καταστῇ ἀδύνατος. Δέν πρέπει ἄλλωστε νὰ λησμονῶμεν ὅτι μία περίοδος σταθεροποίησεως τῶν ἐπιτευγμάτων τῆς προηγείτης δεκαετίας είναι ἀπολύτως ἀναγκαῖα εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς πρόσδους καὶ ιδιαίτερως τῶν κοντένερες. 'Υπάρχει ὁ στόχος τοῦ περατιέρω πειραιωρισμοῦ τοῦ χρόνου παραμονῆς ἐν λιμένι διά τῆς ἐπιταχυνσεως τοῦ ρυθμοῦ χειρισμοῦ τῶν φορτίων. 'Η τεχνική τῶν ἡλεκτρονικῶν υπολογιστῶν θὰ ἐπεκταθῇ μέχρι τῶν ἀκραίων δυνατοτήτων της. Αἱ διατυπώσεις τῆς μεταφορᾶς πρέπει ν' ἀπλουστευθοῦν, αἱ με-

ΕΙΝΑΙ Ή ΟΞΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ;

Τὸ N.A.T. ἐπεφυλάχθη νὰ ἀπαντήσῃ εἰς ἑρώτημα ναυτικού, ζητούντος νὰ πληροφορηθῇ ἐάν οι συνταξιούχοι ναυτικοί δικαιούνται νὰ εἰσάγουν συνάλλαγμα τυγχάνοντες συνάμα τῶν προβλεπόμενών υπὸ τῆς ὑφισταμένης νομοθεσίας διευκολύνσεων.

Ο έν λόγω ναυτικός ύποστηριζει στι υπάρχουν ήδη πολλοί έξειδθόντες εις άπομαχίαν ναυτικοί, οι οποίοι έπι σειράν έτων εισήγαγον ποικιλοτρόπων συνάλλαγμα. Άλλα και πολλοί έτοινταν, έχοντες συνάλλαγμα άκομη κατατεθειμένον εις τό έξωτερικό, εισκομίζουν ήδη τούτο έν Έλλαδι πεισθέντες διὰ την έπιτυχη οικονομικήν πολιτικήν της Κυθερώντος. Παραδόξως ομως, τονίζει ο ναυτικός, η Έφορια άρνειται νά αναγνωρίσῃ ως ναυτικούς τοὺς συνταξιούχους Εμπορικού Ναυτικού, άποκλειόυστα τούτους παντούς φορολογικού προνομίου ως είσιαγωγέων συνυπάλλαγματος, μολονότι τούτο πανηγυρικῶς άποδεικνύεται.

Τὸ Ν.Α.Τ. ἐπεφυλάχθη νὰ ἀπαντήσῃ ἐπὶ τοῦ ἑρωτήματος τούτου «λόγῳ τῆς σοδαρότητος τοῦ θέματος».

# FENTIS SUPPLY CORP.

**FORMERLY**

STANDARD & HALL MARINE SUPPLY CO.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS = BONDED WAREHOUSE - CHI 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - SPARE PARTS AND MARINE SPECIALTIES

REPLACEMENT PARTS FOR ALLIS-CHALMERS G E WESTINGHOUSE DE LAVAL

ALSO  
WORTHINGTON AND COFFIN BUMPS

## 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

## Μετά την εἰσόδου

# τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὴν E.O.K.

### ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Η εἰσόδος τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, τῆς Νορθγίας καὶ τῆς Δανίας, χωρῶν κατ' ἔξοχην ναυτιλίαν, εἰς τὴν Εὐρωπαϊκήν Κοινότητα, φέρει ἀναποτρέπτως ἐπὶ τάπητος καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τὴν ὅποιαν πρώστισται νὰ ἀσκήσουν αἱ δέκα τάλεον χώραι τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς εἰς τὰ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν των.

Τὸ θέμα, σοβαρώτατον διὰ τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν τῆς δέον νὰ τύχῃ ἰδιαίτερας προσοχῆς καὶ παρακολουθήσεως.

Ἀπὸ τῆς Βρεταννικῆς πλευρᾶς ὑπεύθυνοι ναυτιλιακοί κύκλοι διαγράφουν ὡς κάτωθι τὴν ἔξελιξιν τοῦ ὄλου ζῆτηματος.

«Εἶναι γεγονός — τονίζουν οἱ ἐν λόγῳ κύκλοι — ὅτι οἱ κρατικοὶ καὶ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τῆς E.O.K. ἔχουν ὑπὸ διαμόρφωσιν σχετικάς τινας ἀρχάς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Μέχρι τοῦτο ἡ Κοινότης ἀπέφυγεν ἐπιμελῶν νὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ζῆτηματος. Διὰ τῆς εἰσόδου ὅμως εἰς τὴν Κοινότητα τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, τὰ πράγματα λαμβάνουν πλέον συγκεκριμένην μορφήν. Η Βρεταννία εἶναι εἰς θέσιν νὰ διαδραματίσῃ ρόλον εἰς τὴν διαμόρφωσιν μιᾶς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Η παρούσα δύναμις τοῦ Βρεταννικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι σχεδόν ἵση μὲ τὴν συνολικήν τοῦ αὐτού τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ὑφισταμένων τακτικῶν μελῶν / χωρῶν τῆς E.O.K. Μετὰ τὴν εἰς τὴν E.O.K. εἰσόδον τῆς Βρεταννίας, οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι αὐτῆς, τῆς Νορθγίας καὶ τῆς Δανίας ἡ ἀποτέλεσμαν περίπου τὰ δύο τρίτα τοῦ οὕτω αὐξηθησομένου στόλου τῆς E.O.K. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν πλοίων ἥηρῶν φορτίων καὶ μόνον (ἥτοι ἀποκλεισμένων τῶν τάνκερς) οἱ στόλοι τῶν τριῶν τούτων χωρῶν θὰ ἀποτελοῦν τὸ 60% τοῦ συνόλου τοῦ τῆς E.O.K. Ως ἐκ τούτου ἡ συμμετοχή τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὰς σχετικάς διαδικασίες τῆς E.O.K. θὰ εἰναι βαρύνουσα.

» Ή E.O.K. διευρυνομένη θὰ συγκεντρώνη τὰ 35% τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου καὶ τὰ 27% τῶν παγκοσμίων ἀπὸ θαλάσσης φορτίων. Θὰ καταστῇ τεράστιον μπλὸκ ναυτιλιακῆς δυνάμεως.

» Αἱ ἐπὶ τῆς κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ἀποφάσεις θὰ ληφθοῦν ἐπὶ βάσεως δικαιωμάτων ψήφου καὶ ἐνδεχομένως καὶ ἐκ πολιτικῶν ζημώσεων. Διὰ τοῦτο δὲν εἶναι βέβαιον ὅτι αἱ σημειωθήσομεναι ἔξελιξεις θὰ εἶναι καὶ πρὸς τὸ Βρεταννικὸν συμφέρον.

## 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

» Γενικῶς εἰπεῖν, βάσει τῶν ἀνωτέρω κριτηρίων, — διαπιστώνουν οἱ Ἀγγλικοὶ κύκλοι — φαίνεται ὅτι τὰ ἐκ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν E.O.K. διὰ τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ἀποτελέσματα δυνατὸν νὰ είναι δυσμενῆ κατὰ τὴν πρώτην φάσιν, ἀλλ' ἐπωφελῆ πως τελικῶς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν πορούσαν κατάστασιν, ἔαν τὰ «δυναμικά ἀποτελέσματα» ἐκ τῆς εἰσόδου είναι οὐσιαστικά καὶ ἡ κοινή ναυτιλιακή πολιτική θὰ είναι ἀρκούντως ἐνημορισμένη πρὸς τὰ Βρεταννικά ἀποτελέσματα ὅπως ἐφαρμοσθῇ.

» Δέον, πάντως, νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν καὶ τὰ ἔξης ἀπὸ Ναυτιλιακῆς ἀπόφεως βαρυστήματα δεδομένα:

1.— Αἱ μετὰ τῶν χωρῶν τῆς E.O.K. ναυτιλιακαὶ συναλλαγαὶ τῆς Μεγάλης Βρεταννίας ἀποτελοῦν, ὡς ἐκ τῶν στατιστικῶν ἐμφαίνεται, τὸ τέταρτον περίπου τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν μεθ' ὅλων τῶν ξένων χωρῶν τῆς E.O.K.

2.— Αἱ ὡς ἄνω ναυτιλιακαὶ συναλλαγαὶ πιθανῶς ἀντιπροσωπεύουν τὸ ήμισυ περίπου τοῦ συνόλου τῶν ἀδήλων συναλλαγῶν μετά χωρῶν τῆς E.O.K.

3.— Αἱ ἐκ τοῦ τομέως τῆς Ναυτιλίας ἰδιαιτέρως μεγάλαι οἱ αἰσθόριστοι συναλλαγαὶ (μικτῶν προσόδων καὶ πληρωμῶν) εἴναι τῆς τάξεως ἄνω τῶν £ 1.000.000.000 ἐτησίως πρὸς ἐκάστην κατεύθυνσιν. Ακόμη καὶ μικραὶ μεταβολαὶ εἰς τὰ ἀκαθάριστα σύστοιντα καὶ ἔξοδα, ταῦτα κατὰ συνέπειαν τῆς εἰσόδου εἰς τὴν E.O.K., θὰ ἔχουν ὡς πιθανόν ἀποτέλεσμα σοβαράς ἀλλοιώσεις εἰς τὸ καθαρὸν ισοζύγιον, πρὸς τὰ ἄνω ή κάτω.

» Ή εἰσόδος τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὴν E.O.K. θὰ συνεπάγεται τρεῖς ἐπενεργείας διά τὴν ναυτιλίαν τῆς:

1.— Μεταβολάς εἰς τὴν ζῆτησιν τοννάς ἀπορρεούσας ἐκ μεταβολῶν εἰς τὸν δύκον καὶ τὴν διάρθρωσιν τῶν ἀμέων ἐμπορευματικῶν διακινήσεων (τόσον αὐτῆς ταύτης

τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, ὥστε καὶ τῶν ξένων χωρῶν).

2.— Μεταβολάς εἰς τὸ κόστος προσφορᾶς.

3.— Τάσεις πρὸς διαμόρφωσιν καὶ ἐφαρμογὴν κοινῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς ὑπὸ τῆς E.O.K.

» Καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὴν ζῆτησιν τοννάς, είναι πιθανὸν νὰ ὑπάρξῃ αὐξησης — κατὰ τὴν πρώτην φάσιν — εἰς τὸ ἐμπόριον μεταξὺ Μεγάλης Βρεταννίας καὶ E.O.K. εἰς βάρος τοῦ ἐμπορίου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας μετά τῶν χωρῶν τῆς Βρεταννικῆς Κοινωνοπολείας, διὰ σχετικῆς πτώσεώς του. Τούτο ὅμως εἶναι δυνατόν νὰ σημαίνῃ — μακροχρονίως — ἀπλῆς ἀλλοίωσιν τῆς διαφράσεως τῶν ναυτιλιακῶν προσόδων καὶ μόνον. Οὕτω, Φερ' εἰπεῖν, πιθανὴ μείωσις τῶν μετά τῆς Αὔστραλίας ἐμπορευματικῶν διακινήσεων θὰ είναι πιθανόν νὰ ὀδηγήσῃ, λόγῳ τῆς διαθεσιμότητος τῶν εἰδικῶν ποντοπόρων (καὶ «κοντένερς») σκαφῶν τακτικῶν γραμμῶν, πρὸς τὴν μεταπήδησιν εἰς ἄλλας γραμμὰς ὡς Αὔστραλίας - Ιαπωνίας η Αὔστραλίας - Ήνωμένων Πολιτειών. Τούτο πιθανῶς συνεπάγεται προβλήματα ἀπαρσφρομογῆς ὡς καὶ δυσχερείας, ἀλλ' ἐνδεχομένως προσωρινὰς μόνον, ὡς εἰς περιπτωσιν καθ' ἣν ἀλλαὶ χωραὶ ἐπιδιώδουν νὰ ἔξασφαλίσουν ὑπέρ αὐτῶν τὰ πρότερα φορτία Μεγάλης Βρεταννίας η τὸ ἀπίθανον ἐνδεχόμενον ὅπως αἱ ηγεμόνες εἰσέσθωσαν μεταφοράν ἀντισταθμίσουν ἐπαρκῶς τυχὸν ἀπώλειαν σημαντικῶν προσόδων ἐξ ὑπερποντίων μεταφορῶν.

» Πέραν τῶν ἀνωτέρω, η διὰ τοννάς ζῆτησις θὰ ἔξαρτηθῇ κυρίως ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Βρεταννικοῦ ἐμπορίου κατὰ τὰ μετά τὴν εἰσόδου εἰς τὴν E.O.K. ἔτη — δηλαδὴ ἀπὸ τὴν ἔκτασιν τῶν «δυναμικῶν ἀποτελέσματων» ἐπὶ τῆς Βρεταννικῆς οἰκονομίας ἐκ τῆς εἰσόδου τῆς εἰς τὴν E.O.K. — ὡς καὶ ἐκ τῶν τυχὸν ἀποτελέσμάτων ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἐκ τῆς διευρύνσεως τῆς E.O.K.

» Ή εἰσόδος τῆς Μεγάλης Βρεταννίας εἰς τὴν E.O.K. θὰ συνεπάγεται τρεῖς ἐπενεργείας διά τὴν ναυτιλίαν τῆς:

1.— Μεταβολάς εἰς τὴν ζῆτησιν τοννάς ἀπορρεούσας ἐκ μεταβολῶν εἰς τὸν δύκον καὶ τὴν διάρθρωσιν τῶν ἀμέων ἐμπορευματικῶν διακινήσεων (τόσον αὐτῆς ταύτης

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY  
(BERMUDA) LIMITED

## ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσύμροστος καὶ πλήρης κάλυψις Απεργιῶν καὶ Λοκ-Αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροὶ καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

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

Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον: 01-283 (AVE) 4646. Τελέξ: 888.142 Τηλεγραφήματα: Mutuality, London.

# ΟΤΑΝ Ο ΕΛΛΗΝ ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ ΧΡΕΙΑΣΤΗ ΝΑ ΠΕΤΑΞΗ

## ΘΥΜΑΤΑΙ ΤΗΝ ALITALIA



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

Και στις 5 Ήπείρους! Γιατί παντού ή Alitalia έχει ένα δρομολόγιο με ένα δυναμικό DC8 για νά τὸν μεταφέρῃ σὲ όποιοδήποτε μακρινὸ προορισμὸ ή νά τὸν φέρῃ πίσω στὴν πατρίδα.

Γεήγορα, ἄνετα, σὲ μιὰ ἀτμόσφαιρα μεσογειακῆς ἐγκαρδιότητας ποὺ θυμίζει Έλλάδα. Μὲ Ιταλικὴ περιποίησι.

Οι "Έλληνες πλοιοκτῆται καὶ οἱ ταξιδιωτικοὶ πράκτορες γνωρίζουν καὶ ἔμπιστεύονται τὴν Alitalia.

**Alitalia**  
ITALY'S WORLD AIRLINE



# ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

AT THE JUNCTION OF ALL SEA ROUTES



SEVEN SHIPREPAIRING  
CENTERS STRATEGICALLY  
LOCATED

SHIPBUILDING  
and SHIPREPAIR  
MANUFACTURE  
and REPAIR  
of MARINE  
EQUIPMENT

11 - DRYDOCKS  
3 - FLOATING DOCKS  
4 - SLIPWAYS

HEAD OFFICE  
COVARRUBIAS, 1  
MADRID-10 (SPAIN)



AGENTS FOR:

## GREEK COMMUNITY

FOR NORTHERN YARDS:  
**GOURDOMICHALIS & CO.**

(Agency) Ltd.  
Telex: 267704 LONDON

FOR SOUTHERN YARDS:  
**JOHN C. BAILEY**

Telex: 25263 BAILEYSHIP LDN  
LONDON

**DIRECT INQUIRIES TO SPAIN: REPAIRING COMMERCIAL SERVICE**  
**TELEX 76022**

OFFICE AT BILBAO:  
Pl. Sagrado Corazón, 4, P. O. Box 261  
Telp. n.º 41 14 50 - Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ:  
Plaza Argüelles, 3, P.O. Box 135  
Tele. 22 13 42 Cables ASTIREPA

## ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΠΑΝΤΟΥΝ ΕΙΣ ΕΡΕΥΝΑΝ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

# 'Η άνατομία της ναυτιλιακής κρίσεως

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΕΤΑΙ ΩΣ Η ΣΟΒΑΡΩΤΕΡΑ ΕΞ ΟΛΩΝ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ, ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΣΥΜ-  
ΠΑΡΟΜΑΡΤΟΥΣΗΣ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ, ΤΗΣ ΑΝΟΔΟΥ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛ-  
ΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ • ΑΙΤΙΑ,  
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΩΤΕΡΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

**ΑΠΑΝΤΟΥΝ ΟΙ κ.κ. Μ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ, Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ,  
ΑΡΙΣΤ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ & Ο ΟΙΚΟΣ ΞΥΛΑ**



'Επωφελούμενοι της έδω παρουσίας πολλών διακεκριμένων έφοπλιστών μας, άπηγμαθημένοι εἰς ώρισμένους έξι αύτών, σύσους είχον τὸν χρόνον καὶ τὴν διάθεσιν, ζητοῦντες τὴν γνώμην των ἐπὶ τῶν αἰτίων, τῆς ἐκτάσεως καὶ τῆς πιθανῆς διαρκείας τῆς παρούσης ναυτιλιακῆς κρίσεως. Αἱ ἀπόφεις των διῆστανται ὡς πρὸς τὴν διάρκειαν, ἀλλὰ συμπίπτουν κατὰ τὸ πλεῖστον ὡς πρὸς τὰ προκαλέσαντα τὴν κρίσιν αἴτια. 'Ιδιακιτέρως τονίζεται ὅτι δὲν είναι μόνον ὑπεύθυνος ἡ Ἰαπωνία διὰ τὴν παρούσαν δυσμενή κατάστασιν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Πλεῖστοι ὅσοι ἄλλοι λόγοι, πολιτικο - οἰκονομικοί, συνέβαλον πρὸς τοῦτο. Αἱ διαυγεῖς κρίσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ὡς δύναται κατωτέρω νὰ διαπιστώσῃ ὁ ἀναγνώστης, δὲν ἀφήνουν οὐδεμίαν ἀμφιβολίαν ἐπὶ τῆς ὥρης διαγνώσεως τῆς νοσηρᾶς καταστάσεως. Αἱ προβλέψεις ὅμως καθίστανται δυσχερεῖς, ὡς πάντοτε συμβαίνει ὅταν ἐπιχειρεῖ τὶς νὰ προΐδῃ τὰ τῆς ἔξελίξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Τὰ συναγόμενα ἐκ τῆς ἔρευνης βασικὰ συμπεράσματα είναι τὰ ἀκόλουθα:

- 1) 'Η ναυτιλιακή κρίσις ἔξεσπασεν ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος καὶ εἶναι ἀπότοκος ὅχι μόνον τῆς Ἰαπωνικῆς ἀποχῆς ἀπὸ τὴν ναυλαγοράν, ἀλλὰ καὶ τῆς νομισματικῆς ἀναταραχῆς, αὐτῆς τῆς στασιμότητος εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγὰς καὶ τῶν περὶ τὴν παραγωγὴν τοῦ πετρελαίου ἀνωμαλιῶν.
- 2) 'Η ἀνάρρωσις τοποθετεῖται μεταξὺ 6 μηνῶν καὶ 2 ἑτῶν ἀναλόγων τοῦ βαθμοῦ αἰσιοδοξίας ἐκάστου πλοιοκτήτου.
- 3) 'Υφίσταται οὐσιώδης διαφορὰ μεταξὺ τῆς παρούσης καὶ τῶν προηγουμένων ἀναλόγων κρίσεων.
- 4) Δὲν ὑπάρχουν ἐνδείξεις περὶ εὐκολωτέρας ἔξευρέσεως προσωπικοῦ διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, καθ' ὅσον αἱ ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας μας εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν εἶναι μεγάλαι, ἐπιτακτικαί.
- 5) Παρατηρεῖται πλήρης ἀνάσχεσις εἰς τὰς παραγγελίας.

'Ιδιού ὅμως τί λεπτομερέστερον ἐτόνισαν εἰς ἔρευναν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» οἱ ἐφοπλισταὶ σχετικῶς μὲ τὴν κρίσιν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἥτις σημειωτέον ἀπασχολεῖ ζωηρῶς καὶ τὴν Κυβέρνησιν, συσταθείσης εἰδικῆς ὀμάδος ἐνημερωτικοῦ χαρακτήρος μὲ τὴν συμμετοχὴν καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος:

### Ο κ. ΜΙΝΩΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ

'Ο κ. Μίνως Κολοκοτρώνης αἰσιοδοξεῖ — ἔκ φύσεως εἶναι αἰσιόδοξος — συνάμα ὅμως προετοιμάζεται δι᾽ ἐνδεχομένην χειροτέρευσιν. Συνιστά τὴν ἀποφυγὴν τῶν ζημιογόνων ναύλων καὶ τὴν προτίμησιν τοῦ ἀγκυροθελίου «διὰ νὰ μὴ ἐπιδοτοῦνται οἱ ναύλωται ὥστε νὰ διατη-

ροῦν τὴν ναυλαγοράν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα». 'Αναλύουν τὰ ὄργανικά αἴτια τῆς κρίσεως ὁ δεξύνους καὶ ἐπιτυχημένος ἐφοπλιστής, μᾶς ἐτόνισε τὰ κάτωθι:

«Κύριος λόγος τῆς καταρρεύσεως τῶν ναύλων ὑπῆρχε βεβαίως ἡ ἀποχὴ τῶν Ἰαπωνῶν, καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ ξηρὰ φορτία. Διὰ τὴν κρίσιν εἰς τὰ τάκερς ἐν μέρει εὐθύνεται ἡ

'Ιαπωνία, ἀλλὰ βασικῶς αὗτη ὁφείλεται εἰς τὴν διεύθυνσιν τῶν διαφόρων μεταξὺ ἔταιριών πετρελαίου καὶ πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν. Τὰ ὄργανικά αἵτια πρέπει νὰ ἀναζητηθῶνται προγενεστέραν περιόδου, καθ' ἥν διεξήγοντο διαπραγματεύσεις μεταξὺ τῶν δύο τούτων παραγόντων. Αἱ ἔταιρισι προβλέπουσαι ὅτι δυνατόν νὰ ἀπετύχωνται αἱ συνυπολίται καὶ νὰ ὑφίστανται κατὰ συνέπειαν τὸν ἔχισματὸν, ἐφρόντισαν νὰ καθύλωσον καὶ τὰς μεδλοντικάς των ἀνάγκας διὰ τὰς μεταφορᾶς ἀπὸ Περσικὸν Κόλπον. Αιφνιδίως δύμως ἐπῆλθεν ἡ συνενόησις μὲ τὰς ἀρσινίκας χωρῶν, ὅποτε ἥρχισαν αἱ φορτώσεις καὶ ἀπὸ τὴν Μεσόγειον. Οὕτω, αἱ μεγάλαι ἔταιρισι πετρελαίων, ἀντὶ νὰ ναυλώσουν χωρητικότητα ἐκ τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς πρωσέφερον σκάφη (οηλέτ), τὰ ὅποια ἥδη είχον προναύλωσει. Συνεπεία τῆς τακτικῆς αύτῆς, ἡ εἰς Περσικὸν Κόλπον σημαντικὴ χωρητικότης παρέμεινεν δινεύ ὀπασχολήσεως. Αἱ ἔταιρισι πετρελαίων, ἐὰντι είχον φορτία, ἐνσύλωντα τὰ πλοῖα ἄλλων ἔταιριών. Τὸ αὐτὸν ἔπραξαν καὶ οἱ 'Ιαπωνες, οἱ ὅποιοι είχον χρονοναύλωσει σημαντικὴν χωρητικότητα ἡροῦ καὶ ὑγροῦ φορτίου ἀπὸ τὸν θέρους 1970 καὶ ἀργότερον, ἐπειδὴ προέλεπον ὅτι θὰ αὔξηθη ἡ βιομηχανικὴ τῶν παραγωγῶν καὶ ὑπελόγιζον ὅτι θὰ ἔχειασθων νὰ εἰσαγάγουν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον τριάκοντα ἐπὶ πλέον ἑκατομμύρια τόνων σιδηρομεταλλεύματος καὶ γαϊάθρακος.

Καὶ εὖδος ὡς αἱ προβλέψεις διεψύνθησαν, διατὰς ἡ διομηχανία τοῦ χάλυβος προέδη εἰς τὴν μείωσιν τῆς παραγωγῆς τῆς. Ταυτοχρόνως ἐμεσολάθρησε καὶ ἐσωτερικὴ κρίσις καταναλώσεως. Οἱ ἐμπορικοὶ πόλεμοι μεταξὺ ΗΠΑ καὶ 'Ιαπωνίας δὲν εἶναι ἀμέτοχος τῆς καταστάσεως. Αἱ πληθωρικαὶ Ιαπωνίας ἔξαγωγαὶ πρὸς τὰς ΗΠΑ είχον ως συνέπειαν τὴν περαπέρα διεύρυνσιν τοῦ ἐμπορικοῦ πλεονάσματος τῆς 'Ιαπωνίας. 'Εντεῦθεν καὶ οἱ περιορισμοὶ εἰς τὰς πρὸς ΗΠΑ Ιαπωνικάς ἔξαγωγάς. Τοῦτο, διὰ τὸ φυσικόν, εἶχε τὸν ἀντίκτυπόν τού εἰς τὴν ναυτιλίαν, οὐτοῦ διὰ τὴν ιαπωνες ἀντὶ νὰ ναυλώσουν σκάφη ἀπὸ τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, ἔρριπτον χωρητικότητα ἐκ τῆς ἥδη παρ' αὐτῶν προναυλωθείσης.

### Η ΔΙΑΦΟΡΑ

» 'Υφίσταται οὐσιώδης διαφορὰ — συνέχισεν δ. κ. Κολοκοτρώνης — μεταξὺ τῆς παρούσης κρίσεως καὶ τῶν ἀναλόγων καταστάσεων, τὰς ὅποιας κατὰ τὸ παρελθόν ἐγνώρισεν ἡ ἐμπορικὴ μας ναυτιλία. 'Η διαφορὰ ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ὑπερτυχηθήσαν. Τὰ καύσιμα ἀνετιμήσαν. Εἰς τὴν προηγουμένην ναυτιλιακὴν κρίσιν τοῦ 1959—60, ὁ τόνος φίονελ διῆτιμότερος 7 δολ. εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἐνστατικόν 15 σήμερον. Οἱ μισθοί, αἱ τιμαὶ ἀνταλλακτικῶν, τὰ λιπαντικά, οἱ δειναντικοί, αἱ τροφοδοσίαι ἀνῆλθον σημαντικοί. Τὰ ἀσφάλιστρα ἐδιπλασιάσθησαν. Καὶ οἱ ναύλοι καθηλώθησαν εἰς τὰ πρὸ τοῦ εμπούμα ἐπίπεδα καὶ ἀκόμη χαμηλότερον. Αἱ ἀναλογίαι δὲν ἐτησιήθησαν, διὰ τὸ φημηνότερον σήμερον νὰ δεχώμεθα ζημιογόνους ναύλους, μη καλύπτοντας τὰ ἔξοδα ἐκμετα-

λεύσεως τού πλοίου.

«Αι κρίσεις είς τὴν ναυτιλίαν ἀκόλουθούν κάποιαν περιοδικότητα, καί, κατὰ κανόνα, ἐπέρχονται μετά τὰς περιόδους τῶν παχειῶν ἀγελάδων. Κατὰ τὸν χρόνον τῆς κρίσεως οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνανεώνουν τὸ στόλον των ἑκ τῶν κερδῶν τὰ ὄποια ἀπεκόμισαν καὶ γενικῶς διευθεύνουν κατὰ μίσθιον τὸ πλωτὸν ὄλικον τῶν, σχεδιάζοντες τοὺς μελλοντικοὺς ἐπιχειρηματικοὺς τῶν στόχους. Σήμερον δομῶς τὸ θέμα ἔχει προσλάβει μεγάλας διαστάσεις, λόγῳ ἀκριδῶς τῆς ὑπερβολικῆς ἀνόδου τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, τῶν ἔξοδων ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἀρνητικοῦ ἐκ τῶν ναύλων εἰσοδήματος».

#### Η ΣΥΝΤΑΓΗ

Καὶ συνεχίζει ὁ κ. Κολοκοτρόνης:

«Τὰ ἀναύλωτα σκάφη, καὶ κυρίως τὰ μπάλκα κάρριερς τῶν 30.000—50.000 τόνων, δὲν δύνανται νὰ καλύψουν τὰ ἔξοδά των καὶ παραπλίζονται. Ἡ κάθεδρος δομῶς τῶν ναύλων πρέπει νὰ στοματήσῃ διὰ τῆς ἀποσυμφρήσεως τοῦ προσφερούμενου τονάζ. Ἐπιδάλλεται νὰ ἀποσυρθοῦν ἐκ τῆς ἀγορᾶς περισσότερα σκάφη. Προσωπικῶς εἶμαι αἰσιόδοξος. Πιστεύω δὲτη ἡ σύριον θὰ εἶναι καλύτερα. Κατὰ τὴν γνώμην μου, δομῶς, πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἐτοιμάζωνται διὰ τὸ ἐνδεχόμενον διαρκείας τῆς κρίσεως. Καλὸν εἶναι νὰ ἐπιτίχωμεν εἰς τὴν δελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἀλλὰ ἀκόμη καλύτερον νὰ προτομαζούμεθα καὶ διὰ τὰ χειρότερα. Καὶ ὡς μόνη λύσιν διὰ τὴν ταχυτέραν κατὰ τὸ δυνατόν ἔξεσθων ἐκ τῆς κρίσεως βλέπω τὴν ἀποφυγὴν ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν νὰ δέχονται: ζημιογόνους ναύλους. "Ἐφθαστε τώρας ἡ ἐποχὴ νὰ σκηνώμενη μὲν σωφροσύνην τὴν δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν καὶ νὰ πρ-

δῶμεν εἰς τὸ νοικοκύρεμα τοῦ στόλου. Τὰ πολαιά ἀντιοικονομικὰ νὰ ἀποχωρήσουν καὶ ὅλα τὰ σκάφη εὐκαιρία εἶναι νὰ ὑποστοῦν φρουτισμένας καὶ πλήρεις ἐπισκευάς. Πρέπει νὰ γίνη ἀντιληπτόν ὅτι ἐδὲν τὰ πλοῖα μας ταξιδεύουν μὲν ζημιογόνους ναύλους, προσφέρομεν ὅπλα εἰς τοὺς ναυλωτάς, ἐπιδοτούμενούς οὕτως εἴπειν, νὰ διατηροῦν τὴν ναυλαγοράν εἰς χαμηλά ἐπίπεδα. Διὰ τῆς ἀργίας τῶν ἀσυμφόρων κινουμένων πλοίων ἔξυγιανεται ἡ κατάστασις ἀπὸ πάσης πλευρᾶς. Ἐκτὸς τῆς δελτίωσεως τῶν ναύλων, θὰ ἐπιλύθη ἐν μέσοις καὶ τὸ δέξιο πρόβλημα ἔξευρσεως ἱκανού προσωπικοῦ, οὐχὶ δεδιώας ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς δημιουργίας ἀνεργίας μεταξὺ τῶν πληρωμάτων — παρόμοιον ἐνδεχόμενον δέον νὰ ἀποκλεισθῇ, διότι αἱ ἀνάγκαι τῆς ναυτιλίας μας εἰς ἔμψυχον ὄλικὸν εἶναι καὶ θὰ εἶναι μεγάλαι — ὅλων ἔξιστροπρόσεως τῶν δύο σκελῶν τοῦ νόμου τῆς προσφράς καὶ τῆς ζητήσεως. Ἐπίσης κατὰ τὴν περίοδον τῆς περισύλλογης, προσεγκτικώτερον θὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ ἐπισκευαί, λόγῳ ὑπάρχοντος χρόνου, διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν προβλεπούμενων κανονισμῶν.

»Ἀξίζει, τέλος, νὰ σημειωθῇ, κατέληξεν ὁ κ. Κολοκοτρόνης, ὅτι αἱ μεγάλαι ζέναι ἐφοπλιστικοὶ ἑταῖροι: οἱ δόδηγοι μαζικῶς τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰ ἀγκυροδόλια. Ἀσφυκτιούν οἱ λιμένες τῆς Δυτ. Εὐρώπης, τοῦ Ἀιμοδούρου, τοῦ Ρόττερντα, τῆς Ἀιμερόπολης, διότι τὰ ἀργούντα: Ἀπρακτούν ἀκόμη πολλὰ ἐκ τῶν ἐν χρονιανύλωσει τελούντων, διότι διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἔξικονομούνται οἱ μ:σθοὶ πληρωμάτων, τὰ ἔξοδα τροφοδοσίας καὶ τῶν κλάμπων, τῶν ἀντολλακτικῶν, τοῦ ἀσυρμάτου, τῶν λιπαντικῶν (δλίγα χρειάζονται), ἐνῷ ἐπωφελεῖται δὲ πλοιοκτήτης καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τῶν ἀσφαλίστρων. Τὰ δόσα ἔξοικονομούνται εἰς τὸν ναυλω-

τὴν, δὲ ὅποιος ἔχει οὕτω τὴν εὐχέρειαν, δεδομένης τῆς ὑπάρχειας φορτίου, νὰ χρησιμοποιήσῃ μικρότερον σκάφος μὲ τὰς ὀλιγιωτέρας ζημιάς.

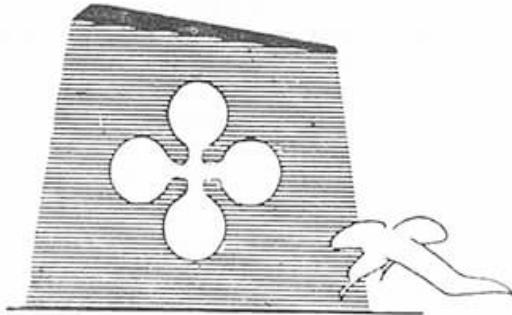
#### Ο Κ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ

Χειροτέρευσιν τῆς ναυλαγορᾶς ἀναμένει ὁ κ. Ν. Παπαλιός. Φοβεῖται τάς συνεπείας ἐτῶ τῆς ἀνακενομένης ἀπεργίας τῶν Ἀμερικανῶν λιμενεργατῶν, τὴν ἐπιχειρουμένην «ρεβάνη» τῶν Ισπάνων νὰ ἐπωφεληθῶν τῶν χαμηλοτέρων ναύλων καὶ τὴν διαγραφομένην προσπτικὴν τῆς ἐγκαταστάψεως τῶν χρονοναυλωμένων πλοίων υπὸ τῶν μεγάλων ἔταιριών. Δὲν προβλέπει ἀνάκαμψιν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1972. Συγκεκριμένως ὁ κ. Παπαλιός, ἀπαντῶν εἰς τὰ ἔρωτήματα τῆς ἐρεύνης μας, ἔτονισε τὰ κάτωθι:

«Εἰς ὁρισμένους τομεῖς δὲν ἔφθασαμεν ἀκόμη εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Εἰς τὸν Κόλπον τῶν ΗΠΑ ὑφίστασται κάποια καλυτέρευσις. Εἰς τὴν "Απωλ. Ἀνατολήν" δομῶς ἡ κατάστασις εἶναι ἀπογοητευτική, καθ' ὅλας δὲ τὰς ἐνδεξεις ἡ ναυλαγορᾶ θὰ χειροτερεύσῃ ἀκόμη. "Ηδη σήμερον πληρώνεται ὁ ναύλος τῶν 3,70 δολ. διὰ χρονοναυλωσιν τριάντα ἐτῶν εἰς μετρίου μεγέθους σκάφη.

»Τὰ αἵτια τῆς κρίσεως πρέπει νὰ ἀναζητηθῶν εἰς πλειστους δόσους παράγοντας, ὅπως εἰς τὴν ἀποχήν τῶν Ισπάνων, τὴν εἰσόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πλοίων μαρμούθ, τὰς μεγαλυτέρας ταχύτητας τῶν πλοίων καὶ τὰς ταχυτέρας φορτοεκφορτώσεις. Προσωπικῶς πιστεύω δὲτη οἱ Ἰάπωνες, οἱ ὅποιοι διολογούμενως ἐλέγχουν τὴν παγκόσμιον ἀγοράν, θέλουν νὰ ἐπιτύχουν τὴν «ρεβάνη». Πρότερον

MTS ΙΑΣΩΝ  
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ  
TSS ΕΡΜΗΣ  
TSS ΠΗΓΑΣΟΣ  
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ  
MTS ΟΡΦΕΥΣ  
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ  
MTS ΑΠΟΛΛΩΝ 11  
TSS ΖΕΥΣ



Τακτικὰ δρομολόγια δι’ ἐπιβάτας καὶ αὐτοκίνητα μεταξὺ<sup>ν</sup>  
ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ  
Κρουαζιέραι: Αίγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική<sup>ν</sup>  
Μεξικόν, Κεντρικὴ Ἀμερικὴ<sup>ν</sup>

Η ΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ  
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ      ΤΗΛ. 420.646-48

επλήρωναν λίαν ύψηλούς ναύλους εις τάιμ τσάρτερς και απλάξ ναυλώσεις. Τώρα θέλουν νά έπωφελθούν τῆς υφέσεως διά νά έπιτύχουν τὸ ισόδιγον εἰς τοὺς ναύλους. Θά πρέπει νά άναμεικώμεν τὴν «τιμωρίαν μας».

#### ΟΧΙ ΠΡΟ ΤΟΥ ΤΕΛΟΥΣ 1972

Καὶ συνέχισεν ὁ κ. Παπαδιός:

»Δέν νομίζω ὅτι ἡ ναυλαγοράδα θὰ λειτουργήσῃ μὲ κέρδος πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1972. Εἶχομεν ὑπόλογοιςει διά ἐν ἀντιλίμπερτο τοῦ ΣΔ14, ἔξοφιούμενον τώρα ἐντὸς 8 ἑτῶν, διά νά δυνηθῇ νά ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πρὸς ἀποτήρωμάν της ἀξίας του, χρείαζεται ναύλον 50 σελίνια διά χρονοναύλωσιν. Σήμερον οἱ ναύλωται προσφέρουν μόνον 31 σελίνια. Ομολογουμένως τεράστια προβλήματα θὰ προκύψουν διά τὴν καταδηλῶν τῶν τοκοχρεωλασίων ἐάν δὲν ὑπάρχουν κεφάλαια. Οφείλω πάντως νά τονίσω ὅτι, ἐπὶ τοῦ παρόντος, τὰ «τουήν ντέκερ» (ΣΔ14, ΜΚ2, «Φρίντονς») κινοῦνται μὲ μικράν ζημίαν. Ολίγα ἀκόμη τὰ νεολίμπερτας και εὐκολωτέρα ἡ ἔξευρεσις διά αὐτὰ ἥργασις. Τὴν μεγάλυτερα δύμως συμφοράν ὑπέστησαν τὰ μπάλαν κάρριερς τῶν 30.000—50.000 τόνων, διά τὰ ὅποια προσφέρεται τώρα ὡς ἔξευτειστικός ναύλος τοῦ 1,50 δολ. διά χρονοναύλωσιν 6—9 μηνῶν. Πολλοὶ αἰσιοδοξοὶ διά μέχρι τοῦ Φεβρουαρίου θὰ δελτιώσουν οἱ ναύλωι, τουλάχιστον διά τὰ «τουήν ντέκερ». Προσωπικῶς νομίζω ὅτι τοῦτο είναι πάρα πολὺ δύσκολον.

»Ἐξ ἄλλου, συνέχισεν ὁ κ. Παπαδιός, ἡ σήμερον ἀργούντα χωρητικότης είναι φυσικὸν νά ἀνακούφιστη τὴν κατάστασιν, ἡ διποία θὰ ἡτο πολὺ χειρότερα ἐάν τὰ ἀργούντα ἔταιξίδενον. Εὐ τούτοις δημιουργεῖται ἔνας φαύλος κύκλος, διότι, ἐνῷ τὰ μὲν ὅδηγούνται εἰς τὰ ἀγκυροδόλια, ἄλλα καινουργῆ και μεγαλύτερα σκάφη, ἔξερχόμενα τῶν ναυπηγείων, ἀναλαμβάνονταν υπῆρξιαν.

#### ΔΙΑ ΤΗΣ ΠΤΩΧΕΥΣΕΩΣ:

»Πρέπει ἐπίσης νά εἴπω ὅτι καὶ ἡ διεθνής νομισματικὴ ἀναταραχὴ είναι συνυπέθυνος διά τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν. Ιδιαιτέρως φορούμαι τὰς συνεπείας ἐκ τῆς ἀναμενομένης διά τὴν Ἰην προσεχούς Όκτωβρίου ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν εἰς τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῶν ΗΠΑ. Εἳν δὲν ἔπειθη συμβιβασμός, δύναται αὐτὴ νά διαρκέσῃ και ἐπὶ τρίμηνον ἀκόμη διά νά ἔπειθη διά πρόεδρος Νίξον.

»Καὶ τὸ ἀκόμη χειρότερον: Πολὺ φοδούμαι διά αἱ ἑταῖραί, αἵτινες είχον χρονοναύλωσι διά σημαντικὴν χωρητικότητα εἰς ὑψηλούς ἐν συγκρίσει μὲ τὰ σημερινὰ ἐπίπεδα, ναύλους, θὰ ἀρχίσουν νά ἔγκαταλεπίουν τὰ πλοῖα διά τῆς μεθόδου τῆς πτωχεύσεως. Τοιούτον κίνδυνον δὲν διατρέχουν τὰ τάκερα, τὰ ὅποια ἔχουν χρονοναύλωθη ὑπὸ τῶν μεγάλων ἑταῖρων πτερελαίου. Περὶ τοῦ ἐνδεχομένου τούτου ἔχω ίδιαν ἀντίληψην. Μοῦ προσεφέρθη ἀποζημίωσις ὑπὸ μεγάλης και συνεπούς εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τῆς ἑταῖρας, ἥτις ἔχει χρονοναύλωμένον πλοῖον μου, διά νά ἀποδεσμεύσω τὸ σκάφος 7 μῆνας πρὸ τῆς λήξεως τοῦ συμβολαίου. Ή ἀποζημίωσις διὰ τοὺς 7 τούτους μῆνας ὑπελογίσθη εἰς 500.000 δολάρια.

Καὶ κατέληξεν ὁ κ. Παπαδιός:

»Μολονότι δὲν ἔχω ἐπαρκεῖς πληροφορίας, εἴμαι πεπεισμένος διά αἱ παραγγελίαι ἐσταμάτησαν. Ο χρόνος τοὺς μαζὶ μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, οἱ ὅποιοι ἐπὶ τοῦ παρόντος θὰ διέλευσον σμικρούμενα τὰ κεφάλαιά των. Εξ ἄλλου, τὰ ναυπηγεῖα είναι κιλεσμένα μέχρι καὶ τοῦ 1974. Οταν θὰ φθάσῃ ἡ ἐποχὴ ἑκείνη, τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἐπιζητήσουν τὴν ἀνέυρεσιν πλετερίας και θὰ προτιμήσουν τὴν προσφορὰν λογικωτέρων τιμῶν ἀπὸ τοῦ νά τελούν ὑπὸ ὑποπασχόλησιν, ἀντιμετωπίζουντα τὰς υψηλάς δαπάνας τοῦ προσωπικοῦ. Διατί λοιπὸν τώρα αἱ παραγγελίαι; Τὴν ίσι-

αν σκέψιν πρέπει νὰ κάμουν ὅλοι οἱ ἐφοπλισταί.

#### Ο Κ. ΑΡ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Εἰς τὴν νομισματικὴν ἀναταραχὴν ἀποδίδει ὁ κ. Αριστομένης Καραγεώργης τὴν δασικὴν αἰτίαν τῆς κρίσεως. Συγκεκριμένως ὡς διακεκριμένος ἐφοπλιστής, δοτὶς σημειωτέον είναι λίαν ἀπαισιόδοξος, ἀπαντῶν εἰς τὰ ἔρωτήματά μας, ἐτόνισε τὰ ἔξης:

»Η προσωπικὴ μου ἐντύπωσις είναι ὅτι ἡ κάμψις τῆς ναυλαγορᾶς ὄφειλεται περισσότερον εἰς διεθνεῖς οἰκονομικούς παράγοντας και συγκεκριμένως εἰς τὴν νομισματικὴν κρίσιν, ἥτις ήσκησε μεγάλην ἐπιρροήν εἰς τὸ ἐμπόριον και, κατὰ συνέπειαν, εἰς τὴν ναυλαγοράν. Δέν νομίζω διά μόνη ἡ ἱστορία είναι ὑπεύθυνος διά τὴν κρίσιν. Ἐπὶ παραδείγματι εἰς τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν ἔχει συσσωρευθῆ τοσούτον στόκο πρώτων ὄλων, ὥστε νά ἔξαρκέστη τούτῳ διά περίσσον 3—4 ἑτῶν. Προσωπικῶς δὲν προβλέπω αὐξησιν τῆς παραγωγῆς ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος, τούτῳ εἶναι διά διά την λαγορά. Ή γνώμη μου εἶναι διά διά περίσσον διά της ὑφέσεως θὰ διασηρηθῇ ἐπὶ δύο ἡ και τρία ἑταῖρα. Είμαι λίαν ἀπαισιόδοξος.

»Βεβαίως, καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὴν κρίσιν εἰς τὰ ξηρά φορτία, θὰ πρέπει νά ληφθῇ ὑπὸ δψιν ὡς ἱστορικὸς παράγων και δη διά περιορι-

σμὸς τῶν ἱστορικῶν ἔξαγωγῶν πρὸς τὰς Ἡν. Πολιτείας. Αρχικῶς ἔξέσπασεν ὁ πόλεμος τῶν ὑφασμάτων μεταξὺ ΗΠΑ — Ἰστανίας και ἐπικολούθησαν οἱ περιορισμοὶ ἔξαγωγῶν ἱστορικοῦ χάλυβας. Τώρα εύρισκόμεθα εἰς τὴν νέαν φάσιν τοῦ ἐμπορικοῦ πολέμου, διόποιος ἀφορᾷ εἰς τοὺς «κομπιούτερς», τὰ τρανζίστορας, τὰς τηλεοράσεις και τὰ αὐτοκίνητα. Οι ἱστορίες είχον χρονοναύλωσει σημαντικὴν χωρητικότητα, τὴν διποίαν τώρα ρίπτουν εἰς τὴν ναυλαγοράν, προκαλούντες τὴν κρίσιν. Κατὰ τὴν γνώμη μου προσπαθῶν παντοιοτόπως νά ἔκμετολευθοῦν τὴν ἀργοράν και νά ὀξυράσουν τὰ ναυλοσύμφωνα.

»Δέν νομίζω, συνέχισεν ὁ κ. Καραγεώργης, διά αὐτού τοῦ ἀργίας τῶν σκαφῶν θὰ προκληθῇ ἀνάκοψις. Είναι ἀκόμη πολὺ ἐνωρίς διά νά ὑποστηριχθῇ τοιούτον ἔνθεχμον και θὰ πρέπει νά τεθούν ἐνάργια πολλά πλοια.

#### ΜΑΚΡΑΝ Η ΑΝΑΡΡΩΣΙΣ

»Καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὸν τομέα τῶν τάκερων, ισχύουν οἱ ίδιοι λόγοι και δη δημιουργία ἀποθεμάτων ὑπὸ τῶν ἑταιριῶν μετά τὴν κρίσιν εἰς τὴν Λιβύην. Τὰ ὑπερβολικὰ ἀποθέματα και δη ἡ ἐντεύθεν μείωσις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, ἀποδεικνύονται ἐκ τοῦ γεγονότος διά δεξαμενόπλοια χρησιμοποιούνται ὡς ἀποθήκαι.

»Ἐπὶ τοῦ παρόντος περισσότερον ἔχει πληγή ἐκ τῆς κρίσεως ἡ φορτηγός ναυτιλία, ὡλλ' ἀναμφισθῆταις αἱ ἐπιπτώσεις είναι λίαν σοδαραί και εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. Ο παθήση πορονώ διά δη κατάστασις δὲν πρό-

κειτοί νά δελτιωθή πρό της παρόδου δύο ή τριών έτών καὶ τούτο θά έχῃ ἀσφαλῶς τὸν ὄντικτυπὸν τῆς καὶ εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν μας, καθ' ὅσον ἡ δὴ ναυτικὴ διοικητικὴ εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ἐν Ἑλλάδι. Αἱ ἐπιπτώσεις εἰς τὰ ἄλλα ναυτιλιακὰ κράτη, ὅπου ἡ ἐκ τῆς ναυτιλίας πρόσδοσος όλιγώτερον συμβάλλει εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ὑψηλοτέρου, πάντως, ἔνσωντι τοῦ ἡμετέρου ἔθνικου εἰσιθμοτος, θὰ εἶναι ἀσφαλῶς διληγότεροι. Πολὺ φοβούμαται ὅτι διερχόμεθα λίγα δυσχερῆ περίσσον. Ἡ σημερινὴ ναυτιλιακὴ κρίσις διαφέρει ἔκεινης τοῦ 1956 κατὰ τὸν νομισματικὸν ἀσταθή παράγοντα.

»Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἔρωτημα περὶ πρωτικοῦ, νομίζω ὅτι εἶναι ἀκόμη ἔνωρις διὰ νὰ διαπιστώσωμεν κάποιαν ἀνακούφισιν εἰς τὴν ἔξερεσιν ίκανων πληρωμάτων. Αἱ ἀνάγκαις καὶ τῆς ναυτιλίας μας εἶναι μεγάλαι. Περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους Ἐππίζω νά τῶμεν κάποιαν δελτιώσιν.

Καὶ κατέληξεν ὁ κ. Καραγεώργης:

»Ἄπο δοσα εἶμαι εἰς θέσιν νά γνωρίζω, αἱ παραγγελίαι κατὰ τὸ πλεῖστον ἐσταμάτησαν. Τὰ ἀναλώτα σκάφη, τὰ δποῖα εἰσέρχονται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μὲ τοὺς προσφερομένους σήμερον ναύλους, δὲν θὰ δυνηθοῦν νὰ ἀντεπεξέλθουν εἰς τὰς ὑποχρέωσεις των. Τὰ ναυλωμένα θὰ ἐλλογούν ἀνοιλάγως.♦

ποὺ ἐσημειώθησαν, εἶναι ὀπότοκος συνδυασμού δυσμενῶν παραγόντων. Ἀσφαλῶς κατά ἓνα μέγα ποσοστὸν φρείνεται εἰς τὴν ἀποχήν τῶν Ἱαπωνῶν, ἀλλὰ ἐπίσης εἰς τὴν συνεχίζομένην ὑφεσιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας, καίτοι ὥρισμένοι κλάδοι τῆς ἔχουν ἀφεθή ἐλεύθεροι, ὑπόλογιζομένης μάλιστα καὶ περαιτέρω ἀνακαμψεως ἐν ὅμει τῶν προεδρικῶν ἐλλογῶν τοῦ 1972. Σοβαρὸν ἐπίστησιν εἶναι ὅτι διεθνῆς νομισματικὴ ἀναταραχὴ καὶ αἱ ὑφιστάμεναι πληθωριστικαὶ πτίσεις. Τὰ ἀφρικανικὰ κράτη ἔξι ἄλλου, διέρχονται κρίσιμον περίσσον, δότοι καπεδείχθη ὅτι ἡ Σοβιετικὴ Ἔνωσις δὲν ἀπέθλεπε μόνον εἰς τὴν παροχὴν θοηδείας, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν των.

»Υπὸ τοῦ οἰκου Εὐλά προβλέπεται δελτιώσις τῆς καταστάσεως, διότι αἱ χώραι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀπέχουν συνεχῶς τῶν μεταφορῶν. Ἐχουν ἀνάγκην ὑγήμενην συναλλαγῶν. Γεγονός πάντως δότι ὑφιστάνται μεγάλα ἀποθέματα εἰς πρώτας ὥλας καὶ ὑγήμενην εἶναι καὶ ἡ ἐσοδεία δημητριακῶν εἰς τὴν Κίναν. Ἡ ἀνάκαμψις δυνατόν νὰ ἀρχίσῃ σημειούμενή ἐντὸς ἔξι μηνῶν περίπου, διότι τὰ περισσότερα κράτη κλείνουν τὸ οἰκονομικόν τους ἔτος κατὰ Μάρτιον. Ἐγείθεν συνεπῶς θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται καὶ ἡ ἀνάρρωσις. Δὲν πρόκειται δεδοτίας, κατὰ πάσσων λογικήν, νὰ φθάσωμεν εἰς τὰ πρὸ 10μήνου ἐπιπτεδα ναύλων. Εν τούτοις οὐδὲν ἀποκλείεται, διότι οὐδέτερος δύναται προβλέψει διὰ τῆς λογικῆς τὰς ἔξελίξεις εἰς τὴν ναυτιλίαν. Εάν τοιούτοις τὶ ηθελει συμβῇ, θὰ ἀπετέλει θαῦμα ἐκ τῶν μὴ ἀναμενομένων. Ο φόδος τοῦ πληθωρικοῦ τονιά, δὲν ἐπαυσεν ὑφιστάμενος Πολλὰ τὸ νεοεισερχόμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μεγάλα καὶ ταχύτατα πλοῖα. Μία ἀνάκαμψις τῶν ναύλων εἶς τὰ πρὸ ἔτους ἐπιπτεδα δυνατὸν διὰ τῶν νέων αὐτῶν παραγγελιῶν νὰ ἐπιπτείη τὸν πληθωρισμόν.

»Ο κ. Ἀλεξ. Κομνηνός, δοτις προσφάτως ἐπέστρεψεν ἐξ Ἱαπωνίας, δην πολλὰ Ἱαπωνικά σκάφη ἀργούν, ἀπεκμόσεις τὴν ἐντύπωσιν δότι οι Ἱαπωνες διολογούν δότι ὑπάρχει

κρίσις, ἀναγκωρίζουν δότι εἶναι ὑπεύθυνοι ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον διὰ τὴν παρούσαν κατάστασιν, ἀλλὰ λέγουν δότι πρόκειται περὶ προσωρινῆς κρίσεως, ὑφειλομένης εἰς οἰκονομικούς λόγους. Ἐπίσης ἀποτοίειν πάσσαν ἀνατίμησιν τοῦ γιέν, ὑπολογίζεται δὲ δότι εἴναι ἀνετιμάτο τοῦτο μόνον κατά 5%, αἱ ζημιαὶ τοῦ τομέως τῶν ναυπηγείων θὰ ἀνήρχοντο εἰς ἐκαποντάδας πολλάς ἑκατομμυρίων δολαρίων.

Περαιτέρω ἔξεφράσθη ἡ γνώμη δότι δό παροπλισμὸς δέν θὰ ὀφελοῦσεν ἀξιολόγως πέραν μιάς μικρᾶς ἀνακαμψιμεως. Οι ἀκινητοποιούντες τὰ σκάφη των ἑφοτιλιούτων, πρώτοι θὰ ὑφίσταντο τὰς συνεπείας. Ἐπωφελούμενοι συνεπῶς τῆς μικρᾶς δελτιώσεως, θὰ ἔθετον καὶ πώλην εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τὰ πλοῖα των, διὰ νὰ φθάσωμεν ἐκ νέου εἰς τὸν παροπλισμὸν. Ἡ σημερινὴ δυσχερεία ἐγκείται εἰς τὴν πρωτοφανῆ ἐλλειψιν διαταραχῶν. Διὰ μίαν ἐργασίαν προσφέρεται δωδεκάς πλοίων. Ἀπό τὴν ἄλλη πλευρᾶν δὲν ὑπάρχει ἡ συγενόντησις, η ὁποία παρατηρεῖται μεταξὺ τῶν Ἱαπωνῶν.

Διπτὸς ἐξ ἄλλου θὰ εἶναι δό ὄντικτυπος ἐπὶ τοῦ νεοεισερχόμενου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἀναλώτου τονιά, Δι' δοσα πλοῖα είχον παραγγελθῆ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ «μπούμ» μὲ ἀξίαν ὑπερτιμημένην κατά 60% ἔως 80%, δό δριζων διαγράφεται σκοτεινός. Εύνοικώτεραι αἱ περιστάσεις διὰ τὰ δόσα είχον παραγγελθῆ μὲ τὰ εύθυντέρας τιμάς. Ἐπὶ τοῦ παρόντος τὰ μικρότερα πλοῖα ξηροῖ φορτίου καὶ δή τὰ «φρήντομς» (οκτὼ ἔχει ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡ ἑταῖρα καὶ ἀναμένεται ἡ παρασταθῆ ἐπέρωτα δύο) δύνανται ἀκόμη νὰ καλύψουν τὰς δαπάνας των, ἀλλὰ μὲ βάσιν τὴν παλαιάν τιμήν κόστους καὶ τὰ χαμηλότερα τοκοχρεώλοιτα.

»ἈΦ' ἐπέρωτος δό ἀνάσχεσις τῶν παραγγελιῶν εἶναι γενική. Ἡ Ἱαπωνικὴ ναυπηγούμαντια ἔχει κασλύψει τὰς ἀνάγκας της μέχρι τοῦ 1973 δη καὶ τὰ μέσα 1974. Πολλὰ ἔκ τῶν συμβολαίων ἔχουν συναφθῆ εἰς δολαρία καὶ εἰς χαμηλάς τιμάς. Μόνον τὰ 5% ἔως 7% τῶν παραγγελιῶν ἐδόθησαν εἰς ηγήμενας τιμάς καὶ μὲ βάσιν τὸ γιέν.

Εἰς τὴν Βρετανίαν δό κατάστασις εἶναι χειρότερα. Εἰς τὴν Σκωτίαν δέν ὑφίστανται παραγγελίαι μετὰ τὰ κλείσμαν τῶν ναυπηγείων τοῦ «Ἀππερ Κλάιντ». Δυσχερείας ἀντιμετωπίζει καὶ ἡ ἐν γένει θρετανικὴ ναυπηγικὴ διοικητικαία. Ἡ Γερμανία, ἐκ πετοιθήσεως μὴ κασμόπεμην είμι μόνον δύνανται ἀντιμετωπίζει μεγάλην ἀνάγκην, ἔξακολουθεῖ νὰ διατηρῇ λίαν ὑηλίουν κόστους. Ἡ Ἀμερικὴ δεδοτίας εἶναι ἀπλησίαστος. Δὲν γνωρίζουμεν τὶ ἀκριβῶς συμβαίνει εἰς τὴν Σκανδιναվίαν. Πάντως μὲ τὴν σημερινήν κρίσιν κρίνεται ἀμφίβολος δό ἀνάθεσις παραγγελιῶν. «Ηδη οι Ἱαπωνες δύλιον περὶ τόκου 7,28% καὶ 30% τοῖς μετοποῖς (ἀπό τοὺς ἔχοντας μακροχρόνιους δεσμούς πελάτας των) καὶ 70% πιστώσεις. Ἡ ἀναλογία διὰ τοὺς νέους διέρχεται εἰς 40% καὶ 60% ἀντιστοίχως.

Οὐδεμία τέλως ἔνδειξις ὑφίσταται, κατὰ τὸν κ. Κομνηνόν, περὶ εύκολωτέρας ἔξειρέσεως πληρωμάτων καίτοι θὰ ἐπρεπε νὰ ὑπῆρχε. Εἰς τούτο πιθανῶς νὰ συμβάλῃ καὶ ἡ θερινή περίοδος δόποτε πολλοὶ ναυτικοὶ τελούν ἐνδείξις. »Ισως τὸν χειμῶνα παρουσιασθῇ κάποια δελτίωσις.

#### Κ. ΔΟΥΚΑΣ

ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν., γνωρίζων ἀπαίστως τὴν Ἀγγλικὴν & Γαλλικὴν γλώσσαν δῶς καὶ γραφομηχανήν εἰς τὴν Ἑλληνικήν, Ἀγγλικήν καὶ Γαλλικήν, μὲ πρακτορειακήν καὶ λογιστικήν ἐμπειρίαν, δῶς καὶ ἀλληλογραφίαν εἰς τρεῖς γλώσσας, ζητεῖ διάλογον θέσιν παρὰ Ναυτιλιακῇ ἑταρείᾳ. Τηλέφωνον 475.615, κ. Α. Σταύρου, Ταχυδρομική θυρία 517 Ε.Η.Σ., Πειραιά.

## Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. 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 ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.479, 477.365, 479.433, 474.273

### ● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

### ● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

### ● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

### ● ΤΜΗΜΑ 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, TELEX: 212.544, 212.545, 212.546  
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (MOUGE PIRAEUS)

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΔΕΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΙ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ φύλλον σας τῆς Ιης Αὐγούστου καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «ΠΡΟ·Υ·ΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΝΤΑΞΕΩΣ» ἀναφέρεσθε εἰς τὴν ἐνταξιν ὡς ἐπιβατηγὸν τοῦ Ε/Γ «ΑΡΚΑΔΙ». Γράφεται τὰ ἔντις : «...καὶ μετὰ τὸ «Ναϊάς» ἔρχεται τὸ ΠΑΡΗΛΙΚΟΝ «ΑΡΚΑΔΙ». Προετοιμάζεται καὶ αὐτὸ διὰ τὴν ἐνταξιν του εἰς τὸ ἐπιβατηγὸν ἀκτοπλοϊκὸν στόλον. Καθ' ἡμᾶς δὲν γεννᾶται ἀμφιδιάσι διὰ τὰ ὑφιστάμενα ἐμπόδια δῆλα θὰ ἀρθοῦν. Θά ἔξευρεθῇ δὲ τρόπος τῆς συμμορφώσεως πρὸς ὁρισμένας περιοριστικάς διατάξεις. Αὐτάς, ἀκριβῶς, τάς προβλεπομένας προσύποθεσεις διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ὡς ἐπιβατηγὸν τοῦ «Αρκάδι» ἀναφέρομεν λεπτομερέστερον κατετέωρα. «Υποχρέωσιν μας τὸ θεωροῦμεν. «Ισως κάποτε νὰ χρησιμεύσῃ ἡ δημοσίευσις τῶν».

Ἐν συνεχείᾳ ἀναφέρεσθε εἰς τὰ ἐν Ισχύι νομοθετήματα, τὰ ὅποια δέοντα νὰ ἐφαρμοσθῶν εἰς τὴν προκειμένη περίπτωσιν. Παρακαλῶ, κύριε Διευθυντά, δῶς μου ἐπιτρέψειν νὸν ἔκφράσω ὡς σιμένας ἀπόφεις σχετικῶς, ἐπὶ ἔντος γενικωτέρου θέματος τὸ ὅποιον ἀφορᾷ τὴν ἀκτοπλοΐαν : Μετὰ τὴν δρομολόγησιν τοῦ Ε/Γ - Ο/Γ «ΚΥΔΩΝ» τῆς ναυτιλιακῆς ἑταῖρίας Κρήτης, ἡ δημοσία ἔχαιρετισθη ἀπὸ δῆλους τοὺς ὑπηρεστακούς παράγοντας τοῦ Υ.Ε.Ν. ὡς τὸ πλευράτερον ἀπὸ πάστης πλευρᾶς σκάφος τῆς κατηγορίας του, ἐλέχθη καὶ συνεχίζεται νὰ λέγεται, διὰ τοῦτο ἀπιπατεικὴ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου.

Κατ' ἄρχην δὲν ὑπάρχει οὐδεμία ἀμφιδολία, διὰ οὐδεὶς «Ελῆν — καὶ κατὰ μείζονα λόγου οἱ ὑπεύθυνοι δ.ά τὴν ἀκτοπλοΐαν— ἐπιθυμοῦν τὸ ἀντίθετον. Τὸ θέμα εἶναι ἔαν ἡ ἀναγνώρισις ὡς καὶ ἡ δρομολόγησις ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ὡς τὸ ΠΑΡΗΛΙΚΟΝ (ὡς χαροκτηρίζεται εἰς τὸ δρόμον σας) «Αρκάδι» δῆληγη εἰς τὴν συζητουμένην ἀνανέωσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου —κατὰ τὴν γνώμην μου ἀνανέωσις σήμανει ἡ δρομολόγησις σκαφῶν κατετέωρων τῶν ἡδη κυκλοφορούντων καὶ δχι ἀπλῶς ἡ ἀριθμητικὴ αὐξησίς των. Κατετέωρων τόσουν ἀπὸ πλευρᾶς ὀλέσεων τῶν ἐπιβατῶν δύον καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλειῶν.

Καὶ αὐτομάτως τίθεται τὸ ἐρώτημα : «Ἡ δρομολόγησις τοῦ «Αρκάδι» ὡς ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους δημιουργεῖ ἐνθάρρυνσιν δι」 ἀξιολόγους ἐπενδύσεις εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν διὰ νὰ προσγαμαποιηθῇ ἡ αἰτουμένη ἀνανέωσις η, μήπως, ἀποτελεῖ σ αφῶς ἡ ἀποθάρρυνσιν ; «Ἄς μου ἐπιτραπῇ νὰ πιστεύων ἀποιλύτως, διὰ ἐπιτυχόνομεν τὸ δεύτερον. «Ἐξ ὅσων είμαι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ἡ ναυτικὴ ἑταῖρία Κρήτης τὴν παρελθόνταν ἔθδομάδα ἐματαίωσε τὴν ἀγοράν ἐνὸς νεοεύκου Ε/Γ - Ο/Γ σκάφους ἀξίας 7.000.000 δολ. ἀκριβῶς ἔξ αὐτῆς τῆς αἵτιας καὶ πολὺ φυσικός είναι οὐδεὶς πλέον νὰ διανοῆται νὰ δρομολόγησῃ σκάφος κάποιας ἀξίας, τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν δῆλοιν εἰναι τόσον εύκολος ἡ δρομολόγησις σκαφῶν ὡς τὸ «Αρκάδι». Διότι πῶς είναι δυνατόν νὰ ἔχητερηθῇ ἔνα κεφάλαιον 210.000.000 δρχ. ἐπενδυμένον εἰς ἔν σκάφος, τὴν στιγμὴν κατὰ τὴν δῆλοιν εὐκολότερη θὰ δύναται νὰ κυνῆται ἐπὶ τῆς αὐτῆς γραμμῆς ἔτερον, τὸ δῆλον δὲν ἐστοίχισεν οὔτε τὸ 1/10 τῆς ἀξίας τοῦ πρώτου. Οι ἔχοντες ἐλαχισταὶς οἰκονομικάς γνώσεις δύνανται εὐκόλως νὰ κατανήσουν τὰ ἀνωτέρω.

Κύριε Διευθυντά, οἱ Κρήτες δὲν ἐδημοιύρησαν τὴν ἑταῖρίαν των διὰ νὰ προσθέσουν ἔνα νέον ἀκτοπλοϊκὸν ἐφοπλιστήν εἰς τοὺς νῦν ὑπάρχοντας. Γνωρίζουν δῆλοι τὰ τραγικὰ

γεγονότα τὰ ὅποια ἐδημοιύργησαν αὐτὴν τὴν ἀνάγκην. Πέραν, δῆλος, ἀπὸ αὐτὸ αἱ βλέψεις τῆς ἑταῖρίας ἡσαν ἡ ἀπόκτησις νέων μονάδων ὑψηλῆς στάθμης, αἱ ὅποιαι θὰ ἔκαναν ἀκέντον τὴν μετακίνησιν ἀφ' ἐνός μὲν τοῦ ἔγχωρίου πληθυσμοῦ πρὸς τὸ Κέντρον, ἀφ' ἔτερου δὲ τῶν ἔνων μασ οἱ ὅποιοι θὰ ἐπεδύμουν νὰ ἐπισκεφθῶν τὴν Κρήτην.

Παρὰ τὸν ἰδεολογικὸν χαροκτῆρα τῆς ἑταῖρίας, δὲν παύει αὐτὴ νὰ ἀποτελῇ μίαν οἰκονομικὴν μονάδα, ἡ δῆλοις, ἐαν δεχθῶμεν δῆταν ἀποσκοπεῖ ἵσως εἰς τὴν προσπόρισην μεγάλων κερδῶν, ἐπιθυμεῖ τὸ Ισοζύγιον, τούλαχιστον, τῶν διαπονῶν της, τὴν ικανοποιητικὴν συντήρησιν τῶν σκαφῶν της καὶ τὴν ἔχυτηρέσσιν τοῦ ἐπενδυμένου κεφαλαίου. Πάντες εἶναι ὅμως μυνατοῦνται τὰ πραγματοποιηθῆ αὐτό, δηταν ἀκολουθήσουν αὐτὴ ἡ τακτική ; 'Ἐν προκειμένῳ θὰ ἐπρεπε νὰ ἔχεται στολὴ καὶ τὸ ἔχης' καὶ τὸ ἐρώτημα τίθεται εὐθέως πρὸς πάντα ἀφρόδιτον : Μήπως ἡ

δρομολόγησις τῆς αὐτῆς γραμμῆς σκαφῶν μὲ τόσην διαφοράν ἀξίας, ἀποτελεῖ νόμιμον παράδεισον τοῦ νόμου περὶ ἀθεμίτου συναγωνισμοῦ καὶ τοῦ σχετικοῦ νόμου περὶ Ναυλολογίου ;

Κύριε Διευθυντά, πέραν δὲν αὐτῶν θὰ ἔχεται νὰ τονίσω καὶ τὸ ἔχης : 'Ἡ δρομολόγησις τοῦ «Ἀρκάδι», δηπως ἐζητήθη, οὐδένα σκοπὸν —οὔτε ἔχυτηρέσσιν τοῦ κοινοῦ οὐτε οἰκονομικὰ ὀφέλη (αὐτὸ καθαυτὸ) θὰ δημιουργηθῇ διὰ τὸν πλοιοκτήτην του— ἔχυπηρετε. Απλῶς ἐπιδιώκει τὴν παντὶ τρόπῳ καταπολέμησιν, δχι τοῦ «ΚΥΔΩΝ», ἀλλὰ αὐτῆς ταύτης τῆς ίδεας τὴν ὅποιαν ἐνσφράκει ἡ Ναυτιλιακὴ Ἐταιρία Κρήτης. Διότι γνωρίζει πολὺ καλά ὃ μέχρι σήμερον κατέχων τὸ μονοπώλιον τῆς Κρήτης, δηταν ἐάν ή ἑταῖρια ἐπιβιώσῃ θὰ τὸ χάσῃ δριστικῶν καὶ τελεσθίκων. Μία ματιά εἰς τὰ δρομολόγια πού έχει ζητήσει —καὶ τὰ ὅποια δὲν ἔχει κανένα λόγο νὰ φοδάται δῆτι δὲν θὰ ἔγκριθοῦν—

**Langeberg -KOO -GOLD REEF**

17 ΚΡΥΣΑ ΜΕΤΑΛΛΙΑ  
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΛΕΚΤΗ ΤΟΥΣ  
ΠΟΙΟΤΗΤΑ  
ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ  
ΟΛΥΜΠΙΑΔΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ  
1964 1965 1966 1967 1968  
ΠΑΡΙΣΙΟΝ ΜΠΟΛΟΝΙΑΣ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΒΑΛΕΝΤΖΙΑΣ ΝΥΡΕΜΒΕΡΓΗΣ

Trade Enquiries: Langeberg Koöperasie Beperk, Sanlam Centre, Cape Town, South Africa

\* Αντίος διὰ τὴν Ελλάδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπιδου 9 — Αθήναι — Τηλέφωνον 228-801  
Διερκής Παρακαταθήη Τράγιστο διὰ τὸν έφοδοισμόν πλοίουν: Εἰς τοὺς κυριωτέρους τροφοδότας Πειραιῶς

ζητεῖ νὰ ἀναχωρῇ καὶ ἀπὸ τὸν Πειραιά καὶ ἀπὸ τὸ Ρέθυμνον τὰς αὐτάς ήμέρας καὶ τὴν αὐτὴν ὥραν μὲ τὸ «ΚΥΔΩΝ», μὲ διαδρομήν Πειραιά - Ρέθυμνον - Ἡράκλειον - Ρέθυμνον - Πειραιά. Σκοπός του, νὰ ἀφαιρέσῃ ἀπὸ τὸ «ΚΥΔΩΝ» τοὺς ἐπιβάτας τῆς Ρεθύμνης, σις ὅποιοι, ἀπὸ συστάσεως Κρήτης ἔξυπηρετούνται ἀπὸ τὸν λιμένα τῆς Σούδας.

Καὶ τώρα, Κύριε Διευθυντά, κάτι ἄλλο:

Κατὰ τὴν μετασκευὴν τοῦ «Κύδων» ἔχηται ἀπάσα ἡ αὐστηρότης τοῦ Νόμου καὶ ἔχηται ἡ πλήρης συμμόρφωσις πρὸς τὰς διατάξεις ὅλων τῶν συναφῶν μὲ τὴν Ἀκτοπλοΐαν νομοθετημάτων. Τὴν τελευταίαν στιγμὴν — καὶ ἐνῷ τὸ σκάφος εἶχεν εἰσέλθει εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς μᾶς ἔχηται μία τροποποίησις ἀφορῶσα τὴν ἀντικατάκλυσιν τοῦ σκάφους περιττή πολυτέλεια κατὰ τὴν γνώμην τῶν ναυπηγῶν μας — ἡ ὅποια καθυστέρησεν τὴν δρομολόγησιν τοῦ σκάφους κατὰ μίαν ἑδδομάδα καὶ ἐστοίχισεν 1.000.000 δρχ. Κατὰ τὴν χορήγησιν τοῦ τριώντακόλλου γενικῆς ἐπιθεωρήσεως ἐκαθωρίσθη ἀριθμὸς ἐπιβατῶν: Χειμῶνος 860, δσαι ἀκριδῶς καὶ αἱ κλίναι (700 κλίναι καὶ 160 ἀνακλινόμενα καθίσματα πούλμαν) τοῦ σκάφους ἡ ἀπάντησις δὲ εἰς τὸ ἔρωτημα πῶς εἶναι δυνατὸν τὸ «ΚΥΔΩΝ» νὰ ἔχῃ 860 ἐπιβάτας μὲ θαρρίθμους κλίναις καὶ τὸ «Φαιστός» (διὰ νὰ ἀναφερθῶμεν μόνον εἰς τὸ ἐπὶ τῆς αὐτῆς γραμμῆς δρομολογημένον σκάφος) νὰ ἔχῃ τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν περίπου χειμερινῶν ἐπιβατῶν μὲ 460 κλίναις, ἥτο διὰ αὐτὸν προβλέπει ὁ νόμος διὰ τὰ τὸ πρῶτον δρομολογούμενα σκάφη, τὰ ἄλλα κυκλοφορῶν μὲ τὸ παλαιόν καθεστῶς καὶ τοὺς ἔχει δοθῆ ὑπὸ τῆς ἀρμοδιᾶς ὑπηρεσίας προθεσμία συμμορφώσεως μὲ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου, ἔαν δὲ παρέλθῃ ἡ προθεσμία αὐτῆς χωρὶς νὰ ἔχουν συμμορφωθῆ ὥτα γίνη μείωσις τοῦ πρωτοκόλλου. Ἐξ ὅσων γνωρίζω τὸ πρωτόκολλον παραμένει διὰ τὸ «Φαιστός» τὸ ίδιον.

Διὰ τῶν ὑπὸ ἀριθμ. 2355/22.2.71 καὶ 6383/3403 ἔγγραφων τῆς Ε.Ε.Π. ἔχηται ἀπέρι τὴν 2/8 καὶ 31/7 ἀντιστοίχως συμμόρφωσις τῶν πλοιοκτητῶν Ε)Γ - Ο)Γ κλειστοῦ τύπου μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἀριθμοῦ 9 - 3 (β) τοῦ Β.Δ. 93/70. Εἰς τὰς ἀνωτέρω δὲν γίνεται μνεία προγραμματισμοῦ τῆς ἐκτελέσεως τῶν ἐν λόγῳ ἔργασιών, οὕτως ὥστε κατὰ τὴν καθοριζομένην ἡμερομηνίαν νὰ ἔχουν περατωθῆ. Τὸ ἐν λόγῳ ἀριθμὸν ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔγκατάστασιν θυρῶν - καταπελτῶν ἐπιβιβάσεως ὀχημάτων, χειρίζομένων δι' ὑδραυλικοῦ ἢ ἐπέριου ισοδυνάμου συστήματος τῆς ἔγκρισεως Ε.Ε.Π. καὶ νὰ ἀσφαλίζονται εἰς τὴν ΚΛΕΙΣΤΗ κτλ. Διερωτῶμαι ὃν ἔχουν αἱ σχετικαὶ ἐνέργειαι ἀποδώσει τι.

Τὸ «ΚΥΔΩΝ» ὅμως ὑπερχερώθη εἰς τὰς προβλέψεις αὐτάς καὶ ἐδοπάνησε μερικά ἐκαποτυμύρια.

Κύριε Διευθυντά, μακράν ἀπ' ἔμου ἡ σκέψις νὰ ἐλέγχω τὰς πράξεις τῆς ὑπηρεσίας. Δέν νομίζετε, ὅμως, ὅτι δικαιολογημένη εἶναι ἡ υφισταμένη πικρία ἐκ τῆς τοιούτης ἀνίσου μεταχειρίσεως;

Καὶ ἀφοῦ σᾶς εὐχαριστήσω διὰ τὴν φιλοκενίαν θὰ ηθελα νὰ τονίσω ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούν ιδιάκας μου ἀποκλειστικῶς ἀπόφεις.

Μετὰ τιμῆς  
Μ. ΠΡΟΥΚΑΚΗΣ

Πειραιεὺς Αὔγουστος 1971

#### ΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΣ ΥΠΟΔΕΙΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σκοπὸς τῶν διαχωριστικῶν γραμμῶν καὶ πορείας μονῆς κατευθύνσεως είναι ἡ ἔξασφάλιστις τῆς καλῆς ναυσπλοΐας, ἀποφυγῆς διασταυρώσεων πλοιών καὶ συγκρούσεων. Τὸ

σύστημα αὐτὸν είναι ὅρθον καὶ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ ὑποχρεωτικῶς, δχι μόνον εἰς τὸ Στενὸν τῆς Μάγχης καὶ τῆς Νοτίου περιοχῆς τῆς Βορείου Θαλάσσης, ἀλλὰ εἰς ὅλας τὰς περιοχάς, ὅπου ὑπάρχουν διαχωριστικαὶ γραμματικαὶ ιδιότητες.

Τώρα γεννάται ἔνα σοδαρὸν ζήτημα εἰς τὸ Στενὸν τῆς Μάγχης καὶ τῆς νοτίου περιοχῆς τῆς Βορείου Θαλάσσης διὰ τὰ τάνκερς μαμμούθ, μὲ τὰ ὅποια ἀντὶ νὰ ἀπλοποιούνται τὰ πράγματα περιπλέκονται καὶ τὰ ὅποια εἶναι τὰ πλέον ἐπικίνδυνα, λόγω τοῦ μεγάλου διαθέματος καὶ τῶν ἀδαμάντων, τὰ ὅποια ὑπάρχουν εἰς αὐτὴν τὴν περιοχήν. Τὰς διαχωριστικάς γραμμάς εἰς τὸ Στενὸν τῆς Μάγχης μέχρι τοῦ σημαντήρος East Sandettie δύναται νὰ τὰς ἀκολουθήσουν δλας τὰ πλοία, ἀνεξαρτήτως διαθέματος, εἰς τὸ σημεῖον δὲ αὐτὸν ἀρχίζουν αἱ διασταυρώσεις τῶν πάσης φύσεως πλοίων τῶν προερχομένων ἐκ τῆς Ἀμερικῆς. Πῶς θὰ χειρίσῃ τὸ τάνκερ μαμμούθ διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὰς διασταυρώσεις αὐτάς, ὅπου τὸν ὑπάρχουν ἀδαμάντη; Καὶ ἐν συνεχείᾳ: Σύμφωνα μὲ τὰς διαχωριστικάς γραμμάς, θὰ ἀκολουθήσῃ πορείαν μέχρι τοῦ φαροπλοίου Noord Hinder καὶ θὰ πρέπει νὰ πλέῃ ζήγ - ζάγκη διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὰ ἀδαμάντη. Ἀπό τὸ φαροπλοίον Noord Hinder τὰ τάνκερς μαμμούθ δὲν ἡμποροῦν νὰ ἀκολουθήσουν τὰς πορείας τῶν ἄλλων πλοίων, τὰ ὅποια κατευθύνονται πρὸς Rottewertsum, ἀλλὰ ἀπό ἑκατὸν πρέπει νὰ φέρουν B.Δ. τοῦ σημαντήρος Euro No 1, διὰ νὰ ἀκολουθήσουν τὸν διαυλὸν, δόποτε διασταυρώνουν καὶ πάλι τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἔρχονται καὶ πηγαίνουν εἰς Rottewertsum.

Ἄπο προσεκτικήν μελέτην τοῦ χάρτου διεπιστώσα καὶ προτείνω, δόποι τὰ τάνκερς μαμμούθ εἴτε κατευθύνονται πρὸς Rottewertsum εἴτε πρὸς B.Δ. τοῦ σημαντήρος Euro No 1, διὰ νὰ ἀκολουθήσουν τὸν διαυλὸν, δόποτε διασταυρώνουν καὶ πάλι τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἔρχονται καὶ πηγαίνουν εἰς Rottewertsum.

## ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγοσωστικὸν/ρυμου-κόν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεύον εἰς τὰ Ἑλληνικὰ χωρικὰ ὅδατα.

#### ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιατέρεσις - Ρυμουλκήσεις  
35/39 'Ακτὴ Μιαούλη - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS  
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:  
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασίμους δρασ: 8046.107, 8028.592, 998.371,  
& 4513.890

#### ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,

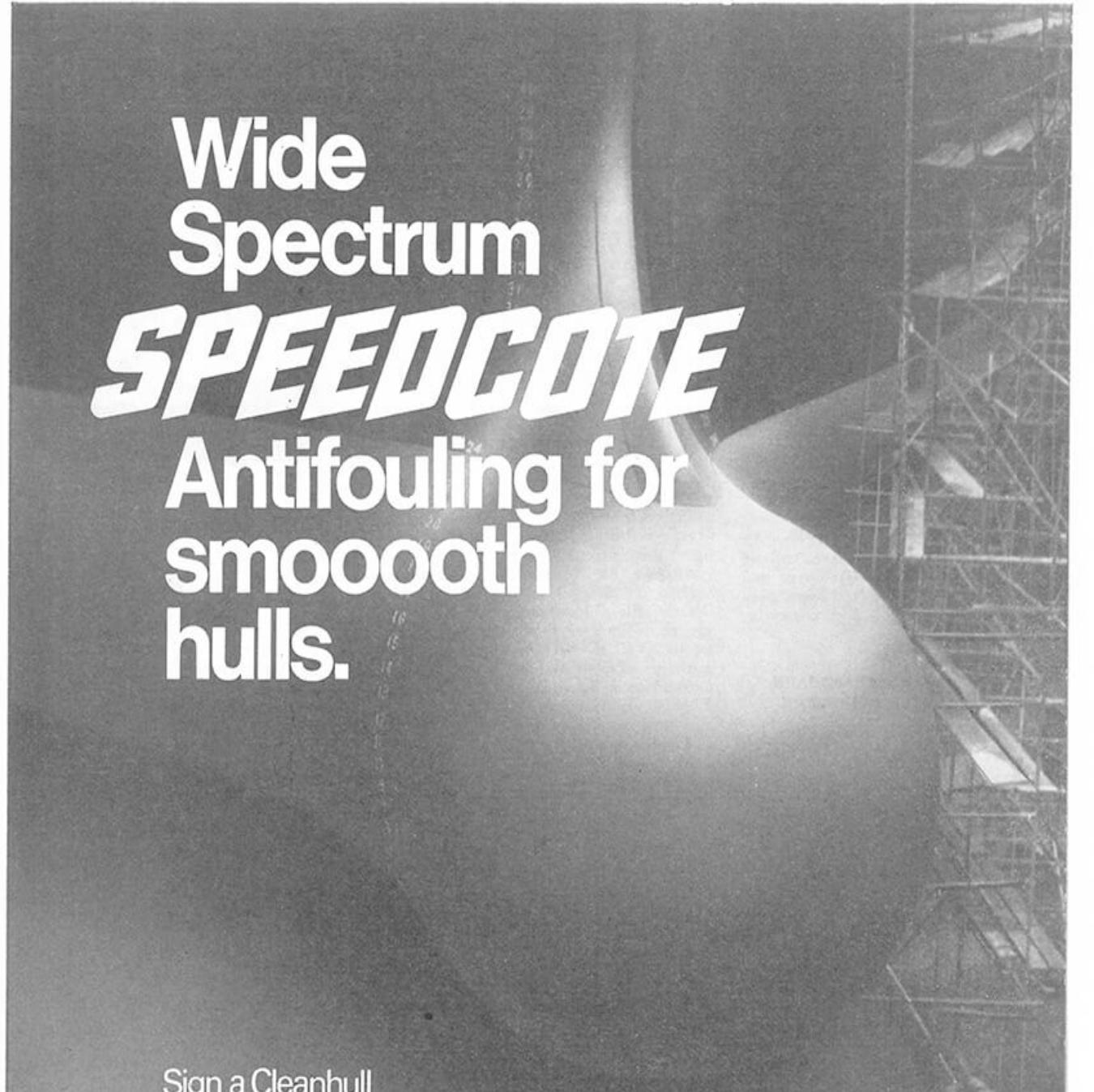
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" - LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755





# Wide Spectrum **SPEEDCOTE** Antifouling for smoooooth hulls.

Sign a Cleanhull  
2½ year contract and cut  
your operating costs by:-

- \* extending dry docking intervals up to 2½ years
  - \* saving fuel
  - \* improving earnings
- with the application of Wide Spectrum Speedcote Antifouling to reduce marine fouling, plus the use of the Brushboat if necessary.

**ANTONIADIS - ATLAS S.A.**

12, AKTI KONDYLI (ZEA) PIRAEUS

TELEPHONES: 476435 - 476628

AGENTS FOR



**International Red Hand  
Marine Coatings**



Agents in Greece: Antoniadis-Atlas S.A.,  
12 Akti Kondyli Street (ZEA) Piraeus Greece  
Telephone 410-435 410-628  
The International Paint Company Ltd.

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

## Η ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

'Ενέργειαι τῆς Δ. Ν. 'Ενώσεως

"Υπέδροσκεν ἀπὸ μακροῦ χρόνου. Καὶ ἔξεδηλόθη ἡ κρίσις. Εὔθυς μόλις δὲ Κανονισμὸς Ἐργασίας πήρχε νάλα λαμβάνη τὴν ἀγύρουσαν πρὸς δημοσίευσιν. Μετὰ τὴν δημοσίευσιν ταῦτην ἡ κρίσις ἐκορυφώθη. Σχεδὸν ἔξετραχύθη ἡ κατάστασις, εἰς σημεῖον ὥστε νάζητηθῇ ἡ παρέμβασις τοῦ Ἀντιπροέδρου κ. Στ. Παττακού. Καὶ τὸ ἀπότελεσμα; Νὰ ἀναστολὴ ἐπὶ ἔξαμηνον ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ πλέον οὐσιαστικοῦ ἄρθρου 20 τοῦ κανονισμοῦ περὶ συνέθεσεων καὶ ἀπόδοσεων!

Τὴν 29ην 'Ιουλίου ἐκ μέρους τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως, ἀπεστάλη πρὸς τὸν Ἀντιπροέδρον κ. Στ. Παττακόν, τὸν 'Υπουργὸν Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζον καὶ τὸν 'Υπουργὸν Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέδαν τὸ κάτωτο: τηλεγράφημα:

«Διεθνῆς Ναυτικῆς 'Ενώσεις ἐν 'Ελλάδι κυριώτερος φορεὺς ἐργασίας λιμένος ἐκπροσωπούσα σύνολον σχεδὸν τακτικῶν γραμμῶν ἔξωτερικού φέρει εἰς γνῶμην ὑμῶν εὐσέβαστος ὅτι κρατοῦσαν κατάστασις λιμένων Πειραιῶν κατέστη ἀφόρητος. Πλοῖα πασαμένουν ἐκτὸς λιμένος ἔμφορτα ἐνῷ διεξαγωγὴ φορτοεκφορτωτικῶν ἐργαστῶν ἐλλιμενισμένων πλοίων διενεργεῖται ἀνωμάλως, βασισθέως καὶ ἀρρέθμως μὲ σοδαρά ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τῆς Χώρας. Διεθνῆς Ναυτικῆς 'Ενώσεις παρακαλεῖ ὅπως ἐπειγόντως δεχθῆτε πενταμελὴ ἐπιτροπὴν ἐκπροσώπων Διοικήσεως ταύτης ἵνα ἐκθέσῃ ὑūνιν κατάστασιν καὶ διατυπώῃ ἀπόφεις τῆς ἐπὶ τῶν ληπτέων κατὰ τὴν γνώμην τῆς ἐπειγόντων μέτρων πρὸς ἀποσόδησιν συνεπιδίων.

Ο κ. Παττακός ἐδέχθη, ποάγματι, τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως, προσωπίσαται καὶ τοῦ προέδρου τοῦ Ο. Λ.Π. κ. 'Αν. Οίκονόμου, συνεζήτησε μετ' αὐτῶν τὸ δόλον θέμα καὶ ἐδένθη «σημείωμα» περὶένον προτάσεις τῆς 'Ενώσεως ἐπὶ τῶν ληπτέων μέτρων, εἰς τὸν λιμένα.

Εἰς τὸ «σημείωμα» διεφέροντο τὰ ἔχει:

«Ἡ ἀπὸ μακοῦν κρατοῦσα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν ἀριθμία εἰς τὰς φορτοεκφορτωτικὰς ἐργασίας, ἐκδηλωθεῖσα τελευταίως ἐντονώτερον καὶ ὀφειλομένη ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς ἐκκρεμοῦντα αἴτηματα τῶν λιμενεργατῶν καὶ ἀφ' ἑτέος εἰς τὴν διένεκτιν διοικήσεως Ο. Λ.Π. καὶ χειριστῶν μηχανικῶν μέσους τοῦ Ο. Λ.Π. μὲ συνέπειαν τὴν βραδύτητα εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν καὶ παραμονὴν πλοίων ἐμφόρων ἐκτὸς τοῦ λιμένος, πρέπει νὰ διποσχοῦσθη σοδαρῶς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο. Λ.Π. καὶ τοὺς λοιποὺς ἀσμοδίους, διὰ τὴν λῆψιν οἰζικῶν μέτων ἀναδιογονώσεως τῶν λειτουργικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο. Λ.Π. καὶ τοῦ Κανονισμοῦ 'Εργασίας, συμφώνως ποὺς τὰ σημειωθεῖσας, ωγδαίσαις, τεχνολογικὰς ἔξελίσεις, ὡς ποὺς τὰ φορτοεκφορτωτικὰ μέσα τῶν πλοίων καὶ λιμένων καὶ τοῦ τρόπου στοιβασίας τῶν διακινουμένων ἐμπορευμάτων. Τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν σημειωνῶν, συγχώδων πλοίων ἐπιβάλλει τὴν ταχείαν ἀπλευθέωσιν τούτων ἐκ τοῦ φορτίου των. διὰ νὰ δύνανται αἱ πλοιοκτήτραι ἔταιρίσαι νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των.

τούτων, βάσει τῶν σημειωνῶν, τεχνολογικῶν ἔξελιξεων.

● 'Η ἔξομοιωσις τῆς ἀμοιβῆς τῶν χειριστῶν μηχανικῶν μέσων πρὸς τὴν τῶν λιμενεργατῶν.

● 'Η καθιέρωσις τῆς ἑπ' ἀγκύρας ἐκφότωσεως τῶν πλοίων, εἰς περιπτώσεις ἐλλείψεως ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ κρηπιδωμάτων.

Οι ἐκπρόσωποι τῆς 'Ενώσεως ἐδήλωσαν διτι, ἡ ὁργάνωσις τῶν εἶναι πρόθυμη, διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοίων, ἀνευ ἐπίσημως εἰς διαχέσεως τῶν ναυλῶν, νὰ συμβάλῃ οἰκονομικῶς διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ἐργατικῶν κύτους. Προτείνεται, ἐπίσης, ἡ ἐπίστευσις τῶν ἐνέργειῶν, διὰ τὴν ἀνέγερσιν ἀποθηκευτικοῦ, φυκτικοῦ θαλάμου, διὰ τὴν ἀμεσον παραλαβὴν τῶν κατεψυγμένων φορτίων.

Τέλος, ἡ 'Ενώσης, προτείνει:

● Πενταμελῆς ἐπιτροπὴ ἐξ εἰδικῶν νὰ μελετήσῃ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ λιμένος καὶ νὰ ποδάρῃ εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ἐντὸς τακτῆς προθεσμίας, μὴ ὑπερβανισθῆς τὸ τοίμον, ἔκθεσιν μὲ σχετικάς προτάσεις.

Παρηλθόν μῆνες ἀπὸ τῆς ἐκδηλώσεως τῆς κρίσεως. Μὲ διαφόρους «ενέσεις» καὶ ἀναδολᾶς ἐφόρσεων αἰσίως ἔως τὴν δημοσίευσιν τοῦ Κανονισμοῦ. Μὲ ποιὸν ὅμως ἀποτέλεσμα; Τὴν ἀναστολὴν τῆς ἐφαρμογῆς του! Μὲ ἀπειλὰς ἀπεργιῶν. Μὲ διακοπὴν ὑπερωριακῆς ἐργασίας. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει μὲ ἀντιδράσεις.

'Ακόμη καὶ οἱ 'Εκτελωνισταὶ προτείνουν ἀναδιάρθρωσιν τῶν κανονισμῶν τοῦ λιμένος, προκειμένου νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ δικαιοσύνα ἐπιβάρυνσις τῶν μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. συναλλασσομένων.

Τὴν καλὴ θέλησις καὶ ἡ ἐργατικῆς τοῦ στρατηγοῦ Οίκονόμου δὲν ἐπαρκοῦν, 'Ἀπαιτεῖται καὶ ἡ συνδομὴ τῶν διεκδικούντων τὰ αἵτηματα. 'Αδιάλλακτοι διως ἐψφανίζονται. Καὶ ἀντὶ νὰ «συζητῶν», οὕτοὶ ἀξιώνουν. Εἰς ἀσθμὸν ἀπόλυτον. 'Αρχίσαμε καὶ πάλιν τὰ παλιά;

· 'Ιδού ἡ ἀπορία...

## 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

# ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΤΩΝ ΔΙΑ ΤΟΝ NEON KANONΙΣΜΟΝ

Διατυπωθείσαι τήν 18 Ιουνίου, έτεθησαν υπ'όριο τού διοικητικού συμβουλίου τού Ο.Α.Π., τήν 8 Αύγουστου, αἱ προτάσεις καὶ παραπορήσεις τῆς 'Ενωσεως Μονίμων καὶ Δοκίμων Λιμενεργατῶν —μέσω τού 'Εργαστοϋπαλλήλου Κέντρου Πειραιώς— ἐπὶ τού νέου Κανονισμοῦ 'Εργασίας.

Οἱ παραπορῶν οἱ λιμενεργάται, κατόπιν τῆς ἐπέλθουσας συμφωνίας, κατά τὰς γενομένας συσκέψεις εἰς τὸ ύπουργειόν Ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς διαδικασίας καὶ τού τρόπου καταρτίσεως τού νέου Κανονισμοῦ καὶ τῆς διαπιστώσεως τῆς ἀνάγκης διπλοῦ τοῦ τελικοῦ σχέδιον ἔχει γίνει ἀπόδεκτόν, τόσον εἰς τὰς ἐπὶ μέρους διατάξεις του, δύσον καὶ εἰς τὸ σύνολόν του, παρ' ἀμφοτέρων τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, νοεῖται διτὶ ὁ κανονισμὸς θά περιλαμβάνει ἀπάσας τὰς διατάξεις, ὡς αὐταὶ διαμορφώνεται: κατόπιν τῶν ὑποδειχθείσων τροποποιήσεων καὶ παραπορήσεων.

Συγκεκριμένως, οἱ Λιμενεργάται συνεφάνησαν καὶ διεφώνησαν, εἰς τὰς κάτωθι διατάξεις:

• "Αρθρον 19, παρ. 3: Περὶ συνεχίσεως ἐργασίας τῆς αὐτῆς ὀμάδος καὶ κατὰ τὰς ἐπομένας ἡμέρας εἰς τὸ αὐτὸν πλοίον. Τοιαύτη διάταξις ἔνῳ οὐδὲν ἔξυπηρτει θά ἐπιφέρῃ ἀναστάτωσιν εἰς τοὺς ἐργάτας, δεδομένου διτὶ δὲν ὑπάρχει καὶ εἰς τὸν προηγούμενον Κανονισμόν.

• "Αρθρον 21 καὶ 22: Περὶ τρόπου ὀμοιότητος τοῦ 'Εποπτῶν καὶ 'Αρχιεργατῶν νά ἐπαναληφθῇ ὡς ἀναφέρεται εἰς τὸν προηγούμενον Κανονισμόν, δοθέντος διτὶ, τὸ Συμβούλιον 'Επικρατείας, ἐπὶ γενομένης προσφυγῆς, ἀπεφάνθη ὑπέρ τῆς νομιμότητος τοῦ ἀρθρου, ὡς ισχύει σήμερον.

• "Αρθρον 25: Νά ὑπαρχῇ καὶ τὸ λιθοπόνιον εἰς τὰ φορτία τὰ πρακαλούντα φθορᾶς ιματισμοῦ (ἐπίδισμα 10 δρχ.).

• "Αρθρον 34: Τὸ ποσοστὸν προσαυξήσεως διτὶ τὴν χορήγησιν δώρου εἰς τοὺς ἐργαζομένους διτὶ μὲν ἐπὶ ὑμερομισθίᾳ, διτὶ δὲ ἐπὶ ἀπόδοσει νά καθορισθῇ ὀριστικῶς εἰς ποσοστὸν 20% καὶ νά ἀπολειφθῇ ἡ δυνατότης τοῦ Δ.Σ. νά καθορίζῃ τούτῳ μέχρι τοῦ 20%.

• "Αρθρον 35: Αὔξησις τοῦ ποσοστοῦ ἐπιδόματος ἀδείας ἀπὸ 20% εἰς 25%. Νά συμπεριληφθούν οἱ ἐπόπται καὶ οἱ 'Αρχιεργάται εἰς τὸ ἐπίδομα τοῦτο.

• "Αρθρον 49: 'Αιφόρα τὴν ἀπαγόρευσιν προσκλητηρίου. Νά διαπιστωθῇ τὸ ἀρθρον συμφώνως πρὸς τὸν νέον νόμον περὶ ἀπαγγελματικῶν σωματείων (ἀπεργιῶν).

## ΑΙ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ

Κατεψυγμένα εἰδῆ: Νά παραμείνῃ ὡς ἔχει ἡ σύνθεσις τοῦ ἐισχύ Κανονισμοῦ, δεδομένου διτὶ εἰς τὴν φορτοκρότωσιν δὲν ὑπεισῆλθε τεχνολογικὴ ἔξελιξις, ἐνῷ ἀντίθετως ἡ τεχνολογικὴ ἔξελιξις ὑπεισῆλθεν εἰς τὰ πλοῖα (αὔξησις θαλάσμων κατεψυγμένων κ.λ.π.).

## ΓΑΛΑΤΑ

Δὲν συμφωνοῦν οἱ λιμενεργάται εἰς τὴν αὐξῆσιν ἀπὸ 42 εἰς 55 τόνους, διότι, λέγουν, δὲν ὑπεισῆλθεν ἡ τεχνολογικὴ ἔξελιξις. 'Εφ' δοσον, παραπορῶν, τὰ γάλατα μεταφέρονται παλετταρισμένα νά ὑπαχθοῦν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν κοναδοποιημένων φορτίων, τὰ δόποια ἔχουν ηγήσενται ἀπόδοσιν καὶ μείωσιν τῆς συνθέσεως.

Διὸ τὰ ἐμπορευματοκιβώτια οἱ λιμενεργάται συμφωνοῦν, ὅπως μετὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς γερανογέραντος ὀναμορφωθῆ, ὑπέρ τοῦ Ο.Α.Π., ἡ ἀπόδοσις.

Εἰς τὸ ὑπόμνημά των οἱ λιμενεργάται παραπορῶν καὶ προτείνουν διαφόρους προσθήκας καὶ συμπληρώσεις, αἱ δόποια ἀφοροῦν εἰς τὸν νέον κανονισμόν.

# Ο ΛΙΜΗΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1970

## ‘Η πλήρης εἰκὼν τῆς κινήσεως του

Εἰς ἔξαιρετικῶς ἐπιμελημένην, πολύχρωμον ἔκδοσιν ἑκατολόφροθεν ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., τὸ «στατιστικὸν δελτίον 1970» ἀφιερωμένον εἰς τὴν 150ὴν ἐπέτειον τῆς θεοκρατίας Πολιγγενενεσίας.

Εἰς τὰς, ἐκ πολυτελοῦς χάρτου, 160 σελίδας τοῦ ἐκδοθέντος τόμου, δημοσιεύονται ἐνδιαφέροντα ἀρθρα τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέντα περὶ τοῦ ἀναπτυξιακοῦ ρόλου τοῦ Ο.Α.Π., τοῦ Προέδρου στρατηγοῦ κ. Ἀν. Οικονόμου περὶ τῆς προσαρμογῆς τοῦ λιμένος εἰς τὰς τεχνολογικὰς ἔξελιξεις, τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ο.Α.Π. κ. Θερ. Σάδδα περὶ τῆς ιστορικῆς 150ετίας κ.ά.

Εἰς τὰς κατὰ κλάδον δραστηριότητας τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ διτὶ εἰς τὴν πορείαν τῶν οἰκονομικῶν του, κατὰ τὸ 1970, δὲ 'Οργανισμὸς ἡ κοιλούθησεν ἀνοδικῶν ρυθμῶν. 'Ος ἀναφέρεται εἰς τὸν ἐκδοθέντα τόμον, τὰ τακτικὰ ἔσοδα ηγήσθησαν, συγκριτικῶς πρὸς τὸ 1969, κατὰ 6%. Ταῦτα, ἀνελθόντα εἰς 716.107.000 δρχ., ὑπερέδησαν τὰ ἔσοδα τοῦ 1969 (672.929.000 δρχ.) κατὰ 43.178.000 δρχ. 'Εξ ὅλου, τὰ τακτικὰ ἔσοδα τῆς χρήσεως 1970 ἀνήλθον εἰς 543.761.000 δρχ., ἔναντι 505.561.000 δρχ. τῆς χρήσεως 1969, αὐξήθησαν κατὰ 38.200.000 δρχ., ἡτοι κατὰ 8%.

Ως πρὸς τὰς δαπάνας ἐπενδύσεων αὐταὶ ἀπερροφήθησαν, κατὰ τὸ 1970 ἐκ τοῦ προϋ-

τὸ 1970, ἐνεφάνισε τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα: Κατέπλευσαν 20.859 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 26.188.303 κόρων, ἔναντι 21.334 πλοίων, καθαρᾶς χωρητικότητος 24.785.519 κόρων. Οὕτω, ἐστιμεώθη μείωσις μὲν ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατάπλων κατὰ 475 ἡτοι κατὰ 2,22%, αὔξησις δὲ ὡς πρὸς τὸν καθαρὰν χωρητικότητα, κατὰ 1.403.784 κόρων, ἡτοι κατὰ 5,66%.

Ἐάν εἰς τὴν κινήσιν αὐτὴν προστεθοῦν καὶ οἱ κατάπλωι τῶν ξύλινων πετρελαιοκινήτων (φορτηγῶν - ἐπιβατηγῶν), οἱ δόποιοι ἀνέρχονται εἰς 19.480, καθαρᾶς χωρητικότητος 384.564, ἔναντι 18.462 καθαρᾶς χωρητικότητος 364.318 κόρων τοῦ 1969, ἔχονταν σύνολον κατάπλων 40.339, καθαρᾶς χωρητικότητος 26.573.867, ἔναντι 39.796 καθαρᾶς χωρητικότητος 25.149.837 τοῦ 1969. 'Εκτὸς τῶν ἀνωτέρω εἰς τὸ Πέραμα κατέπλευσαν κατὰ τὸ 1970, 40.885 πορθμέα καθαρᾶς χωρητικότητος 4.833.528 κόρων καὶ 24.695 ξύλινα πετρελαιοκινήτα καθαρᾶς χωρητικότητος 321.707 κόρων, ἐκτελούντα συγκοινωνίαν μεταξὺ Περάματος - Σαλαμίνος.

Ἡ ἐπισκευαστικὴ κινήσις τοῦ λιμένος ἐσημείωσεν αὔξησιν κατὰ τὸ 1970. Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος ἐπεσκευάσθησαν 540 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.965.570 κόρων, ἔναντι 430 πλοίων διλικῆς χωρητικότητος 1.572.739 κόρων τοῦ 1969.

Τὰ παραπλισμένα καὶ ἀργούντα πλοῖα εἰς τὴν ἐντὸς τοῦ λιμένος περιοχὴν (Κυνοσούρων καὶ Ἀμπελάκια) ἀνήλθον εἰς 207 διλικῆς χωρητικότητος 416.128 κόρων, ἔναντι 308 πλοίων, διλικῆς χωρητικότητος 440 κόρων, τοῦ 1969. 'Εξ αὐτῶν, 182 πλοῖα ἔφερον 'Ελληνικὴν σημαίαν, 14 Κυπριακήν, 5 Παναμαϊκήν, 2 Λιβερίας καὶ ἀπὸ ἐν πλοίον ἔφερον σημαίαν 'Αγγλικήν, 'Ινδίκην, 'Ι-σπανικήν καὶ Λιβανού. 'Εκ τῶν πλοίων τούτων, μέχρι τέλους τοῦ 1970 ἀπέπλευσαν 130 πλοῖα, παρέμειναν δὲ τὴν 31 Δεκεμβρίου 1970 77 ἀργούντα.

Εἰς τὸ κεφαλαιον περὶ τῶν πραγματοποιηθείσων, διὸ τῶν πλοίων, μεταφορῶν, εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα, ἐμφανίζεται ἡ ἀκόλουθης εἰκόνα:

'Εκ τῶν καταπλευσάντων, κατὰ τὸ ἔτος 1970, ἐκ τοῦ ἑσπερικοῦ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς 4.068 φορτηγῶν πλοίων, τὰ 154 (ἔναντι 168 τοῦ 1969) παρέμειναν ἐπ' διλιγονέτος τοῦ Κυρίως λιμένος, χωρὶς νά ἐλευθεροκοινωνήσουν, τὰ πλειστά πρὸς ἐφοδισμόν εἰς καύσιμα ἢ ὑδωρ, ἀλλὰ διὰ πρόσληψην πληρωμάτων, ἔτερα πρὸς λῆψιν διαταγῶν ἢ τέλους διὰ νά συνεχίσουν τὸν πλοῦν των πρὸς ὄλλους λιμένας, χωρὶς, ἐν πάσῃ περιπτώσει, νά ἐκτελέσουν φορτοεκφρατικάς ἐργασίας.

'Εκ τῶν ἀνωτέρω, 1.100 πλοῖα κατέπλευσαν κενά τοις 1.000 τοῦ 1969, ἐκ τῶν διηθούντων 602 ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ 498 ὑπὸ ξένας σημαίας, πρὸς παραλαβὴν φορτίων ἢ ἐπιβατῶν, πρὸς ληψιν διαταγῶν ἢ τέλους διὰ σιδόφορων λόγους.

Τέλος, τὰ ὑπόλοιπα 2.814 φορτηγὰ κατέπλευσαν ἔμφορτα (ἔναντι 2.809 τοῦ 1969).

'Εκ τῶν ἐμφόρτων τούτων 2.378 (ἔναντι 2.381 τοῦ 1969), προσωριμότηταν καὶ ἔξεφορτωσαν τὸ φορτίον των ἐντὸς τοῦ Κυρίως λιμένος, 329 (ἔναντι 323 τοῦ 1969) εἰς τὰ παραπρήματα τοῦ λιμένος καὶ 107 (ἔναντι 105 τοῦ 1969) εἰς τὰ Διύλιστήρια.

'Επὶ συνόλου 9.282.436 τόνων ἐμπορευμάτων, διακινηθέντων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν κατὰ τὸ 1970, οἱ 7.742.279 τόνοι μετεφέρονται τὸ φορτηγῶν πλοίων (ἔναντι 7.851.553 τόνων τοῦ 1969), 114.246 τόνοι ὑπὸ ἐπιβατηγῶν πλοίων (ἔναντι 110.607 τόνων τοῦ 1969), 166.454 τόνοι διὰ ξυλίνων πετρελαιοκινήτων ιστιοφόρων (ἔναντι 168.119 τοῦ 1969) καὶ 381.191 τόνοι διὰ πορθμείων - ὄνηματαγωγῶν (ἔναντι 468.878 τόνων τοῦ 1969).

'Ἐπίσης 346.962 τόνοι μετεφέρονται σιδηροδρομικῶς - διδικῶς (ἔναντι 311.770 τόνων τοῦ 1969) καὶ 531.304 τόνοι πασελιφθησαν ὡς ἀδιόδιον ὑπὸ δισφόρων πλοίων (ἔναντι 376.608 τόνων τοῦ 1969).

## Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

### I A T R O S

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs

in Buenos Aires, Argentina

C. Pellegrini 641

Buenos Aires

Tel. : 85 - 3943

Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590



**Η**ΤΑΝ ένας μεγάλος λευκός φάκελλος. Στήν έπινω άριστερή γωνιά του, τυπωμένη ή προέλευση. ΓΗΟΥΡΓΕΙΟΝ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΙ. Και άμεσως άπο κάτω: ΓΗΟΥΡΓΟΣ, Ηαράληπτη, ή Πλοϊάρχος. Φωρδόπλατο, ή δύναμά του, άλανθαστο.

Πάνοντάς το στάχεια όντας άναφερόμενος, έτινες για άρκεινή δικαίωσης και άνωδος. "Ηταν, άρχε, τό γράμμα τοῦτο, γι' αὐτὸν ή άπο κάποιο λάθος έτυγε νά δρεθῇ άνακατεμένο στο τακενό δέμα τοῦ ταγυδρούσιου με τὸ περιεχόμενο ἀλληλογραφίας πλοίου και πληρώματος. Άλλα ούτε δύνανται ξεκάθαρο. "Άλλο, άν ήταν και πολὺ διπλωματικό.

Γράμματα πρός τὸν Πλοϊάρχο. Εδεικα και δέν διπλείσιουν κάθε πορά πού αθάνει: τὸ άνυμένον δέμα. Και είναι: γράμματα μὲ περιεχόμενο πάγιο και τὸ ίδιο πάντα.

Τοῦ γράφει: τὸ Γουρφείο, μὲ δδηγίες γιὰ τὸ έπόμενο τὸ ίδιο τὴν έπομένην ναθώσῃ. Γίνονται παρατηρήσεις τινές, γύρω ἀπό τὸν τελευταῖο ὑποδηλωμένα λογαριασμό. Γίνονται συστάσεις σχετικές γιὰ τὴν κατάστων τοῦ έπομένου. Εἰδικῶς, τοῦ έπισημαίνεται ή προσοχὴ στὸ κονδύλι: τῆς τροφοδοσίας, τὸ αισθητικὸς ἔξιγκτον και τὸ δύοτον παρακλλόμενον μὲ παρομοίων ἀπόδοσιν ἔτερον πλοίου, τῆς ιδίως έπικρίσεως και μὲ ίδιας συνθήκας δρομαλογίσεως, παρουσιάζει συχνά ἀπαραδέκτους διαφοράς.

Τοῦ γράφει: ή σύζυγος. Τοῦ γνωστοποιεῖ: ήτις διαγκλύτερος γυνός τους, πήρε δέδικα και φέτος τὸ ἐνδεικτικὸν τῆς προκυργής του στὸ Γυμνάσιο, ἀλλὰ ένας γνωστός τῆς Καθηγητής συνιτάσσει μεγαλυτέρων ἐπικλέσιων, διότι άν συναγιζόη ή τακτική του, δέν έγγραται: ἀν τοῦτο θὰ ἐπαναληφθῇ και στὸ έπόμενον έτος. "Οσο γιὰ τὸν μικρότερον, αὐτὸς είναι: πού είναι. Κάθε πρώτη γίνεται πόλεμος δύο διπούθη νὰ πάνη στὸ σχολείο του. Και δρισιώκιστες ἀκόμη στὸ Δημοτικό!... Τελικά, συγκεινόνται: διτὶ ή κύρη τους ἀπό πολλοὺς ἀπεχκριτέγες τῆς δεκάδας και προχωρεῖ σὲ εἰκοσάδερ. 'Επι' αὐτοῦ... τὸν φρονίμουν δέλιγχ. 'Ἐν συνεχείᾳ, ή συμδίαι, ἀπομένει και τὸν συζυγικὸν θέματος, τὸ οπενθύμησε: διτὶ: «σάν πολὺ τράβηξε τοῦτο τὸ μπάρι και διτὶ: μὲ τὸν ἄλλο μῆρα συμπληρώνουνται δυο γράμματα ἀπό τὸ τελευταῖο τους χαρατήσιμα και τὰ λοιπά και τὰ λοιπά.

Τοῦ γράφουν και δυὸς — τρεῖς προμηθευτοὶ τροφίμων, οι ἐπίλεγόμενοι «Σικανάτες», πού ίκεν τὰ στέκα τους σὲ λιγκίνη προσεχούς διελαύσεων του. Τὸ θέμα τους, ίδιο και ἀπαράλλακτο. Λέει και τοῦ Ἑγραφήν ἀπὸ κοινοῦ και συναντογμένοι: «Χαίρει ίδιαιτερα —ένας έπικτος— πού τοῦ δίδεται: ή εὐκαιρία νὰ γνωρίσουν και προσωπικός, ἀν και ἐκ φήμης κατέχουν ἀριστερὲς πληροφορίες περὶ τῆς ἀνταρτήτης του και τῆς προσωπικότητος του. Τὸ δεσμούντουν δὲ διτὶ κοντά τους θὰ εἴη τὸν καταλληλότερον συναργάτην κατὰ τὴν παραμονήν του στὸν λιμένα τους, εἰς δλας τὰς πολλὰς και λίγιν ἀποθέσεις και ἀσχολίαις του. 'Επι τῇ εὐκαιρίᾳ, ἵσσωκλείσουν και δύο ή τρία συστατικά γράμματα γνωστῶν ή και ἀγνώστων συναδέλφων του, Πλοϊάρχων, οι ἀποί τοῖς εἰχον τὴν εὐτυχῆ περίπτωσιν τῆς συνεργασίας των και θεωροῦν καθήκον τους δύοπις, προδικίνοντες εἰς τὴν ἁποκειμένην σύστασιν, ἔξυπηρτήσουν, πρὸ παντός, τὸ συμφέρον του και τὰ λοιπά και τὰ λοιπά.

# Γράμμα ἀπροσδόκητο

Ἄντα έχει τώρα στὸ νοῦ του ὁ Πλοϊάρχος, καθίως στριψογραφίζει στὰ δάχτυλά του αὐτὸν τὸν ἐπισχέμιο δόπτη φάκελλο, μὲ τὴν ἀπροσδόκητην προέλευσην. Ἀλληλογραφία μὲ τὴν Κυρέρηνη ποτὲ δὲν έβαλε στὸ μυαλό του, ποτὲ δὲν τοῦ ἔτυχε νὰ ἀκούσῃ τέτοιο γιὰ κανέναν Πλοϊάρχο, στὰ τόσα και τόσα χρόνια τοῦ θλασσοδεμάριο του.

Πήρε τὸ χαρτοκόπητη και ἀνοίξεις, προσεκτικά προσεκτικά τὸ φάκελλο, λέει και δέν ηθελε νὰ τοῦ προβενήσῃ φανάδι ἀποτοχού χειρισμοῦ. "Επειλείς και τὴν πόρτα, νὰ μείνη θησυχός και νὰ μην τοῦ διακόψουν αὐτὴ τὴν ιερὴ ἀπαγόρηση. Καὶ διαβάζει:

Κύριε Πλοϊάρχε,

'Αποθέλεπων εἰς μίαν ἀμεσον ἐπαφήν μὲ τοὺς ποντοπολούντας Ναυτικούς μας, ἀπευθύνομας πρὸς ὑμᾶς και μέσω ὑμῶν πρὸς τοὺς 'Αξιωματικούς και τὸ πλήρωμα τοῦ πλοίου σας, διὰ νὰ ἀναφέρω τὰ αἰσθηματα ἀγάπης και στοργῆς, τὰ δοπίαι τρέπει πρὸς δόλους τοὺς ναυτιλομένους ή 'Εθνικὴ 'Επαναστατικὴ Κυρέρηνης και νὰ σᾶς διασεβαιώσω διὰ τὴν

ἀνεπιφύλακτον συμπαράστασίν της διὰ τὸ μέλλον και τὴν πρόοδόν σας. "Οπως, ἀσφαλῶς, θὰ ἔχετε πληροφορήθη, ή σημειωτική Κυρέρηνης, προερχομένη ὅπο τὰ σπλάχνα τοῦ Λασού μας, ἔχει δεῖξει ἔνα ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τοὺς ναυτιλομένους και τὰ προβλήματά των, ὡς ἐλαχίστην ἀναγγώριστην τῆς πρὸς τὴν Πατρίδα ἀνεκτιμήτου προσφορᾶς των. "Εχομεν ἀπολύτως συνειδητοποιήσει τὸν μόχθον σας, ὡς και τὸν ἀδιάκοπον ἀγῶναν πασχεῖτε τῆς θύσεως, εἰς τὴν προσπάθειαν σας νὰ ἀναδειχθῆτε οἱ ἄξιοι φορεῖς τοῦ μεγαλείου τῆς 'Ελληνικῆς 'Ιδεάς και οἱ ἐνσαρκωταὶ τῆς ζωτικότητος τῆς Φυλῆς, εἰς τὰ πέρατα τῆς Γῆς. Αὐτὸς ούμως δέν ἀρκεῖ, διότι γεννώντωνται και ἀντίστοιχοι ὑποχρεώσεις τοῦ 'Εθνικοῦ και κοινωνικοῦ συνόλου πρὸς ἑστᾶς. Τὸ σημειωτικὸν Κράτος, ὀληρινὸν Κράτος Δικαίου, σεδόμενον τὸν ίδρωτα τῶν τιμώντων τῶν ἔργαζομένων και πρωτίστως τῶν Ναυτικῶν, προέβη εἰς τὴν λήψιν σειρᾶς μέτρων εὐεργετικῶν υπέρ αὐτῶν, δεδομένου ότι ὁ Ναυτικός ἔ-

## "Ένα ξακουστό ποτό Ένας διαλεχτός μεζές

**Η μόνη ΓΝΗΣΙΑ VODKA ή Ρωσική Stolichnaya**

...και μὲ θυσινάδα ή πορτοκαλόδα; λεμόνι ή σόδα τὸ καλλίτερο και ἀπόλαυστικότερο ΚΟΚΤΕΙΛ.

ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΤΙΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ



ΠΟΛΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΕΔΩΔΙΝΟΠΟΛΕΙΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣΙΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΑΝΤΙΠ/ΠΟΣ ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ Θ. ΚΑΡΕΛΑΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ: ΑΘΗΝΑΙ: Κηφισού 41, Αγ. Ιωάν. Ρέντη-Τηλ. 484.111

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 37 - Τηλ. 510-285

ΑΤΕΛΩΣ (ΤΡΑΝΖΙΤΟ) ΔΙΑ: ΠΛΟΙΑ - ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ - ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ - ΣΕΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΑΣ

παυσες νά θεωρείται από το Κράτος ώς άντικειμένον έκμεταλλεύσεως και μόνον.

Σά συνέχεια, τό διπουργικό κύτο γράμμα, έντοπιζεται σ' ένα θέμα προστιθέμενο κατ' αρχήν στο δικαίωμα των ναυτικών νά καταθέτουν τά κρήματα τους σε Ελληνικές Τράπεζες, σε συναλλαγματικές και με προνομιακό, μάλιστα τόπο, ένω με το μέτρο αυτό, πολλά ψέλειται και τό Κράτος μας με την εἰσαγωγή περισσότερου ναυτιλιακού συναλλαγμάτου. Και τελικά, ικατήγει: δι' ἐπίσημος ἐπιστολογράφος:

«Προσέτει, θά ξέτασσω πάσσαν τυχὸν αποφίνησας ἐπὶ τῶν ὑπέρ τῶν Ναυτικῶν μας μέτρων. Ἐν κατακλειδῖ δέ, δράττομαι τῆς εὐκαιρίας, σπουδαίας ἀποστείλω εἰς ἑσάς προσωπικᾶς, τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὸ πλήρωμα, τοὺς πλέον θερμούς χαιρετισμούς μου, εὐχόμενος εἰς ὅλους ὑγείαν καὶ καλὸν ταξίδιον». Ακολούθει δέ ή υπογραφὴ τοῦ ἴδιου τοῦ Ὑπουργοῦ.

Τό γράμμα κύτο διαδέστηκε πολλές φορές. Και στο μεταξύ μεγάλο μεταδολισμὸν αἰσθανόταν στήν φυγὴ του διπούρχος. Η καρέκλα του μεταμορφώθη ἀπότομα σε ἐπίσημη πολυθρόνα καὶ οι διατάξεις τοῦ γραφείου του πή-

ραν διατελήν στὰ μέτρα ἐπίσημου γραφείου. Τίνας τό κεφάλη του, στὸ αἰσθηματικό κάποιος ἀσυνήθιστος δάρους καὶ λουνήθιστης εὐθύνης, φυνάδοντας τὸν καμαρότο του νά τοῦ φέρῃ, κατέσων ἔνα διπλὸν οὐδόν.

Ἀπὸ τὴν ὥρα κατή, ἀλλή σκέψη δὲν ἔμπικαν στὸ μυαλό του. Πρέπει νά φυμαρφωθῷ ἀμέσως μὲ τὸ γράμμα τοῦ Ὑπουργοῦ, μονολογόνος. Πρέπει: τὸ ταχύτερο νά ἀπαντήσω στὸ γράμμα τοῦ Ὑπουργοῦ. Πρέπει: στὸ συντομώτερο νά πληροφορηθῶν δοι, διτοι μονάρχας δι' Ὑπουργοῦ καὶ πόδες καρυπιὰ ἀναβολῆν νά προσκρυμοθῆσι στὰ λεγόμενά του. "Γεταρά, σάν πέρασσαν οἱ πρότερες ἀντυπώσεις, ἀρχίσε νά παραληγῇ τὴν παλιγά περιστατικὴ τῆς ζωῆς του καὶ τὴν ἀσημαντη ἀξία τῶν ναυτικῶν, ἀκόμα καὶ κατὸν τῶν Πλοιάρχων, δηλ. "νύο στὸ καιρισμὸν τους ἀπὸ ἐπίσημας ἀνέσ ἀλλὰ καὶ τῆς κοινωνίκης ὅλης γενικά. Θυμόταν ταπεινώσεις στὰ Λιμεναρχεία, στὰ Τελωνεῖα, στὰ Ηροξενεῖα. Θυμόταν πόδες κάποιας φορά, ἀκεὶ στὸν ἔλεγχο τοῦ συναλλαγμάτου, τὸν ἀνάγκασαν νά θράλλη τὰ παπούτσια του, μετὰ τὴν γενικὴ αιματικὴ τοῦ ἔρευνα, μὲ τὴν ὑπόψιν διτοι εἴχε κρυμμένες λίρες χρυσούς καὶ δολάρια. Τούς δὲν λώσαν καὶ τότε διτοι ηταν Πλοιάρχος.

«Πλοιάρχος μπορεῖ νά είσαι στὸ καράδι σου, τοῦ ἀπάντησαν βάναυσοι. Ἐδῶ είναι: οὐ πηρεσία ἐλάγγου συναλλάγματος. Καὶ ἡμεῖς θὰ κάνουμε τὴ δολειά μας, καθὼς καταλαβατούμενοι». Καὶ ἄλλα, καὶ ἄλλα. Νά ποδ τὰ δεδοκίων: καὶ διότος δι' Ὑπουργός στὸ γράμμα του: «Ο Ναυτικός, ἐπωνυμός νά θεωρηται ἀπό τὸ Κράτος ώς ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως καὶ μόνον». Τι ἄλλο λέει ἀυτή η κουδίντα; «Οτι στὸ παρελθόν δι' Ναυτικός δὲν ηταν περισσότερο ἀπὸ ἔνα ἐκμεταλλεύσιμο στοιχεῖο, ἀνάκτο μεγάλυτερης προσοχῆς η καλύτερης τάχης». Ήταν σάν τις γαλακτοφόρες ἀγελάδες, δησο πέρα ἀπὸ τὸ καθημερινὸν ἀριμεγμα δὲν ἀξίζουν τίποτα περισσότερο σύτο πρέπει: ξεχωριστὴ περιπόνηση. Μά γιά δέται τώρα, τι διαφορά; Ολόκληρος Ὑπουργός πήρε χαρτί καὶ πέννα γιά νά ἀσχοληθῇ μὲ τὸ ἀτόμο του καὶ νά τοῦ καρδιάσῃ ἔνα σωρὸ καλές κουδέντας.

Μ' αὐτοὺς τοὺς καινούργιους ἐνθουσιασμούς, δι' Πλοιάρχος κάλεσε τὸ ίδιο δράδον τοῦ ὁρμωματικούς τοῦ καραδιοῦ του, τοὺς ἀνέπτυξε τὸ μεγάλο νέο του καὶ διλοιπούσι μαζί, κατέβηκαν στὸ σαλόνι, δησο καὶ ἀκάλεσαν διο τὸ πλήρωμα. Διαδέστηκε τὸ Ὑπουργικό γράμμα, ἔγινα κατάληκη ἀνάπτυξη καὶ δι' ἐνθουσιασμὸς δὲλων ἐκεὶ μέσον. Σὲ συνέχεια, μποραδήθηκε πάλι στὸ γραφείο του, γιά νά ἔτοιμαση τὴν ἀπάντηση.

Δὲν δυσκολεύθηκε στὴ διατύπωση. Λέξ εκεὶ διέτι του η πέννα ἐνθουσιάστηκε καὶ αὐτή, γιά νά τρέγη ἀσυγκράτητη πάνω στὸ χαρτί, χωρὶς νά περιμένῃ τὴ δική του σκέψη:

«... Ἀπὸ εἰκοσιπενταετίας ναυτικός μὲ δεκαπέντε χρόνων Πλοιάρχια, πρώτη φορά αισθάνομαι καὶ ἐγώ ὅτι ἀποτελῶ μέλος τῆς Ἑλληνικῆς Κοινωνίας καὶ ὅτι η Κυδέρνηση τῆς Πατρίδας μου γνωρίζει τὴν ὑπαρξὴν ναυτικῶν, ἀποκλήρων ώς τώρα ἀπό κάθε Κοινωνική η πολιτική ἐκδήλωση. Τὸ γράμμα σας, μάς θεοβαίνει ὅτι, ἀν καὶ ἀπὸ πολλές χιλιάδες μίλια, ἀναζητοῦμε τὸν ἐπιούσιο μακράν τῆς Πατρίδος μας, ὑπάρχουν ἀνθρώποι που πάρεις μένθυμονται, ἔνδιαφέρονται γιά τὴν τύχη μας καὶ ἐκτιμοῦν τὸ δεράν καὶ ἄχαρι ἔργο μας. Αισθάνομαι σήμερα τὴ δεύτερη μεγάλη συγκίνηση τῆς ζωῆς μου. Ή πρότη, ηταν ὅταν τὴν 29ην Σεπτεμβρίου, δόθηκε καὶ στοὺς ναυτικούς τὸ δικαίωμα νά δώσουν μὲ τὴν φήμο τους τὴ γνώμη τους, γιά τὸ καινούργιο μας Σύνταγμα. Μὲ τὰ δυὸ αύτὰ περιστατικά, αισθάνομαι τὰ ταξίδια στὸν Ὀκεανὸν σὰν κάποια ὑποχρέωση πρὸς τὴν Πατρίδα μου, παράλληλη ὑποχρέωση μὲ ἔκεινη τῆς πρὸς τὴν οἰκογένειά μου καὶ πρὸς τὴν Ναυτιλία μας γενικά. Συνέπεια, νά είναι τώρα τὰ ταξίδια μας χαρούμενα, μὲ μεγαλύτερους σκοπούς καὶ μὲ πλατύτερα ἔνδιαφέροντα. Τὸ πλήρωμά μου καὶ ἐγώ, σᾶς εὐχαριστοῦμε καὶ σᾶς εὐγνωμονούμε.

Ὕπογράψηκε τὸ γράμμα, σφραγίζει τοῦ καραδιοῦ του καὶ πήρε τὴν δίγνωσκη.

Πρόσκειται γιά Ιστορία ἀπλή καὶ μάλλον ἀσήμαντη. Σημαντική δημοσιεύεται καὶ ἔνδιαφέρουσα καὶ ἔντυποι ταχινής καὶ, κάποιας, συγκινητική είναι: γιά δεσμούς ἀνάλωσαν τῆς ζωῆς τους στὰ πέλλαχα, ἀναζητοῦντας τὸ φωμή τους ἀπὸ χιλιάδες μίλια μακριά ἀπὸ τὴν οἰκογένειά τους καὶ τὴν Κοινωνίαν ὅλην γηράτη. Γιὰ δεσμούς, μὲ τὸ σκληρὸν τους ἐπάγγελματα διατερήθηκαν διεξαγόρευαν τὰς χαρεῖς τῆς ζωῆς τους, ἀλλὰ πιστεύουν διτοι προσέφεραν περισσότερα ἀπὸ κάθε ἄλλον, στὴν οἰκονομικὴν ἀνάρρωσην καὶ οἰκονομικὴν εύημερία τῆς ζωῆς Πατρίδας μας. Καὶ ἀντὶ στοργῆς, ἀντὶ ἀναγνωρίσεως, ἀντὶ κάποιους ἔνδιαφέροντος, δοκιμασαν τὸ πικρὸ ποτήρι τῆς δίγνωσκης, τῆς ἀγχοτικής καὶ συγκάτατης τῆς στυγνῆς ἐκμετάλλευσης.

Τὴν Εθνικὴν Επαναστατικὴν Κυδέρνηση μηνηγούει: τὸ Ὑπουργικό γράμμα. Καριμίκα ἀμφοτελία δημοσιεύεται τῆς ζωῆς Πατρίδας μας. Καὶ ἀντὶ στοργῆς, ἀντὶ ἀναγνωρίσεως, ἀντὶ κάποιους ἔνδιαφέροντος, δοκιμασαν τὸ πικρὸ ποτήρι τῆς δίγνωσκης, τῆς ἀγχοτικής καὶ συγκάτατης τῆς στυγνῆς ἐκμετάλλευσης.

## ΕΛΛΗΝΕΣ NAYTIKOΙ

### Τὸ φυλλάδιο τοῦτο δὰ μαδοροῦσε νὰ σᾶς βοηδόση.



"Αν υπάρχη πιθανότης νά πιάσετε σε λιγάνι τῆς Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νά σᾶς στείλουμε τὸ εἰδικό φυλλάδιο μας. Σάς έχεις πάντα MIDLAND BANK

Θὰ σᾶς βιοηθήσῃ νά κάνετε οἰκονομίες  
ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦ.

Πληρώνει τόκο στὰ λεπτά σας,  
στέλνει τὰ χρήματά σας στὸ σπίτι σας.

Συμπληρώνετε αύτήν την φόρμα ταχυδρομήστε την σήμερα!

Σάς παρακαλῶ νά μον στείλετε τὸ φυλλάδιο σχετικά μὲ τὶς τραπεζικὲς υπηρεσίες που θὰ μον θένται.

ΟΝΟΜΑ: \_\_\_\_\_  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: \_\_\_\_\_

TAXYDROMHSEATE TO STHN:



**Midland Bank**

5 THREADNEEDLE STREET, LONDON, E.C.2.

\*Όλη η άδειαγραφία μὲ τὴν Τράπεζα μπορεῖ νά γίνεται στὰ Ελληνικά.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## **Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ**

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ήπορευθείμενός νά την μέσα στην πλέον ἀπότομες φυσικές ἀντιθέσεις, τις ακήριες και συναφακομένες ήμερες, τὴν διεύθυνσιν καὶ τὸ σκόπιον τοῦ δριζῆντος τοὺς ἄγριους ρράχους καὶ τὰ ἕρεματα δέκτε, τὰ σκοτεινὰ καὶ φωτεινὰ κρύσθια, τάν γνησιά καὶ τὰ τραχύρροιδικα καὶ τὴν γεμάτην καλήγρην καὶ ἀλλοτε φουστουνιασμένην θάλασσαν, ἐπεζήτησε τὴν προστασίαν τοῦ Θείου. "Ολαὶ κατέται αἱ ἀντιθέσεις προκαλοῦσσι δέος εἰς τὴν φυγὴν τῶν παλλαῖν υγιτικῶν, ἐδικαιούσθργγαν κατὰ τὰ πολὺ πλακαῖν χρόνια τὴν ἀνάγκην τῆς λατρείας δὲλων τῶν προστοποιημένων δυνάμεων τῆς φύσεως. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, δηπος καὶ ἀλλοτε ἔχομεν σημειώσεις, ὁ ἀρχικοὶ Ἑλληνικὸς νοῦς κατεσκεύαζε ἔνα πλήθος ἀρχήρων θεοτήτων, ἡμιόνων καὶ τοπικῶν ἀγάθων ποιῶν δικιμόνων, οἱ δηποτεῖς ἀντιπροσωπεύων διέψφορες φυσικές κατατάξεις καὶ δυνάμεις;

Η ἑμιφάνειας τοῦ Χριστοῦ καὶ αἱρεσίας τῶν ἀκεχά-  
νες τὴν τάξιν κόπτει τὸν νοστικὸν, νὰ ἀποκα-  
λοῦνται τὴν προστασίαν τοῦ Θεοῦ, ἀλλὰ μετέ-  
στρεψει κόπτες πρὸς ἄλλα πρόσωπα τοῦ Χρι-  
στιανικοῦ Πνεύματος, μὲν ἴδιοτέτακτος πλέον ἀν-  
θρωπινούς. Ὁ «Ἄγιος Νικόλαος, προστάτης  
τῶν νυκτολόμων, συγκεντρώσοι τίς παρα-  
κλήσεις τῶν νυκτοιδῶν εἰς ὅλας τὰς Ἑλληνι-  
κὰς Οὐκλέσσες. Σποργικός, ἀναδέστει μέσος ἀπ’  
τὰ κόμικα διά τὸ οὐρανὸν τῆς σωτηρίας, καὶ ἐκεῖνοι εἰς  
ἔνδειξην εὐγνωμοσύνης ἔχουν γεμίσει τοὺς βρά-  
χυς τοῦ Αἴγακον μὲν ἐκκλησίας τιμώμενας μὲ  
τὸ δυνατό του.

ΑΛΑ' ΑΙΓΑΙΟ ολεσ τις θαλάκες υπάρχειεις, ποδ  
έχαρξισαν την προστασιν των εἰς τὸν νωτικόν,  
μηδὲ καὶ αὐτοῖς τοῖς κατ' ἔσοχήν προστάτου Αγίου Νικολάου, ακμήις δὲν ἀτιμήθη, μηνύθη,  
ηγραπήθη, αδύνη καὶ ἐλατερώθη εἰς Αντο-  
νίουν καὶ Δάσους ἀπὸ τοὺς νωτικούς, δυον ἡ  
Παναγία. Ἐντελεῖς ἔξηρετικὴν θέσιν κατέλα-  
βειν εἰς τὴν καρδίαν τῶν. Κατέστη καταφυγὴ  
τοῦ Αιγαϊκοπλάκυτον ναρτού, ἀλλὰ καὶ παντοῦς;  
Ἐλλήνης ἐν πινδοῖς καὶ οὐδέποτε. Σερέ-  
φομεν αὔμερον τὸ πρόσωπον μηδὲ πρὸς τὴν  
ιερὰν κότην νῆσον Τήνον, τὴν εὐρισκομένην  
εἰς τὸ κέντρον τοῦ Αιγαίου, τῇ Θαλάσσῃς ποι  
μέναν τὶς ἐλληνικές νωτικές παραδόσεις γι-  
λιάδες πονίκαι. Ήμέρας ἕστην, καὶ ἀπὸ καθό  
αγμένον τὴς γῆς ἔχει: Ήμέρας οὖτε: ὅτι ἐλληνικας νωτι-  
κας να ἐκπλήρωση τὸ τάχυ ποδὸς τὴν Μεγχαλ-  
ληρη. Απειρά τὰ θαύματα τῆς Θεοτόκου εἰς  
τὴν Θάλασσαν, αἰπεῖς, οὐδὲ λέγεις κανεῖς, τὰ ἐλ-  
ληνικά πλοῖα, ἀλλὰ καὶ τὰ ζένην κ,  
ἀρκει νὰ τὸν ἀποκλασθεῖν κανεῖς μὲν συντριβήν  
καρδίας καὶ μὲν ἀπόλυτον ἁμπιστοσύνην.

"Η ἀλληλή; περάδοις ἀνταρτέει. Στις μόλις είχον έγερθε τὰ θεμέλια τοῦ Ναοῦ τῆς Ιωνικῆς τῆς Γένου, τὰ καταπλάκατα είχον ἐκτινάχθη. Ήσείλυπο: Όλοι ἐξαιπτώντο διτεῖς πρὶν τὸ ἔργον ἀρχίσαι: Οὐδὲ διεπεπτώτο. "Οταν κάποιο πρώτην γένεσιν τὴν νήσου ἔνικ ἄγγειον πλοιον, τὸ ὅποιον ἔφερε τὸν ὑποτρόπειον τοῦ Ἀγγείου: Εἳσον Φίλοι, ὁ ὅποιος, μετά τοῦ πλοιάρχου φύγει. Ταῦτα κακούλων εἰς ἀδιάφορους

Μετά τὴν ἀγγυροδολίαν τοῦ πλοίου εἰς τὴν τόπον ἀλιμένων Τήνου ἐγκαθέθη φοβερὰ τρικυπίδια. Ησελώρια κύματα κτυποδέσκαν εἰς τοὺς βράχους τῆς παραλίας, ἔσουσις νὰ παραχύσουν καθότι. Μικρὰ πλοῖα ἡγυροδολιγεύουσαν πλαγίους ἐξώτικαν εἰς τὴν παραλίαν παρασυρθέντα ἀπὸ τὴν μενίκιν τοῦ ἀνέμου καὶ τῶν κυμάτων. Τὸ ἄγγιγκευον πλοίου «As you like it», τοῦ «Ἀγγλον» πλοιάρχου Τάξη ἡγυροδολημένον εἰς τὸ μέσον τοῦ ὄφεως, θήρασε νὰ κλεψυδρίζεται: δεινῶντας καὶ νὰ κινδυνεύῃ. Αἱ εἰς τὴν Θάλασσαν ἡγυροφεί τοῦ θήρως εἰς νόπτεωνται ἡ μία κατόπιν τῆς ἀλληλῆς. Λίγο ἀκόμη καὶ τὸ πλοίον Θάσουτριβόεστι τῶν βράχων. «Ο «Ἀγγλός» πλοιάρχος εἰδὼς τὸν μεγάλον κινδύνον καὶ τὸ πλοίον τοῦ ἀγγυρόθεμνον ἀπὸ ἕνα μόνον σχοινὶ ἐμόρφῳ μαγίκᾳ τοῦ στολεύσιν τῆς θύεως. Ησελό-

δος ἔστρεψε τὸ βλέμμα του πρὸς τὴν Ἑρώαν καὶ εἶδε ἐκεὶ Φηλὰ ἐπὶ τοῦ λόφου τὸν ἀνεγειρόμενον Νύχον. Μὲ δάκρυσι εἰς τὰ μάτια ἐπεκλαίσθη τὴν Θείαν ἐπέμβασιν τῆς Θεομήτορος ὑποσχεῖ ἐκανὼν διετύλιξε τὴν Θεοτόκον ἐὰν τὸ πλεῖστον του ἐσώζετο.

Τότε οι εἰς τὴν παραχώλιαν εὑρίσκομενοι περίστησκοι μάρτυρες καταπληγτικοῦ θεάματος. "Οὐλή η Θάλασσας ἔγκυολοθεῖ: νῦν μαίνεται: καὶ μόνον γύρω ἀπὸ τὸ ἄγκηλον πλοεῖν θέτο γαλλῆν, θεῶν μιν καὶρ ἀδράτος Οὔπεράνῳ κόπτειν ἀπλομένην νῦν ἡμιπέδους τὰ ἄγρια μύματα. Τηλεοίσιον ἔσθιθμ!

Ο "Αγγλος πλειστροχος" ον και έπειδη δοξοριζει  
έπιστημαν εις την υπερφυσικην δύναμιν της  
Θεοτόκου η δοπια τὸν οντος απὸ τον θλεθρονο  
και δὲν ἀλλαγμένα την πρός κάτιν οντότηταν  
του. Την πρώταν της ἐπομένην ἔγειτο θύμον  
τοι πλειστον ησπάσθι με εὐλαβεσιν και φύδον  
την ειδών και προσέφερων εις τοὺς ἑπταράποντα  
τη 100 διετήλα και διε την δοπιων ἔγγονοι οι γη-  
σειν η ἀργακία της άνεγέρρεσσεν.

Τὴν πλειαν ἀπόδεις μου εἰς τὸν ἀντίθημα.  
Μήτηρ Θεσσαλίας με ὑπὸ τὴν παιάνην  
(Σοφ.)

ΔΕΝ ΉΤΟΥΝ οι δυνατοί ή Τάγος νά μη έχει  
και προστορία ταράχα. Έτοις πρίν την λατρεία  
της Μεγάλης θεότητος είχαν οι Έλληνες  
ζητείσθαι θεού της ουλάσσεσσας, ή Ποσειδώνα και ή  
Αρμενίτην. Ο Ποσειδών, θεός ισχυρός, μεθό-  
ηνος, εύρεσταρνος στο σῶμα, χειροπόδιοι και μὲν  
έκαρπος, έκφραστος, είλαν: Ήσσδε τραχύς και ὁρ-  
γίλος. Από τὰ γαρκαντηταῖς του διαφένει-  
ται: ή σφραρότης τῶν κισθητάτων του, ἀπό τὰ  
ὅποια ταράσσεται: τὸ ὑγρὸν στοιχεῖο. Φέρει εἰς  
τὸ ἔνα του χέρι: τὴν τρίχαν, μὲν τὴν ὅποια τα-  
ράσσεται: τὴν Θάλασσαν και ἐγείρει τὰ κύματα.  
Οι τρειςμέσας ἑθομονότος ἀποτελεσμάτων τῆς δργής  
καὶ θεοῦ και η ἀθροποτος προσετάθουν νά τὸν  
καταπέπλησσον μὲν προσαγεύει και θυσία.

Τὰ ράχαγματα της Αιγαίου πού συγκρίνουν τις ράχες των έπανω ξηπό της κόμπων, φαίσκουνται, κατά τὴν πίστωσιν τῶν ράχαγματων, εἰς ἀνέγερσιν τοῦ Ησαΐδηνος καὶ Θερόβοντος σῶν οὐρανογερμάκων τοῦ δικτύου καὶ τῆς Τύρου πεπλάγη, μὲν οὔποτε λατταρίδα πού θεα-

Κατά τούτη, ο λαρυγγός τῶν ικανών τῆς Τύφου, ἀλλὰ καὶ τῆς λοιπῆς Εὐλέτων πρὸς αὐτούς Περιστρέψαται, ἀπορρίζειν ἀποτέλεσματα πληρωμῶν μηδὲ ἐσταύτην φυγήν ἀνάγκην. Ταῦτα προέρχονται καὶ μνημερόνα κύριον κτυποῦν ἀλλήλοις ἀπό δύο τοις ἄλλας τοῦ φύσιος. Τὸ λύγος γένηται παραρρύστας: ἀπό τῆς σχεκτικῆς φύσης καὶ τούς ἀνένθους. Οἱ τρικυμίες ταλαπωροῦν καὶ καταπονοῦν τὰ πλεύσιμα. Τὰ φυτικά μέσα, καὶ τὰ φυσικά ἀπεδόγκων σε τῷ δρόμῳ τοῦ θερό.

Εξάλειψη προσδικχούστοι οι προσκυνήστες πρώτης ήπης την Τήνο και τα γύρω νησιά και δυτικών άποικην την Ελλάδα, τὴν Κάτω Ιταλίαν, τὰ παράλια τῆς Μαρκης Ασίας και τῆς Αφρικῆς, επί της μεγαλοπόλεως ἔργοντο. Λι πεντηκούντα πρώτη έτελονθρόνο εἰς τὸ ιερὸν τῆς Τήνου, τὸ θυμιτερομένο εἰς τοὺς δύο συζύγους Θεοὺς τοῦ Ηγεροῦ στοιχεῖον κατέ τὸ φυνόπορο και τὸν γεμιδόν, ἥσαν μάτε μὲ τὶς δεκάσιες και τὶς προσσυνέχεις νὰ εξαμηνίσουν κάτοις, διό νὰ καταπάσχουν οι τριηνίτες και νὰ καταπεριθύῃ η δύνη τουν, ἀλλὰ και μὲ τὸ προσκύνησις, εἰς διοίσεις και τὰ ἀναθήματα, νὰ εὐχαριστήσουν διὰ τὴν απετρίαν τουν, ἀπὸ επιγέμες κινδύνουν.

"Οπως σύμερον, πανελλήνιου τὸ προσκύνημα  
καὶ τότε εἰς τὴν Τύρον. Μίx διαρκῆς ἀνακύ-  
κλωσις τῆς Ιστορίας μὲ τὴν ίδια βάσις: πάντοτε,  
οὐδὲ τέρας: εἴτε Χριστιανισμός ἐπικυρεῖται

三三三 三三三三三三三三三三

ΛΙ ΝΑΓΤΙΚΑΙ περιχρήσεις, ή πιστή σήρνος: καὶ ὁ ἐφαυριτακὸς νοῦς τοῦ Ἑλλήνος ναύτων, εἶναι τὰ στάθμερα στοχείων ταχυότητος τῆς συγγεινήν του Ἑλλάδος καὶ τῆς Ἑλλάδος τῆς δυτικής ἑποκήλης. Οὐ οὐδεσσέας, ως νοῦς καὶ φυγὴ, ἔκλεισθν μέσω εἰς τὴν πνευματικότητα τῶν Ἑλλήνων ναυτιλούμενών, καθέναν τῶν δυοῖν εἰναι: ἐνας Ὀδυσσεὺς περιπλανήμενος εἰς ὅλης τὰς ἡπέιρους, οὐκακαποτέ παντού, περίεργος νοῦς καὶ θερμός νοσταλγός. Γεμάτος νόστον, βλέπει καθός στηγμῇ τὴν γυναίκα του νῦν πετυμένη εἰς τὸ νηρὶ της τὴν ἐπιστροφὴν του, περίφρων καὶ πιστὴ ἡ Ηγελέδην. Φαντάζεται: τὸν οὐδόν του, φιλόδοτοργό Τηλέμαχο καὶ τὸν πατέρα του ὑπομονετικό Λαέρτην, προσκονδαλημένο εἰς τὸ πατρικό γηράκι νὰ μεγαλώνῃ τὸ μόσχο τὸν ειπειτὴ για τὴν ἐπιστροφὴ του.

Αὐτός, καὶ ἂν ἀπὸ τούς ἀνέμους διδηγθῇ πρὸς βορράν στὴ γύρω τῶν ἀγρίων Κικόνων καὶ ῥεπτικοῦ εἰς τοὺς κινδύνους τῆς ἔπηνης νοσητοπίας καὶ τῶν ἔθιμων, πάντα θά πλευρὴ πρὸς Νέσου, πρὸς τὴν Ἐλλάδα. Καὶ θέτων ἀκόμη πρὸς τὸ τέλος τῆς διαδρομῆς τῶν πάρου τὰ κώμιτα καὶ τὸν φέρουν εἰς τὴν γύρω τῶν Αιγαϊκῶν, θά γειον καὶ πάλι: καρδί: νὰ τὸν θεραπεύῃ εἰς τὸν ακοπό του.

Μία διατάξης παριπλέκει ή πορεία τού "Ελλήνων καρδιού". Ήσας φαρεί οι άσκοι του Λιόνου και οι ζωτικοί διάνυσμαί δὲν τὸν θάνατην εἰς τούς Ακιντριγόνες και τούς Κύκλωπες, έχει από τέλος μάκια πάντα κάποιο λιανί νὰ ποιεῖσθαι. Γενιτός δύνανται άνωλκανδρίναι τὸν δρόμο τῆς ἐπιτυχίας μὲν ὀλοκληρωμένη γνῶση: καὶ ἔμπαιροι. Απὸ τὰ συντετριμένα κάποιου πολέμου, ή δημιουργίας και διατάξης η δέξη. Η Θεία Πρόνοια κατευθύνει τὴν ρέση του πάντα πρὸς τὴν Ήδων και πάντα θεὶ μεταθή κάποιος Εὐρώπης νὰ κοινοποιήσῃ πρός τὴν υγιενὴν Καλύψῳ τὴν ἀμετάτερην τὸν ἀπόδυξαν: τῷν θευτάντων περὶ απεκδύσου τῷ πλακυθέντοι. Οδυσσέως

Στὸν δῆμον τὸν παγκαπιδίαν τὸν ιερόν  
νὰ εὐηγέρσῃς· νάνος· "Εκκρήδης ὁ δρόμος,  
γενίτος περιπέτειας, γεμάτος γνωσίας.  
Τοῦς Ακιστρωγόνας καὶ τοὺς Κύκλωπας,  
τὸν Θυμοτένα Ποσειδόνην μὴ φοβᾶσθαι;  
Ἔνι μὲν ἡ αἰχμῆς σου ὑψηλὴ ἔνι ἐκλεκτῇ  
ποικιλίᾳς τὸ πυρθήμα καὶ τὸ σῶμα σου ἄγ-  
(γίζει:  
(Καθίσσων)

(X) 1998-1999

**PORTUGAL**

Address your enquiries to:

# SHIPBROKERS STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

#### CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: GOMESCO TLX: 1545

**LISBON (2)**  
AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS  
General agents for Greek 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



**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.



εύθυνην είς τὸν κυβερνήτην τοῦ ρυμουλκοῦ, ὅλα τούναντίον ἔθεώρησεν ὑπεύθυνον τῶν ζημιῶν τὸν πλοίαρχον τῆς ρυμουλκούμενῆς θαλασσῆς.

Τρίτον, ὅτι κακῶς τὸ Ἐφετεῖον δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὅψιν καὶ δὲν ἔξετίμησεν τὸ δῆμον καὶ ἀκόμη ὁ κυβερνήτης τοῦ ρυμουλκοῦ ἀναλαμβάνει τὴν εὐθύνην τῶν χειρισμῶν, ὁ πλοίαρχος τοῦ ρυμουλκούμενου ὀφείλει ἐν τούτοις νὰ συνεργάζεται μετὰ τοῦ κυβερνήτου τοῦ ρυμουλκοῦ καθ' ὅλην τὴν ἕκτασιν καὶ δῆμον πλοίαρχος τῆς θαλασσῆς ἔτελε ἐν πταίσματι μὴ χρησιμοποιήσας τὴν πρωστήριον δύναμιν τῆς θαλασσῆς πρὸς ἀποτροπὴν τῆς συγκρούσεως.

Ἐπὶ τῶν λόγων τούτων τῆς ἀναιρέσεως τὸ Ἀκυρωτικὸν ἔκρινεν δῆμον κατὰ τὴν ἀνέλεγκτον ἐπὶ τῆς οὐσίας κρίσιν τοῦ Ἐφετείου προέκλεψεν δῆμον ἐκ τῶν συνθηκῶν τῆς ρυμουλκῆσεως ὁ κυβερνήτης τοῦ ρυμουλκοῦ, ἐμπειρος ναυτικός, ὥφειλεν νὰ προΐστη δῆμος ρυμουλκῆσεως ἐφέρετο ἀναποτρέπτως πρὸς τὴν προκειμένην τῆς Δημοκρατίας δῆμον προσδεδεμένον τὸ θαλασσῆς «Περιστέρα» καὶ κατ' ἀκολουθίαν ὀφείλειν νὰ ζητήσῃ τὴν σύμπραξην δευτέρου ρυμουλκοῦ καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ρυμουλκούμενου θαλασσῆς, οὐτίνος ἡ ἴπποδύναμις τῆς μηχανῆς ἦτο ἀνωτέρω τῆς τοῦ ρυμουλκοῦ. Μή πράξας ταῦτα ὁ κυβερνήτης τοῦ ρυμουλκοῦ ἀνέλαβεν αὐτὸς μάνος ριψοκινδύνως τὴν εὐθύνην τῆς ρυμουλκῆσεως θαλασσῆς δῶλος βρύσιον.

Ταῦτα δεχθὲν τὸ Ἐφετεῖον ἔλαβεν ὑπ' ὅψιν τοὺς προταθέντας ἰσχυρισμοὺς καὶ ἔξετίμησεν κυριαρχικῶς τὴν ἔκθεσιν πραγματογνωμούσην ὃστε νὰ καθίσταται ἐν τούτῳ ἀπορριπτέας ἡ ἀναιρέσις ὡς ἀδέσπατος.

Εἰς τὸ δευτέρον τημῆτα ἡ ἀναιρέσις παρεπονεῖται κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου δῆμον ἐσφαλμένως αὐτὴ ἀπέρριψεν τὸν ἰσχυρισμὸν δῆμον δῆμος τῆς ρυμουλκῆσεως μετάγει εἰς τὸ ρυμουλκούμενον πλοῖον τὴν διοίκησιν, τοὺς κινδύνους καὶ τὴν εὐθύνην τῶν χειρισμῶν διαφορούντων τῶν ὀπίσιων ὅπληθεν ἡ ζημία. «Οτις ἡ ὄπτρα καθ' ἡνὶ τὸ πλήκωμα τοῦ ρυμουλκοῦ θεωρεῖται ὡς προστηθὲν τοῦ ρυμουλκούμενου, δὲν ἔξεισιοῦται μὲν πρὸς ρήτοραν ἀπολογικήν ἀπὸ τῆς εὐθύνης, ἔχει δῆμος ὡς ἀποτελεσματικὸν δῆμον μετάγει τὴν εὐθύνην τῶν χειρισμῶν εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ ρυμουλκούμενου καὶ δῆμον μὴ δεχθὲν τὸ Ἐφετεῖον δῆμον δὲν ἔν λόγω ρήτρα περιείχετο εἰς τὸ ἀνεπιφύλακτως ἐξοφληθὲν τημολόγιον τῆς ρυμουλκῆσεως παρεδίσεν τὸ ἄρθρον 109 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος.

Ἐπὶ τοῦ τημάτου τούτου τῆς ἀναιρέσεως τὸ Ἀκυρωτικὸν ἔκρινεν δῆμον τὸ Ἐφετεῖον κατὰ τὴν ἀνέλεγκτον οὐσιαστικὴν κρίσιν αὐτοῦ ἔθεώρησεν δῆμον πλοίαρχητης τοῦ ρυμουλκοῦ δὲν ἀπέδεικνει καίτιον φέρων τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως δῆμος πλοίαρχητης τοῦ ρυμουλκούμενου θαλασσῆς ἀπέδειχθη τὴν ἔν λόγω ρήτραν πρὸ τῆς ἔναρξης τῶν χειρισμῶν τῆς ρυμουλκῆσεως καὶ δῆμον ἡ ἀνεπιφύλακτος πλοιωραὴ τοῦ τημολογίου ἐκ μέρους ἀλλοδαποῦ, δὲν συνεπάγεται τὴν ἀπόδοχην τῆς ἔν λόγω ρήτρας ἀναγγεγραμμένης γηλαστῆ, διὰ μικρῶν στοιχείων καὶ εἰς τὸ περιθώριον τοῦ τημολογίου. Ταῦτα δεχθὲν τὸ Ἐφετεῖον ἔξετίμησεν κυριαρχικῶς τὰς προσκομισθείσας ἀποδείξεις καὶ δὲν παρεδίσεν τὸ ἄρθρον 109 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος δῆμον δὲν λόγον ἀποδαίνει καὶ ἐν τούτῳ ἀπορριπτέα ἡ αἴτησις ἀναιρέσεως.

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἡ ἀνωτέρω δημοσιευμένην ἀποφάσισ τοῦ Γολλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ ἔξεδόθη πρὸ τῆς ἔναρξης τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου τῆς 3 Ἰανουαρίου 1969. Ο νόμος οὗτος δῆμον ἀφορᾷ τὰς ἐν λιμένι ρυμουλκῆσεις ὅρίζει νῦν αὐτοῖς διεξάγονται ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ πλοίαρχου τοῦ ρυμουλκούμενου πλοίου, δῆμος συνεπῶς εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὰς ζημίας αὔτινες προσγίγνονται κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν χειρισμῶν τῆς ρυμουλκῆσεως, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδεῖξῃ πταισμα τοῦ ρυμουλκοῦ.

# ‘Η Ναυτικὴ Ἐργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

## ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΑΠΟΛΥΣΙΣ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ "Η ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ"

Κατὰ τὸ ἄρθρον 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ὁ ναυτικὸς ἀστενησας, δικαιούται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλείται δαπάναις τοῦ πλοίου. «Ἐὰν δὲ ο ναυτικὸς ὑπέστη ἀτυχήματος αὐτοῦ ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου, εἶται δικαιούται εἰς τὰ νοσηλία καὶ εἰς τὸν μισθὸν ἐφ' ὃσον διαρκεῖ ἡ ἀσθενεία, οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν.

Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις ισχύουν καὶ ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀτυχημάτων ἐκ βιαιού συμβάντος, ἐφ' ὃσον ὁ ναυτικὸς ὑπέστη ἐξ αὐτῶν ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου αὐτοῦ ἐφαρμόζονται καὶ εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐξ ἀτυχημάτων ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων.

Συγχρόνως δῆμος ἐν προκειμένῳ ισχύει καὶ τὸ ἄρθρον 19 τοῦ Α.Ν. 373/1968 «περὶ αὐθεντικῆς ἐμμηνίας ἄρθρων τινῶν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. κλπ.», κατὰ τὸ ὅποιον ἡ ἀληθῆς ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. είναι δῆμον ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγω ἀσθενείας ἡ ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀποτελεῖ κατογγέλιαν αὐτῆς παρὰ τοῦ πλοίαρχου καὶ ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιούται καὶ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. (τῆς καταβαλλομένης λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοίορχου).

Κατὰ ταῦτα, τονίζεται εἰς ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου 'Αθηνῶν, δῆμον ὡς συνάγεται σαφῶς ἐκ τῶν ἀνωτέρω διατάξεων, ὁ ναυτικὸς δικαιούται τῆς καθοικομένης ὑπὸ αὐτᾶς ποστασίας εἴτε ἡ ἀσθενεία ἐξεδηλώθη κατὰ τὸν πλόνυ, γεγονός τὸ ὅποιον καὶ συνήθως συμβαίνει, εἴτε, καὶ συγχρόνως μὲ τὴν λήξιν τοῦ πλοῦ καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον εὑρίσκεται εἰς λιμένα ἐν ἀναμονῇ νέου πλοῦ. 'Οσαύτως καὶ εἰς περίπτωσιν ἀρκοῦ μετὰ τὴν ἀπόλυτον τοῦ ναυτικοῦ — ὅταν οὗτος ἀπελύθη ἐξ ὅλων λόγων καὶ οὐχὶ λόγω ἀσθενείας — ἢτοι μετὰ τὴν λήξιν τῆς σχέσεως ἐργασίας, ἐφ' ὃσον ἡ ἀσθενεία εἶναι ἀπότοκος τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπερστάσιν ἐπί της περίπτωσιν ἡ ὑπόληπτην.

Πρὸς τούτους, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 3 παράγραφοι 6 καὶ 7 τοῦ Ν.Δ. 2652/1953 διατηρηθέντος ἐν ισχύι διαύμενης τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ ἄρθρου 295 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δῆμον ἀσθενείας ὑπάρχουσαν πρὸ τῆς ναυτολογήσεως καὶ ὑποτροπίασσαν ἡ δῆμον ἀσθενείας χρονίαν παραξενίσαν, ἡ προστασία τοῦ ναυτικοῦ ὄφίζεται εἰς ιατροφρακευτικήν καὶ νοσοκομειακήν περιθαλψιν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις. 'Οσαύτως, παλιννοστησιν καὶ καταβολήν τοῦ ισχύοντος ἐκάστοτε μισθοῦ ἀσθενείας μέχρι δύο μηνῶν.

λύσεως τῆς συμβάσεως λόγω ἀσθενείας, ὁ ναυτικὸς δὲν δικαιούται νοσηλίων καὶ μισθοῦ πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν, οὐδὲ ἀποζημιώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

'Εξ ἀλλού, κατὰ τὴν ρητὴν διάταξιν τοῦ ἔδαφου β', τοῦ ἄρθρου 66 αἱ διατάξεις αὐτοῦ ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀτυχημάτος ἐκ βιαιού συμβάντος. 'Ἐὰν δὲ ὁ ναυτικὸς ὑπέστη ἐξ αὐτοῦ ἀτυχήματος αὐτοῦ ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου του, ἐφαρμόζονται καὶ αἱ εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ἀποζημιώσεως τῶν ἐξ ἀτυχημάτων ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων, εἰς τὴν ἔννοιαν τῶν ὀπίων συμπεριλαμβάνονται καὶ αἱ περὶ νοσηλίας διατάξεις τοῦ Νόμου 551/1915 μετὸν τὴν ἐκπνοὴν τοῦ τετραμηνού χρονικού διαστήματος.

Περαιτέρω, οὐδαμῶς ἀποκλείεται ἀξιωτικής ἀποζημιώσεως τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Αστικοῦ Κώδικος δῆμον ἐκ βιαιού παραβάσεως τῶν ἄρθρων 662 καὶ 914 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος, λόγω μὴ τηρήσεως τῶν ὅρων ἀσφαλείας ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄρθρων 922, 928 καὶ 929 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 16 τοῦ νόμου 551.

## ΥΠΟΧΡΕΩΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙ' ΑΣΘΕΝΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑ

'Εξ ἀλλού, κατὰ κρίσιν τοῦ 'Ἐφετείου 'Αθηνῶν ὑπόχρεως τῆς ἐκ τοῦ νόμου ἐπιβαλλόμενης προστασίας τοῦ ναυτικοῦ δῆμον ἀσθενείας είναι ὁ πλοιοκτήτης. 'Ως πλοιοκτήτης κατὰ τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου νοεῖται ὁ κύριος τοῦ πλοίου ὁ ἀκεταλευόμενος τοῦτο δι' ἴδιον αὐτοῦ λογαριασμόν. 'Επίσης ὡς ἐφοπλιστής τοῦ πλοίου θεωρεῖται κατὰ τὸν ἴδιον νόμον, ὁ ἐκμεταλλευόμενος δι' ἓστατον πλοίον ἀνήκοντας κατὰ κυριότητα εἰς ἄλλον. Σχετικῶς εἰς ἄρθρον 2 τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος 24 - 7 / 25.8.1920 «περὶ Κωδικοποίησεως τῶν νόμων περὶ εὐθύνης πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἐξ ἀτυχημάτος ἐν τῇ ἐργασίᾳ παθόντων ἡ ὑπόληπτην».

Πρὸς τούτους, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 3 παράγραφοι 6 καὶ 7 τοῦ Ν.Δ. 2652/1953 διατηρηθέντος ἐν ισχύι διαύμενης τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ ἄρθρου 295 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δῆμον ἀσθενείας ὑπάρχουσαν πρὸ τῆς ναυτολογήσεως καὶ ὑποτροπίασσαν ἡ δῆμον ἀσθενείας χρονίαν παραξενίσαν, ἡ προστασία τοῦ ναυτικοῦ ὄφίζεται εἰς ιατροφρακευτικήν καὶ νοσοκομειακήν περιθαλψιν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις. 'Οσαύτως, παλιννοστησιν καὶ καταβολήν τοῦ ισχύοντος ἐκάστοτε μισθοῦ ἀσθενείας μέχρι δύο μηνῶν.

# 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





# BANQUE DE DÉPOTS



## Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

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

Παρέχει δάνεια ή έγγυητικάς έπιστολάς δι' άγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις ναύλων.

MIA TRAPEZA EIΣ THN EΛΒΕΤIAN EIΣ THN ΔΙΑΘΕΣIN TΗS  
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

---

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 3 5  
SOCIETE ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. I2 I2046

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Λέγει ή Ισικαβατζίμα Χαρίμα:

## Η ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

Οι έφοπλισται τρέπονται πρός τά τυποποιημένα σκάφη.

Η ζήτησις νεοτεύκτων σκαφών προδλέπεται να έξακολουθήσῃ ζωηρά, έν συνδυασμῷ πρός τον κατ' έτος αυξηθείσαν δύκον των μεταφορών.

Η υιοθέτησις της μεθόδου μαζικής παραγωγής τυποποιημένων σκαφών κατέστη πλέον ύψιστης ανάγκης διὰ τά Ναυπηγεία. Ήτο ή μόνη λύσης αυξήσεως της παραγωγής των και αντιμετωπίσεως τού συνεχώς ύψουμένου κόστους των κατασκευών.

Η Ισικαβατζίμα Χαρίμα, ητος ίππηρεν διασκαπανεύς έπι τού πεδίου αύτού, διὰ της αναλήψεως πραγματοποίησεως των σχεδίων τών πλοίων τύπου Φρήντομ και Φόρτσιουν, παραδοσασ πρός τούς πλοιοκτήτας των περι τά έξικνοντα σκάφη Φρήντομ καθώς και τό πρώτον τύπου Φόρτσιουν, ύπο το φώς της κτηθείσης πείρας έπι τών πλοίων τύπου Φρήντομ έπεισθη διότι μόνον ή μεθόδος μαζικής κατασκευής σκαφών τυποποιημένων προδιαγραφών δύναται να ξεποιηθῇ σκάφη ποιότητος, ύπο χαμηλὸν κόστους και διότι αύτή είναι ή καλυτέρα μεθόδος πρός έφοδιασμὸν τών πλοιοκτητών διὰ τών έπιθυμητών σκαφών.

### ΤΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

Φαίνεται διότι πλοιοκτήται τινές ύποστηρίζουν διότι τά τυποποιημένα σκάφη προσομοιάζουν πρός τά έτοιμους ένδυμασίας ή πρός τοιαύτας εύτελους παραγγελίας και διά τούτου είναι εύθυνη και ποιοτικής πτωχά.

Ἐν τούτοις συμφώνως πρός τήν πείραν τής Ισικαβατζίμα Χαρίμα τά τυποποιημένα σκάφη βελτιούνται κατά τήν διάρκειαν τής ναυπηγήσεως ἀπό πλοίου εἰς πλοίον, φέδουν εἰς τήν ίψηλοτάτην στάθμην δύοφορά τήν ποιότητας αύτῶν και παρέχουν τάς μεγαλύτερας έμπιστοσύνης έπιδοσεις κατά τήν έκμετάλλευσίν των.

Τά τυποποιημένα σκάφη διαφέρουν διασκαπών τών έτοιμων ένδυμασιών. Ετοιμοι ένδυμασίαι ή ένδυμασίαι εύτελους κατασκευῆς περιορίζουν κατά βαθμὸν τινά τά μεγέθη και έπομένως άρεσκουν ή άπαρεσκουν εἰς έκεινούς οἵτινες πρόκειται να τάς φορέσουν.

Τά πλοία, έν πάσα περιπτώσει, παραλαμβάνουν φορτία. Τά φορτία δέν έχουν άτομικότητα και έχουν παγκοσμίως κοινά χαρακτηριστικά διά πάντας τούς λαούς. Τά φορτία δέν έχουν άτομικάς διαφοράς.

Συμφώνως πρός τά διάνωτέρα ύπάρχει κάθε λόγος ένισχύσεως τής τυποποιήσεως τών σκαφών αναλόγως τού είδους τού φορτίου, έκαστον δέ Ναυπηγείον δύναται να τραπῆ πρός τήν έκλιογή κατασκευῆς τού τύπου του τυποποιημένου σκάφους, τού μάλλον προσαρμοζομένου πρός τά διατιθέμενα ύπο αύτού μέσα ναυπηγήσεως.

Οι πλοιοκτήται δύνανται να έπιλεξουν τούς τύπους τών σκαφών τής προτιμήσεως των έπιτυχάνοντες να άποκτήσουν σκάφη άριστης ποιότης, ύπο χαμηλὸν κόστους και ύπο προεξησφαλισμένων σύστημα παραδόσεως.

Εις τάς περιπτώσεις ναυπηγήσεως τυποποιημένων σκαφών οι πλοιοκτήται δέν έχουν ανάγκην να άποστέλλουν έπιβλεποντας αντιπρόσωπον τών εἰς τά Ναυπηγεία. Οι πλοιοκτήται δυνατόν να έχωνται τού φόδου διότι τά Ναυπηγεία πιθανόν να έπωφεληθούν τού γεγονότος τούτου και να μή ναυπηγήσουν σκά-

φη καλής ποιότητος, έφ' διότον δέν θά τελούν ύπο τόν έλεγχον τού Έπιθεωρητού των και θά έχῃ άφεθη τό πάντα εἰς τήν καλήν θέλησιν αύτών τών ίδιων.

Είναι άλλης διότι αντικειμενικός σκοπός τής μαζικής παραγωγής τυποποιημένων σκαφών είναι ή ύποθεσιασμός τού κόστους ναυπηγήσεως, άλλ' ούδεποτε δύναται να έκληφθῇ διότι ή τοιαύτης μορφής παραγωγή είναι παραγωγή σκαφών κατωτέρας ποιότητος, διότι έαν συνέβαιναν τοιούτον τι, πρώτα τά Ναυπηγεία θά έπειτάντον τήν έξασφαλίσιν ούσιαστικών παραγγελών τυποποιημένων σκαφών, έφ' διότον δέν θά άπειδεινότερο, διαφράσης τής έκμεταλλεύσεως των, διότι τά πλοία αύτά είναι τά πρέποντα και παρέχουν έμπιστοσύνην και δύνεταιν διότι καθίσταται πλέον διαπαντρό ή κατασκευή σκαφών κατωτέρας ποιότητος, διότι τοιαύτα σκάφη θά συνεπάγωνται τήν άναληψην σημαντικών έπισκευών, έκ μέρους τών Ναυπηγείων, διαρκούνται τής περιόδου της έγγυήσεως. Ός έκ των λόγων τούτων τά Ναυπηγεία δέν δύνεται παρά νά κατασκευάζουν καλής ποιότητος σκάφη ή τή προσπαθείται των σπως μειώσουν τού κόστους κατασκευῆς. Τούτο είναι τό ίδιον μέτο τό έφαρμοζόμενον έπι τών παραγγελών της κατασκευῆς αύτοκινήτων ή άπερσκαφών, όποτε ή έπιβλεψις κατασκευής έποφέται εἰς αύτάς ταύτας τάς βιομηχανίας, χωρὶς τήν παράστασιν έπιθεωρητού τού παραγγελλοντος εἰς τά συνεργεία τών έργοστασίων.

### ΟΛΙΓΩΤΕΡΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ, ΕΥΚΟΛΩΤΕΡΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ

Σχέδια και μηχανήματα δέν είναι έπιτρεπτον να ισοβείνται διά τά τυποποιημένα σκάφη έφ' διότον δέν έχουν ύποστη δοκιμασίαν διαρκώσης τής έκμεταλλεύσεως, διότεντος δέ διότι τά μηχανήματα και μέρη αύτῶν κατασκευάζονται έπι τά βάσεως μαζικής παραγωγῆς ύπο τόν δέοντα έλεγχον ποιότητος και βάσει τυποποιημένων προδιαγραφών, κακή λειτουργία τών τοιούτων μηχανημάτων μετά τήν παράδοσιν καθίσταται λίαν σπανία.

Ἐπεδή παρουσιάζουν τάς έλαχίστας δυνατάς ανωμαλίας και δέν δημιουργούν άπωλείας χρόνου διαρκώσης τής έκμεταλλεύσεως, τά σκάφη τύπου Φρήντομ χαρακτηρίζουνται ύπο τών ένδιαφερομένων κύκλων ώς σκάφη δυνάμενα να ναυλωθούν άρδων και εύχερως.

### ΟΡΘΟΔΟΞΙΣΜΟΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

Διότεντος διότι άμφοτεροι, πλοιοκτήται και ναυλωταί, είναι έξοικειωμένοι πρός τά σχέδια και τάς λεπτομερείας άποδοσεως τών τυποποιημένων σκαφών, δημιουργούνται καθίσταται εύκολος ή σύναψις ναυλώσεων.

## “CATALINA” LTD ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

### ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η πείρα μας θὰ σᾶς έξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν και οίκονομικήν άποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



## ΤΑ ΥΠΕΡΜΑΜΜΟΥΘ



Τὸ «Hoegh Hill», ἀνωτέρω εἰκονιζόμενον, εἶναι τὸ μεγαλύτερον εἰς τὸν Κόσμον μὲτὸν σκάφος (μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον) τόννων ι.ω. 245.323, παρεδόθη πρὸ τίνος εἰς τοὺς Νοξιμούς Ιδιοκτήτας του ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Καβασάκι. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι 33.000 ἵππων. Ταχύτης 16.25 μίλ. Πλήρωμα 30 ἀνδρῶν. Αὐτοματοποιημένον εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Οὕτω τὰ τυποποιημένα σκάφη διευκολύννουν εἰς τὴν ἀπλούστευσιν τῶν ναυλώσεων μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ναυλωτῶν, καθόστον αἱ διαπραγματεύσεις, αἱ σχετιζόμεναι πρὸς τὰς ἀποδόσεις αὐτῶν καθίστανται περιτταὶ κατ' ἀντίθεσιν μὲ τὸ συμβατίνον προκειμένου περὶ ναυλώσεως συμβατικοῦ τινὸς σκάφους.

### ΜΕΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΣΕΩΣ

Πρὸς ἀνταπόκρισιν πρὸς τὸν σπειροειδῶς οὐδανόμενον δύκον τῶν φορτίων καὶ τὴν ἔκτινομένην ἔγητησιν νέων σκαφῶν, οἱ πλοιοκτῆται θὰ πρέπει νὰ διαθέτουν μεγάλον ἀριθμὸν τυποποιημένων σκαφῶν ὑψηλῆς ποιότητος καὶ χαμηλοῦ κόστους ναυπηγῆσεως.

Ιαπωνικῇ Ναυτιλιακῇ Ἐταιρίᾳ ἐκτελεῖ γραμμὴν τοῦ γύρου τοῦ κόσμου, ἔχουσα ναυλώσει πρὸς τούτο 6—7 σκάφη τύπου Φρήντομ.

Τὰ ναυλωμένα αὐτὰ σκάφη φορτώνουν αὐτοκίνητα καὶ προΐοντα χάλυβος ἐξ Ιαπωνίας δ.α. τὰς Ἡνωμ., Πολιτείας, σιτηρὰ ἐξ Ἡνωμ., Πολιτειῶν δι'. Εύρωπην, μηχανήματα καὶ χημικά προϊόντα ἐξ Εύρωπης διὰ τὴν Ἀφρικήν καὶ σιδηρομετάλλευμα ἢ τροφάς ἀπὸ Ἀφρικῆς διὰ τὴν Ἰαπωνίαν. Ἡ ἐκτέλεσις αὐτοῦ τοῦ κύκλου δι' ἐνὸς σκάφους θὰ ἀπήτει χρόνον ἐνὸς ἔτους, ἐνῷ διὰ τῆς ναυλώσεως τοῦ ἀνωτέρου σκαφῶν τύπου Φρήντομ ὁ πλοιοκτῆτης ἔχει ἐγκαταστήσει ἔνα εἰδος γραμμῆς (λάινερ).

Τοῦτο ἀποτελεῖ παράδειγμα πρὸς ἀπόδειξιν ὅτι οἱ ναυλωτοὶ ἐπωφελοῦνται τοῦ γεγονότος τῆς ὑπάρξεως διαθεσίμων σκαφῶν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ αὐτοῦ τύπου, ὡς τῶν καλουμένων Φρήντομ. Τὸ γεγονός τῆς προσφορᾶς εἰς τὴν ἀγορὰν πολλῶν σκαφῶν τῆς αὐτῆς σχεδιάσεως, πιθανὸν νὰ σημαίνῃ τὴν ἐπίτισσιν τοῦ μεταξὺ τῶν σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου συναγωνισμοῦ καὶ πιθανὸν τὸ γεγονός αὐτὸν νὰ δημιουργῇ ἀνησυχίας εἰς τινὰς τῶν πλοιοκτητῶν.

Ἐν τούτοις, ἐκτὸς τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ τυποποιημένα σκάφη ἔχουν ἔξησφαλισμένα πλεονεκτήματα ἐπιτυχίας καλυτέρων κερδῶν, ὡς τοῦτο ἀποδεικνύεται ἀνωτέρω, πιστεύεται ὅτι τὰ σκάφη αὐτὰ εἶναι ἐκεῖνα ἄπινα παρέ-

πλοῖα τελοῦν ὑπὸ δισχείρισιν ἀσφαλῆ, ὑπὸ χωμῆλὸν κόστος καὶ ἀνευ δημιουργίας ἀνωμαλῶν καὶ ἀτυχημάτων.

### Η ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ ΧΑΡΙΜΑ ΣΥΝΙΣΤΑ ΤΑ ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ

Ο Διευθυντής ἔξαγωγῶν πλοίων τῆς Ισικαβατζίμα Χαρίμα κ. Shigeur Machida ἀνέφερε τὰ ἔξῆς σχετικῶς μὲ τὰ τυποποιημένα σκάφη:

Ἡ ἐποχὴ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἑτέρους διὰ σκαφῶν διαφόρου σχεδίουσεως ἔληξεν. Σήμερον εἶναι ἡ ἐποχὴ ἀνταγωνισμοῦ δι' ἀγορᾶς σκαφῶν ποιότητος καὶ ἐμπιστοσύνης κατασκευαζομένων μαζικῶν.

Ἡ Ισικαβατζίμα Χαρίμα συνιστᾶ πρὸς τοὺς πλοιοκτητὰς τυποποιημένα σκάφη ἀπὸ πλοίων φορτίων εἰς χῦμα 16.000 τόννων ι.ω., μέχι πετρελαιοφόρων 265.000 ι.ω., τινές δημοτικές τῶν πλοιοκτητῶν ἔξακολουθούν ζητούντες σκάφη παρουσιάζοντα μικρὰς μεταξύ των διαφοράς.

Ἀντιλογισματικά πλήρως τὰς αἰτήσεις τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰ αἰτήματα αὐτῶν τὰ ἀφορῶντα τὰς τυποποιημένας σχεδίασίες, ὡς ἔκ τούτου δὲ προσπαθῶντες ἀνταποκρινόμενοι εἰς τὰς τοιαύτας αἰτήσεις νὰ εἰσαγάγωμεν εἰς τὰς σχεδίασίες τὰς ίκανοποιούσας τοὺς πλοιοκτητὰς μεταβολάς.

Ἐν τούτοις συχνάκις ἀμφιβάλλομεν περὶ τοῦ κατὰ πόσον οἱ πλοιοκτῆται ἀνταμείβονται καθ' οἰονόθπετο τρόπον, καταβάλλοντες προσθέτους διατάνας διὰ τὰς τοιαύτας τροποποιήσεις. Ἐπιθυμούμενον νὰ ἐπιστήσωμεν σοδαρῶς τὴν προσοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου διότι κατὰ τὴν γνώμην μας τὰ πλοῖα εἶναι πλοῖα διότι πρόκειται νὰ φορτώσουν τὸ αὐτό εἶδος φορτίου, ἀδιαφόρως τῶν μικρῶν αὐτῶν μεταβολῶν, ὡς πρὸς τὴν σχεδίασίαν των καὶ ἐπιμένων νὰ μὴ ὑπάρξῃ οἰδήποτες ύπολογισμος διαφορά κατὰ τὴν ναύλωσιν αὐτῶν.

### ΤΥΠΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ ΧΑΡΙΜΑ

	Μῆκος Πλάτος Κοῦλον Βύθισμα DWT (LT)	Κυρία Μηχανή Κόμβοι	Ταχύτης
	(μέτρα)		
Φρήντομ .....	134.111X19.81X12.34X9.03	14,800	Ντῆζελ 5,130
Φόρτιουν .....	155.45X22.86X13.56X9.74	21,500	Ντῆζελ 8,000
Μεταφορικά πετρ.)δῶν .....	162.00X26.00X14.35X9.45	29,550	Ντῆζελ 11,500
Μεταφορικά φορτίων εἰς χῦμα (Μπάλκ κάρριερς) ..	136.00X22.00X11.90X8.88	16,200	Ντῆζελ 7,000
» » .....	164.00X26.80X14.70X10.45	29,000	Ντῆζελ 11,550
» » .....	213.00X32.20X18.30X12.75	60,900	Ντῆζελ 14,000
Μεταλλευματοφόρα .....	279.60X44.50X24.70X18.25	162,500	Ντῆζελ 32.000
Δεξαμενόπλοια .....	300.00X50.00X27.00X20.70	226,00	Στρόβ. 33,000
» .....	320.00X54.50X27.00X21.00	265,00	Στρόβ. 40,000
Μεταλλευματοφόρα καὶ δεξαμενόπλοια .....	279.60X44.50X24.70X18.25	160,200	Ντῆζελ 32,000
» .....	320.00X54.50X28.00X21.00	262,000	Στρόβ. 36,000

### ΦΕΡΡΥ - ΜΠΟΟΥΤΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ;

Ἐντὸς πενταετίας διχηματαγγάλα θὰ διαπλέουν τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν ἐντὸς πέντε ημερῶν ἀντὶ ναυλοῦ 30 ἔως 40 λιρῶν στερλινῶν κατ' ἀποτέλεσμα. Η πληροφορία αὗτη παρέχεται ὑπὸ ἔγκυρων ξένων ναυτιλιακῶν κύκλων καὶ προστίθεται ὅτι ἡ εὐθηγή αὐτὴ ὑπηρεσία μεταφορᾶς διχημάτων μετὰ τῶν ἐπιβατῶν αὐτῶν εἶναι ἡ ἀπάντησις τῆς κρίσεως εἰς τὸν ἐπιβατηγὸν ἀπὸ θαλάσσης τομέα.

Η δυνατότης, τονίζεται περαιτέρω, τῆς μεταφορᾶς αὐτοκινήτων χωρὶς τὰς πολλαπλάς διαστυπώσεις αἵτινες ἀπαιτοῦνται κατὰ τὴν μεταφορᾶν ἐπὶ τῶν συνήθων ὑπερωκεανίων, θὰ ἀπετέλει ἐλκυστικὸν κίνητρον διὰ τὸν ἐπιβάτην, ὁ οποῖος ἔναντι διλίγων δεκάδων στερλινῶν μᾶλιστας σχεδιάζεται κατάλυμα καὶ πρόγευμα. Τὰ λοιπά γεύματα καὶ αἱ συναφεῖς παροχαὶ ἔξυπηρετήσεως θὰ ὑπελογίζονται ἐπὶ πλέον τοῦ ναυλοῦ.



## ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

Η αρχή απόστολων αύστραλιανού γαιάνθρακος πρός τάς εύρωπαϊκάς άγοράς άπετέλεσε γεγονός σημασίας και έσπειρεσε την γένεσην νέου έμπορικου προσανατολισμού με βαθυτάτας συνειδέιας έπι της άγοράς των θαλασσών ναύλων.

Μέχρι πρό έτους, πράγματι, ή Ιαπωνίας άπερρόφα περίπου το 95% των εις γαιάνθρακας έξαγωγών της Αυστραλίας. Τούτο ήτο σχετικόν πρός τάς έμπορικας συναλλαγές μεταξύ των δύο χωρών, απίνες έθεμελιοντο έπι έδραίνων βάσεων και πρωρίζοντο νά προσδεύσουν.

Κατά τό τέλος τού 1969 μετεφέρθησαν εις Αμερικήν και Ρόττερνταμ τά δύο πρώτα φορτία γαιάνθρακος έκ της Νέας Νοτίου Ουαλλίας. Την τοιαύπην άποστολην άπηκλούθησαν άλλαι πρός διαφόρους εύρωπαικούς προσορισμούς, απίνες άνηλθον εις συνολικήν ποσότητα περίπου 1.000.000 τόνων. Άποστολαι έλαβον χώρων και πρός την Νότιον Αμερικήν.

Το πρόβλημα διπέρ δέον νά υπερπηδήθη συνίσταται εις την άπόστασιν, ητος είναι 20.000 χιλιομέτρων περίπου, μεταξύ Αυστραλίας και των εύρωπαϊκών λιμένων, έν παρασολή πρός την τοιαύπην των 5.600 χιλιομέτρων μεταξύ των ίδιων χωρών και της Βορείου Αμερικής. Έν τούτοις, ή βιομηχανία παραγωγής γαιανθράκων της Αυστραλίας είναι τόσον ικανή ώστε νά διαστηρή κόστος παραγωγής πλέον χαμηλόν έκεινον άπασνων των χωρών του κόσμου, ως έκ τούτου δέ, χρησιμοποιούμενων των μάλλον συγχρονισμένων μέσων μεταφοράς εις χώμα, θα είναι εις θέσιν νά έμπορευθή με την Εύρωπην υπό συμήκας βασιζούμενας εις στερεάς βάσεις και βάσεις διαρκείας.

Τό έμπόριον πρός τό έξωτερικόν κατέκτησεν ήδη ένα λίαν σημαντικόν ρόλον άπορροφήσαν κατά την περίοδον 1969 - 1970 τό 40% περίπου της συνολικής παραγωγής της βιομηχανίας γαιανθράκων της Νέας Νοτίου Ουαλλίας και της Κουινσλάνδης. Διά τό μέλλον προμηνύονται μεγαλύτεραι αύξησεις.

Αναφερόμενοι ειδικώς εις την Νέαν Νότιον Ουαλλίαν δυναμέψειν νά προσβλέψουμεν, οτι έντος 5 έτών ή παραγωγή γαιανθράκων θά πρέπει νά άνελθη κατά 34,7 έκατομμύρια τόνων νά έναντι τού 1969 - 70 εις περίπου 50 έκατομμύρια, ένω αι έξαγωγαι θά πρέπει νά φθάσουν τά 24 έκατομμύρια τόνων.

'Αφ' έτέρου, δι ρυθμός έπενδυσεων πρός έγκατάστασιν νέων μηχανημάτων και έγκαταστάσεων, ως και διά την διάνοιξην νέων άνθρακωρυχείων, άνέρχεται εις σύνολον 28 δισεκοτομμυρίων λιρεττών έπησίως, πράγμα τό διποίον έπιπρέπει νά προβλεφθή θτι ή έπησία παραγωγή κατά τό 1980 δυνατόν νά φθάση τά 80 έκατομμύρια τόνων έξι δών τό ήμισυ θά προορίζεται πρός έξαγωγήν.

Διαφορούστης της περιόδου 1969 - 1970 αι έξαγωγαι γαιανθράκων έξι Αυστραλίας ηύηθησαν κατά 25% περίπου, φθάσασαι τά 17,7 έκατομμύρια τόνων, συνεπείδη της αύξουσης

σίας. Πρόκειται νά ναυπηγηθούν μητάλκ κάρριερς μέχρι 28.500 τόν. και τάνκερς 70 - 800 τόν. έκαστον.

Ίδιατέρως υπεγραμμίσθη από τόν κ. Σίφκωφ ή συμπαράστασις της Σοβιετικής Ρωσίας. Χάρις εις αυτήν έπετεύχθησαν παραγγελίαι από την Πολωνίαν και την 'Ανατολικήν Γερμανίαν, άλλα από την Νορβηγούς, "Αγγλους έφοπλιστάς.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### ΜΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΑ

Τά νεότελεστα «Λάζ» τής Προυντένισιαλ παραπλίσθησαν, έλλειψει, ώς λέγεται, πληρωμάτων! Γεγούός, φαίνεται πάντως, οτι και τά φορτία, τά δικαιολογούντα τήν κίνησην τόσου άκριβων σκαφών, παρά τάς έπιχορηγήσεις, έλειψαν, λόγω τής κρίσεως.

### ΑΙ ΕΠΙΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Αι κατά τό νέον Κυβερνητικόν πρόγραμμα έπιχορηγούμεναι ναυπηγήσεις πλοίων νέου τύπου εις Αμερικανικά ναυπηγεία — παραγγελίαι δοθείσαι μέχρι τέλους Ιουνίου — περιλαμβάνουν 12 νέα πλοία και 11 μεταποιήσεις. Ειδικώπερον είς 5 ναυπηγεία τών Η.Π.Α. παρηγέλθησαν 3 πλοία κοντένερς, 7 Λάζ και 2 Ο.Β.Ο. Τό συνολικόν κόστος κατασκευής άνερχεται εις 307 έκατομ. δολαρίων, έναντι τών δόπιων ή έπιχορηγήσεις, κυμαινομένη άπο 41,6% μέχρι 45%, άνερχεται εις 135 έκατομ. δολαρίων. 'Εξ άλλου ή μεταποίησης άφορά εις 11 σκάφη μετακευαζόμενα εις κοντένερς είς τά Ναυπηγεία Μπέθλεεμ και Τόντ. Συνολικόν κόστος 78 έκατ. δολ. και συνολικόν υψος έπιχορηγήσεων 32 έκατ. δολ.

Άπομενουν έκ της χρήσεως τού 1971 άκμη 60 έκατ. δολλαρίων έγκεκριμένων πιστώσεων. Μέ τήν προσθήκην τών πιστώσεων διά ναυπηγικάς έπιχορηγήσεις τής χρήσεως τού οικονομικού έτους 1972 — σύνολον 229 έκατ. δολ. — ύπολογίζεται θτι θά έπαρκεσουν διά μιαν νέαν παραγγελίαν σειράς 22 σκαφών.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### ΤΟ ΦΑΣΜΑ ΤΗΣ ΛΕΙΨΑΝΔΡΙΑΣ

Αι ιαπωνικά έφοπλιστικαί έταιρισι άντικρύζουν τό φάσμα τής αύξουσης δυσχερείας έξευρέσεως άξιωματικών και ναυτών πρός

## ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

Κατά τόν Βούλγαρον πρωθυπουργόν τά βούλγαρικά ναυπηγεία πρόκειται νά κατασκευασουν μέχρι τού 1975 σκάφη 1,5 έκατ. τόνων, μέ έτησιαν παραγωγήν 400.000 τόν. δ.ω. Σημαίνει τούτο αύξησην τής παραγωγής των κατά 50% άπό τού τέλους τού πολέμου.

Πρό ήμερων καθειλκύσθη τό 23.500 τόν. μητάλκ κάρριερ «Βίχρεν», κρατικής ιδιοκτη-

## ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ 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  
321225  
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

έπάνδρωσιν τῶν πλοίων των, δὲ ίδιας-τέρως διὰ τὴν ἀπό τοῦ 1973 περίοδον. Ἡ πρόβλεψις αὐτῆς θασίζεται εἰς μελέτην τοῦ 'Ιαπωνικοῦ "Υπουργείου Μεταφορῶν.

Διὰ τὸ τρέχον καὶ προσεχές ἔτος προβλέπεται σχετική έξισορθόπτησης προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ναυτεργατῶν, ὅλλα ἀπό τοῦ 1973 πιώσις τῆς προσφορᾶς τόσον ποσοτικῶν, ὡς ἀνωτέρω, δσον καὶ ποιοτικῶν ὡς εἰδικώτερον διαβλέπουσιν οἱ 'Ιαπωνικοὶ ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν κατὰ τὰ ἀνωτέρω δημιουργηθησούμενῶν ποσοτικῶν καὶ ποιοτικῶν κενῶν, μελετῶνται οἱ δυνατότητες μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων διὰ καταλλήλων τρόπων ὑποκαταστάσεως τούτων, ὡς διὰ τοῦ αὐτοματισμοῦ τῶν πλοίων. Ὡς τελικὸς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην στόχος θεωρεῖται ἡ κατασκευὴ πλοίων τύπου «M-λετο» (δηλαδὴ μὲν χώρους μηχανῶν μὴ ἐπηργωμένων), τὰ δόποια θα ἐπιτρέπουν τὴν λειτουργίαν τοῦ μηχανοστασίου αὐτομάτως. Πιστεύεται διὰ τοῦτο πρόσπαθεια.

Ο πρόεδρος 'Ιαπωνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐταιρίας, εἰδικευμένης εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν γιγαντιαίων σούπερ τάνκεν, ἐδήλωσε σχετικῶς διὰ: «Προτιμῶμεν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τεραστίων τάνκερς κυρίως πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς μειώσεως τοῦ κατὰ μονάδα διαστάσης μεταξὺ τῶν πλοίων διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον προσέλκυσις ὑψηλῆς στάθμης ναυτικῶν καθίσταται δόλεύν δυσχερεστέρα. Διὰ τὴν ὑπωσθῆτος διακίνησιν τοῦ αὐτοῦ ὄγκου φορτίων πετρελαίου, ἐπιβάλλεται σπῶτας προκρίνωμεν μεγαλύτερον μέγεθος σκαφῶν διὰ τὸν αὐξηθεῖσαν πόσον τὴν μονάδα διὰ τὸν φορτίον πετρελαίου καὶ τὸν τοῦ μεταφερομένου κα-

τὰ κεφαλὴν πληρώματος.

Ἐπὶ τούτοις, παρατηρεῖται τὸ φαινόμενον διὰ οἱ νεαροὶ απόφοιτοι τῶν πανεπιστημιακῶν καὶ ἀνωτάτων σχολῶν ἐμπορικῆς ναυτιλίας δὲν ἀκολουθοῦν ὑπωσθῆτος θαλασσίων σταδιοδρομίαν. Μερικοὶ τούτων εὐρίσκουν ἐργασίαν εἰς ἑταῖροις μὲν ναυτικὴν τοιούτην. Δέν υπάρχει ἀμφιβολία διὰ οἱ νέοι προτιμοῦν γενικῶς τοὺς δρους διαδικάσεως καὶ ἐργασίας εἰς τὴν Ἑράν, παρὰ τὴν διὰ τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπαίδευσίν των, ὡς ἐπίσης διὰ οἱ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀκολουθοῦντες δὲν παραμένουν εἰς τὴν θάλασσαν ἐπὶ μακρῷ.

#### ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΕΡΓΑΤΙΚΑ

Κατὰ 19,7% παρεχωρήθη αὔξησις εἰς τοὺς ἐργάτας τῆς 'Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας διὰ τὸ τρέχον ἔτος. Ἀπὸ τοῦ 1966 μέχρι τοῦ 1971 τὰ ἡμερομίσθια ηγήθησαν κατὰ 10,8% τὸ 1966, κατὰ 13,2% τὸ 1967, κατὰ 14,5% τὸ 1968, κατὰ 17,8% τὸ 1969 καὶ κατὰ 20,1% τὸ 1970.

## ΙΣΡΑΗΛ

### ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ 'Ισραὴλ εἶναι κρατικά καὶ τὰ μέχρι τούτου σίδεονομικά ἀποτέλεσμάτων εἰναιαὶ ικανοποιητικά. Αἱ εἰς τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα ἐπενδύσεις εἰναιαὶ τῆς τάξεως τῶν 'Ισρ. Λιρῶν 70.000.000 καὶ τὸ κατὰ τὰ τελευταῖς 3 ἑπτή περιθώριον ἐποιεῖται κέρδους ἥποι κατὰ τι ἀνώτερον τοῦ 10%.

Τὰ κρατικά ναυπηγεῖα τοῦ 'Ισραὴλ ἔχουν ἀποδεῖξει δῆδη καὶ τὴν τεχνικὴν τῶν ικανότητα. Παρέδωσαν προσφάτως εἰς τὰ Ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος τὴν ἀξίας \$ 4.400.000 πλω-

τὴν δεξαμενήν. Ἐναυπήγησαν πρὸ θετίου τρία ἀκτοπλούντα φορτηγά, χωρητικότητος 3.000 τόνων ἔκαστον, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Ζίμ». Ἐπίσης ἔχουν κατασκευάσει μικρὰ σκάφη ὡς ρυμουλκά, βιθοδόρους καὶ φορτηγίδας καὶ ἔχουν ὑπὸ κατασκευὴν μεγάλης ταχύτητος ἐκσυγχρονισμένα σκάφη ἐκ Κυβερνητικοῦ παραγγελιῶν ἀξίας πολλῶν ἐκπομπώντων λιρῶν. Ἐπὶ πλέον τὰ ἀνωτέρω ικανοποιητικά ἀποτελέσματα ἔξησφαλίθησαν καὶ τόσον δι' ἐπισκευῶν πλοίων, δσον καὶ διὰ βιομηχανικῶν κατασκευῶν (ἐργοστάσια, κ.α.).

'Αλλ' ἦδη τίθεται καὶ διὰ τὸ 'Ισραὴλ ἀμειλικτον τὸ πρόδηλημα τοῦ διλήμματος περαιτέρω ἐπεκτάσεως. Γίνεται λόγος περὶ ναυπηγήσεως «μέσου μεγέθους» σκαφῶν — τῆς καπηγορίας τῶν 25.000 - 50.000 τόνων — διὰ τὰ ὅποια δμως δὲν ὑφίσταται ἡ ἀναγκαῖα ναυπηγικὴ κλίνη. Ἡ κατασκευὴ μιᾶς τοιούτης μεγαλυτέρας ναυπηγικῆς κλίνης θὰ ἀπαιτήσῃ προσθέτους ἐπενδύσεις τῆς τάξεως τῶν 'Ισρ. λιρῶν 30.000.000.

Μία νέα κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἐπέκτασις θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν ἀμεσον πρόσληψην 300 προσθέτων ἐργάτων, ὅποτε ἡ συνολικὴ δύναμις τῶν κρατικῶν ναυπηγείων θὰ ἀνέλθῃ εἰς 1.000 ἐργάτας καὶ θὰ ὀδηγήσῃ μετέπειτα πρὸς τὴν ἀπασχόλησην καὶ μερικῶν χιλιάδων ἐργάτων καὶ μηχανικῶν, τόσον ἀμέσως εἰς αὐτὰ ταῦτα τὰ ναυπηγεῖα, δσον καὶ ἐμμέσως διὰ τὰς συναφεῖς ἐπικουρικὰς βιομηχανίας, ὡς π.χ. μέσων ἐξοπλισμοῦ πλοίων, ηλεκτρονικῶν ὄργανων καὶ ἐνδεχομένως καὶ ναυτικῶν μηχανῶν. Ταῦτα κατὰ σχετικάς δηλώσεις τοῦ γενικοῦ διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων κ. Γιραέλ Λιμπερτόφσκι.

'Η περαιτέρω ἀνάπτυξις τῶν ναυπηγείων τοῦ 'Ισραὴλ ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ἐπίσης ἀναπτυσσομένου ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας ταύτης. Ἡ διὰ ἐπέκτασιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κινούμενοι ὑπειθυμίζουν διὰ πολλαὶ ναυτιλια-

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε. ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

### MEANDROS LINES LTD

SOTIROS DIOS 7 - PIRAEUS

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

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  
ΤΕΛΕΞ: 21-2290  
21-2144

##### ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA  
Y COMERCIAL  
AVENIDA BELGRANO 355  
BUENOS AIRES  
CABLES : MINOTAUROS  
TELEPH. : 33-2615  
34-2673  
12-2306AR KHIOS  
TELEX : 12-2306 KHIOS

##### ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ

CHADWICK WEIR  
NAVEGACION LTD.  
CERRITO 302  
MONTEVIDEO  
CABLES : CHADWEIR  
TELEPHONES : 86174  
» 90224

##### ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

CHARTER MARINE AGENCY  
(NATAL) (PTY) LTD.  
DURBAN - CAPE TOWN -  
EAST LONDON  
CABLES : GREKKA

## ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Η ΙΑΠΩΝΙΑ, ΩΣ ΠΑΝΤΟΤΕ, ΠΡΟΒΑΔΙΖΕΙ

καὶ χώραι ἐπιχορηγοῦν τὰ ναυπηγεῖα καὶ μέχρι 10 - 15%, ἐνῷ αἱ Ἰ' Ήνωμέναι Πόλιτεῖαι πράττουν τοῦτο καὶ εἰς ἔτι μεγαλύτερον βαθμόν.

'Ἐν συγκρίσει πρὸς Εὐρωπαϊκά ναυπηγεῖα, τὰ τοῦ Ἰ' Ισραὴλ τελούν ὑπὸ διάφορα συναγωνιστικά μειονεκτήματα. Οὕτω τὸ Ἰ' Ισραὴλ εἰσάγει ὅλα τὰ ἀναγκαιούντα χαλύβδινα ἔλασματα μὲν ἐπακόλουθον — ὡς ἐδήλωσεν ὁ κ. Λιμπερτόφσκι — τὴν ἐπαύξησιν τοῦ ναυπηγικού κόστους κατὰ 8%, λόγῳ τῆς σχετικῆς ἐπιβαρύνσεως εἰς ναύλους. Δέν ύφισταται ἡ ἀλλαχοῦ κρατοῦσα, ὡς καὶ ἀνωτέρω ἐλέχθη, κρατικὴ ἐπιχορήγησις 10% κατὰ μέσον ὄρου, ἐνῷ συντρέχει καὶ ἡ ἀνάγκη πιστοδοτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὰ 80% τοῦ ποσοῦ ναυπηγήσεως πρὸς 6% ἐπὶ 8 ἑτη. Διὸ τὴν τοιαύτην δύναμα χρηματοδότησιν, τὰ ναυπηγεῖα εἰναι ἡναγκασμένα ὅπως καταβάλλουν εἰς τὰς Τραπέζας τῶν ἐπιτόκιον 8% δημιουργουμένης οὕτω περαιτέρω ἐπιβαρύνσεως τοῦ ναυπηγικού κόστους κατὰ 6.4% καὶ συνολικῶς τοιαύτην κατὰ 24%.

Πρόδηλον καθίσταται ὅτι ἐκμαιεύεται ἡ Κυβερνητικὴ ἐπιχορήγησις καὶ οἰκονομικὴ γενικῶν συμπαράστασις. 'Ἐφ' ὅσον ἔξασφαλισθῇ αὐτὴ ὑπολογίζεται ὅτι ἡ νέα μεγάλη ναυπηγικὴ κλίνη θὰ εἰναι ἐποίημ ἐντὸς 2ετίας. 'Ο κ. Λιμπερτόφσκι φέρεται ὡς διαπραγματευόμενος μετὰ τριῶν μεγάλων διεθνῶν συγκροτημάτων τὴν ναυπηγήσιν σειρᾶς φορτηγῶν σκαφῶν, ὡς Ο.Β.Ο. τῶν 26.000 τόνων d.w. ἔκαστον καὶ πρὸς \$ 8.000.000 ἔκαστον, 6-8 τάνκερς χωρητικότητος 50.000 τόν. πρὸς \$ 12.000.000 ἔκαστον ἡ 2-4 τάνκερς 30.000 τόνων ἔκαστον. Διὰ τοιούτων κατασκευῶν, θὰ ἔξσοσταισθῇ ἡ ἀπασχόλησις τῶν ναυπηγείων κατὰ τὰ προσεχῆ 5-7 ἑτη. 'Η κατασκευαστικὴ δυναμικότης θὰ ἐπαρκέσῃ διὰ τὴν ἐντὸς τοῦ αὐτοῦ χρόνου κατασκευὴν καὶ ἐτέρας πλωτῆς δεξαμενῆς.

### ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

Κατὰ γενομένας προοβλέψεις ἀπὸ τοὺς Ἰ' Ισραηλινοὺς λιμένας θὰ δύνανται νὰ διακινοῦνται κατὰ τὴν περίοδον 1971 - 72, 8 περίπου ἔκατον μύρια τόνων ἐμπορευμάτων, ἔναντι 3.300.000 κατὰ τὸ 1961 - 62.

'Ἄπο τῆς Ιδρύσεως του πρὸ 10ετίας ὁ αὐτόνομος ὀργανισμὸς λιμένων ἐποιηματοποίησε σειράν σχεδίων ἀναπτύξεως. 'Ἐπετεύχθη ἡ διέρυνσις καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας, ἡ δημιουργία τοῦ λιμένος τοῦ "Ἄστοντ" καὶ ἡ ἐκ βάθρων ἀνασυγκρότησις τοῦ λιμένος 'Ειλάτ.

Κατὰ τὰ δόκα προβλέθητα ἔτη ὑπὸ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν ἐπραγματοποίηθησαν ἐπενδύσεις τῆς τάξεως τῶν 300 ἔκατον μύριών λιρῶν λιὰ τὴν πραγματοποίησιν σχεδίων ἀναπτύξεως καὶ ἐκσυγχρονισμοῦ λιμένων, οἵτινες προσημοσθησαν εἰς τὰς ἀπατήσεις τῆς σημερινῆς ἐπαναστατικῆς τεχνολογίας εἰς τὸν τομέα τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν καὶ κυρίως εἰς τὰ κοντένερα, τὰς κατὰ μονάδας φορτίου, τὰς μεταφορὰς διὰ κυλούμενων όχημάτων (ρὸλ ὄν, ρὸλ ὄφ) καὶ τὰ φορτηγούμφρα. Οἱ Ισραηλινοὶ λιμένες ἔξω-

αὶ στατιστικαὶ ναυπηγήσεων τοῦ Λόδδη Ρέτζιστερ τοῦ δευτέρου ἔξαμηνον 1971 δεικνύουν ὅτι αἱ κατὰ τὸ τέλος τοῦ Ἰουνίου 1971 ὑπὸ ἐκτέλεσθαι σὲ τὸν παραγγελίαι τοῦ ἔκαλυπτον 1.950 ἐμπορικὰ πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 22.200.000 τόνων γκός — 152.612 τόνων περισσότερον τοῦ πρώτου τριμήνου. Παρὰ τὴν ἀπόλυτον ταύτην τὴν αὔξησιν, φανερὸν καθίσταται ὅτι εὐρισκόμεθα πρὸ μειώσεως τοῦ ρυθμοῦ αὔξησεως τῶν παραγγελιῶν.

Αἱ υπὲρ τῆς Ἰαπωνίας παραγγελίαι ηὗδηθησαν κατὰ 500.000 τόνους μόνον — μεταξὺ τῶν πρώτου καὶ δευτέρου τριμήνων 1971 καὶ ἀνῆθιν συνολικῶν εἰς 32.700.000 τόνους. 'Η Ἰαπωνία διατηρεῖ πάντοτε τὰ πρωτεῖα τῶν ναυπηγήσεων. 'Ακολουθεῖ ἡ Σονηδία μὲν παραγγελίας 6.400.000 τόνων (584.000 τόν. δολιγετέρας τοῦ προηγουμένου τριμήνου) καὶ, ἐν συνεχείᾳ, τρίτη ἡ Γαλλία μὲ παραγγελίας 5.600.000 τόνων (18.000 τόν. περισσότερας) καὶ Τετάρτη ἡ Γερμανία μὲ 5.500.000 τόνων (35.000 τόν. περισσότερας). 'Η Μεγάλη Βρετανία κατέλαβε τὴν πέμπτην θέσιν μὲ παραγγελίας 5.

400.000 τόνων (441.000 τόν. περισσότερας χάρις κυρίως εἰς τὰς διὰ τάκερς παραγγελίας τῆς Σέλλης εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Χάροπαν» ἔντον Οὐούλφα).

Τὸ σύνολον τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν ἀνέρχεται εἰς 83.700.000 τόνους γκρός, ἐπίπεδον διπερατελεῖ ρεκόρ.

Κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον 1971 συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ τοῦ μεγαλυτέρου ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου 1967 τοννάς μπάλλο κάρρορες καὶ ἐστημένη ἡ δευτέρα κατὰ σειρὰν εἰς μέγεθος καθέλκυσις πετρελαιοφόρων. Τὸ ἐπίπεδον κατασκευὴς φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν διετηρήθη υψηλόν, ἡ προοπτικὴ ὥμος τῆς προσθήκης 6.500.000 τόνων συμβατικού τύπου τοιούτων φορτηγῶν εἰς τὸν ύφισταμενον στόλον ἀποτελεῖ ἀποθαρρυτικὸν παράγοντα ὑπὸ τὰς κρατούσας καταπλιπτικὰς συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰ ὑπὸ παραγγελίαι πλοῖα — κοντένερς ἀντιπροσωπεύουσαν τὰ 32.3% (3.200.000 τόν.) τῶν πρὸς ναυπηγήσιν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν. 'Εξ αὐτῶν πλοῖα — κοντένερς 1.400.000 τ. ναυπηγούνται εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν καὶ 600.000 τόν. εἰς τὴν Ἰαπωνίαν.

πλοίσθησαν διὰ συγχρόνου ὑλικοῦ, κυρίως δὲ διὰ τοὺς γεανῶν τῶν 25 τόνων καὶ γερανογεφυρῶν, βελγικῆς κατασκευῆς.

'Ο ἐπὶ κεφαλῆς σήμερον τοῦ αὐτονόμου ὄργανου μημένων κ. 'Ασράν Ρέμ άκολουθεῖ εύνων πρόγραμμα διοργάνωσεως τοῦ χειρισμοῦ φορτίων καὶ ἔξειδικεύσεως 5.000 περίπου λιμενεργατῶν, προκειμένου καὶ οἱ τρεῖς λιμένες τῆς χώρας νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν προβλεπουμένην οὐδημένην κίνησιν. Διὰ τὴν περίοδον 1981 - 82 οἱ στατιστικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ἰσραὴλ προβλέπουν διακίνησιν 12 ἔκατον μύριών τόνων ἐμπορευμάτων.

### ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Χάρις εἰς μίαν πολιτικὴν οἰκονομιῶν, συνεπαγμένην, μεταξὺ ἀλλών τὴν κατάργησιν διαφόρων ἀτελειῶν, ἡ διεύθυνσις τῆς γραμμῆς ἐπιβατῶν τῆς «Ζίλη» ηδύνθη νὰ ἐμφανίσῃ διὰ τὴν χρήσιν 1970 εὐνοϊκῶτερον ἀπολογισμὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ προηγούμενα ἔτη.

Κατὰ τὴν δημιουργίαν του ἐπιβατηγού τυπώματος τῆς «Ζίλη» είναι προβλεφθῆ ὅτι τὸ ἐπίσησιν ἔλλειμα τοῦ διὰ ἀνήκετο εἰς 3 ἔκατον μύριών λιρῶν ἔτησίνων.

Τὸ 1971, ἡ ἐκευτάλλευσις τῶν ἐπιβατηγῶν «Ζίλην» καὶ «Νίλιον» ὀπέφερεν ἔσοδα 12 ἔκατον μύρια λιρῶν καὶ αἱ δαπάναι ἀνῆθιν εἰς 14,4 ἔκατον μύρια λιρῶν, ητοι προσέκυψεν ἔλλειμπα 2,4 ἔκατομ. λιρῶν, δηλαδή 600.000 λιραὶ διλιγόντες, ἔναντι τοῦ προβλεφθέντος ποσοῦ.

'Ο γενικὸς διεύθυντής τῆς γραμμῆς ἐπιβατῶν τῆς «Ζίλη» κ. Νιμρόντ 'Εσελ καὶ ὁ ἐμ-

πορικὸς διεύθυντής κ. Μιτρύνερ πιστεύουν ὅτι ἡ ἐκευτάλλευσις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων θὰ δηύνατο νὰ καταστῇ ἀποδοτικὴ ἐὰν κατηργοῦντο νὰ φόροι ταξιδίου (750 λιραὶ πατρί) ἀπὸ τὸν αὐτονόμον λιμέναν κ. 'Ασράν Ρέμ.

Κατὰ τὸν αὐτὸν περίοδον τοῦ 1964, τὸ διποτόν ἔτησην ἔν την Νίταν, τὸ διποτόν διποτόν περισσότερον συγχρόνου καί, συνεπῶς, περισσότερον ἀποδοτικοῦ. Προσέθεσεν ἐπίσης ὅτι πρέπει νὰ ἀντικατασταθῇ ὑπὸ πλοίου περισσότερον συγχρόνου καί, συνεπῶς, περισσότερον ἀποδοτικοῦ. Προσέθεσεν ἐπίσης ὅτι πρέπει νὰ ἀναθεωρηθῶν τὰ συμβόλαια συμφώνων πρὸς τὰ διποτά τῆς Ζίλης ποχρεούνται νὰ καταβάλῃ ἡμερήσιον ἐνοίκιον ἐκ 1.500 δολαρίων κατὰ σκάφος διὰ τὴν ἐκευτάλλευσιν τοῦ Νίταν καὶ τοῦ Νίλιον.



**ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ**

*Hempel's*

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS,  
ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)  
TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.L.P.

ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ  
ΔΙΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ

KOU RODOLFOU DENTE

ΓΝΩΣΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

# ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙ ΕΚΘΕΣΕΙΣ  
ΤΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΝΩΣΕΩΝ

Κατά την ένν Ρώμη συνελθουσαν γενική συνέλευσιν της 'Εθνικής 'Ομοσπονδίας των 'Ελευθέρων 'Εφοπλιστών της 'Ιταλίας, έγενοντο ωισμένα ενδιαφέροντα διαπιστώσεις διά την θέσιν της 'Ιταλικής ναυτιλίας έντος της σφαίρας των παγκοσμίων θαλασσών μεταφορών. Διεπιστώθη ούτω δι πολύ άνωτέρα της αυξήσεως των ναυλών υπήρξεν ή αυξήσις του κόστους έκμεταλλεύσεων του πλοίου λόγω της υψηλών ούτων των έπι μέρους παραγόντων αύτού ήτοι καυσίμων, δαπανών πληρώματος, λιμενικών δικαιωμάτων και έξόδων έπισκεψής. Τό ναυπηγικόν κόστος έδιπλος ισάσθιτο δίλγων έτων καὶ αἰ οικονομικά ἐπιβαρύνσεις ἐπολλαπλασιάσθησαν. 'Επιπροσθέτως ένν ή αυξήσις του κόστους έκμεταλλεύσεως είναι σταθερά, ίδια είς τὸν τομέα των ἀποδοχῶν του προσωπικού, ἢν προσθέτειν ή ἔλλειψις πληρωμάτων, οι ναύλοι έξαρτωνται εἰς τὸν έξειδεις της διεθνούς ἀγορᾶς ήτις παρουσιάζει σημαντικά διακυμάνσεις. 'Εξ ἄλλου ή ἀνίσος ἀνάπτυξης των ἐμπορικῶν στόλων των διαφόρων χωρῶν, δεικνύει πόσον διαφορετικοί είναι οι ἀποδοχῆς σκοποί καὶ πόσον διαφορετικά τὰ υιοθετούμενα μέσα. 'Η 'Ιταπνία, 'Ελάσ, Μ. Βρετανία, Γαλλία, Δυτ. Γερμανία καὶ αἱ Η.Π.Α. ἔχρησιμοτοίσαν διάφορα οικονομικά συστήματα διά τὴν ύπερτηδησιν τῶν δυσκολιῶν τῆς ἀγορᾶς. 'Έκαστη χώρα ἀναζητεῖ τὰ προσωρινά εἰς αὐτὴν μέσα διά νὰ παρεμποδίσῃ τὴν διαρροὴν τοῦ στόλου της πρὸς ἄλλας σημαίας καὶ διά ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰ ὑπὸ τῶν ἄλλων ἔφρασμούμενα μέτρα. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν 'Ιταλίαν, ἡ καθυστέρωσις εἰς τὴν λήψιν ἀναλόγων μέτρων θὰ ἔχῃ ὀπωδήποτε μακροπροθέσμους συνεπείας. 'Ηδη φαίνεται δύσκολον ιά φθάσῃ τὸν στόχον τῶν 12 ἑκατ. τόνων τὸ 1975. Τὸ συνεχὸς διευρυνόμενον χάσμα μεταξὺ τῆς αυξήσεως τοῦ διεθνούς θαλασσίου ἐμπορίου καὶ τῆς αυξήσεως τοῦ 'Ιταλικοῦ στόλου, δύσις ὑπελείφθη σοδαρῶν τῆς γενικῆς αυξήσεως τοῦ παγκοσμίου τοιούτου, ἔσχεν σοδαράς οικονομικά συνεπείας. 'Εκεῖνο τὸ δόποιον δύναται νὰ σώσῃ τὴν κατάστασιν είναι μία ναυτιλιακὴ πολιτική, ητὶς δὲν θὰ περιορίζεται εἰς βραχυπροθέσμους ποσοτικούς στόχους, ἀλλὰ θὰ λάθῃ ὑπὸ διεθνούς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ τὸ σύνολον τῶν παραγόντων οἵτινες ὑπεισέρχονται.

Σημειωτέον δι τὰς διαπιστώσεις αὐτὰς τῆς 'Ομοσπονδίας τῶν έλευθέρων 'Εφοπλιστῶν ἥλθε νὰ συμπληρώσῃ ή ἐν Γενούν συνέλθουσι γενικὴ συνέλευσις τῆς 'Ενωσεως 'Εφοπλιστών «Σὰν Τζόρτζιο» ητὶς περιλαμβάνει σήμερον 18 ἐφοπλιστικάς ἐπιχειρίσεις, κατεχούσας σκάφη συνοιλικοῦ τονῶν ἔνδος περίπου ἑκατομ. τόνων καὶ ἐκευαλλευόμενας 27 τακτικάς γοαμάρις μὲ 46 πλοῖα 200.000 τόν. Βασικὴ διαπιστώσις τῆς 'Ενωσεως υπῆρχεν ἐπίσης ή ἀνάγκη ἀναυσφρόσεως τῆς 'Ιταλικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. 'Ινα δυνηθῇ ή 'Ιταλική ναυτιλία νὰ με-

τάσχῃ εἰς τὴν προβλεπομένην αὐξήσιν τῆς παγκοσμίου μεταφορικῆς κινήσεως, ὁφείλει νὰ ἔκσυγχρονίσῃ τὰ μέστα της, νὰ ἀναδιαργανώσῃ τὰ ναυπηγεῖα της καὶ νὰ προσαρμόσῃ τὴν λιμενικὴν πολιτική της. Πρέπει ν' ἀποφύγῃ τὴν εἰς τὰ 'Ιταλικά ναυπηγεῖα, μὲ τὰς γνωστὰς μὴ συναγωνιστίμους τιμάς, κατασκευὴν πλοίων πρωτοισμένων διὰ τὰς κρατικάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, διότι ἄλλως θὰ βλέπῃ συνεχῶς αὐξανόμενον τὸ ἔλλειμμα τοῦ συγκροτήματος τῆς Φινιάρε εἰς βάρος τοῦ Δημού. Προϋπολογισμοῦ. Καὶ πρέπει ἀκόμη ν' ἀποφύγῃ τὴν διὰ τῶν ἐπιχοργήσεων προώθησιν τῆς συμμετοχῆς τῶν κρατικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφοράς ἐμπορευμάτων, διότι οὕτω οὐδὲν ἄλλο ἀποφέρει εἰμὶ μίαν νέαν μορφὴν τεχνητοῦ ἀνταγωνισμοῦ πρὸς τοὺς ἔλευθέρους ἐφοπλιστάς.

## ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Μετὰ πολλὰς συζητήσεις καὶ μακρὰν ἐπεξεργασίαν ἀνεκοινώθη τὸ σχέδιον ἀναδιαργανώσεως τῶν τεσσάρων ἐπιχορηγουμένων ἔταιριών τῆς 'Φινιάρε'. Τὸ καθεστὼς τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως διατερεῖται. 'Ορισμέναι μεταφοραὶ ἐπέρχονται εἰς τὰς παρ' ἄκαστης ἔταιρις ἀναλογισμούμενας γραμμάται, μὲ δισφοροποίησιν καὶ τοῦ εἶδους τῶν ὑπηρεσιῶν (ἐπιβατηγά - φορτηγά). Οὕτω:

• Αἱ γραμμαὶ πρὸς τὰς νήσους, τὴν Βόρ. 'Αφρική καὶ τὴν Μάλταν ἀνατίθενται εἰς τὴν 'Τιρρίνιαν'.  
• Αἱ μεσογειακαὶ γραμμαὶ — αἱ κατ' ἔξοχη τουριστικαὶ — ἀναλαμβάνονται ἀπὸ τὴν 'Άδριατικα'.

• Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ φορτηγῶν θὰ ἐκτελῶνται ἀπὸ τὸ 'Λόιδη Τριεστίνον'.

• Αἱ ὑπερακανίαι ἐπιτακτικαὶ γραμμαὶ, ἐπὶ ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα, καθὼς καὶ οἱ μεταφοραὶ φοτίων εἰς χώμα — ἔρων καὶ ύγρων — τῶν ἀναγκαίων διὰ τὰς κυρίας βιομηχανίας τῆς χώρας, θὰ διενεργῶνται ἀπὸ σκάφη τῆς 'Ιταλίας.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὴν 'Τιρρίνιαν' διατηρῶνται. Προσωρινοὶ τοιούτοι προβλέπονται διὰ τὰς τουσιστικοῦ ἐνδιαφέροντος γραμματας. 'Ἐπιχορηγοῦνται δύμως καὶ τὰ σκάφη ἔηρου καὶ ὑγροῦ φοτίων, ἵνα τὴν 'Ιταλίαν δυνηθῇ νὰ ἀντικετωπίσῃ τὸν γενικὸν ἀνταγωνισμόν. 'Αποδημούνται ἐπίσης ή 'Ιταλία' διὰ τὴν Βιθμησίαν ἀσάσιστα τῷ δρομολογίον τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς πλοίων.

Οἶκονεν νεῖται δι τὰς ζωηρὰς ἔειδειλῶθη ή ἀντίδροσις τῶν ἔλευθέρων ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς τοιούτοις ἐπιχορηγήσεις ἀκόμη καὶ τῶν τοάμπτης σκαφῶν, ὑπὲρ τῶν δόποιων δισφαλάσσεται ή ἀποκλειστικότης εἰς τὰ φορτία.

## ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ :

Τὰ ἔξοδα διὰ τὴν θαλασσίσαν μεταφορὰν πετρελαίου εύοισκονται ὑπὸ συνεχῆ αὐξήσιν εἰς σχέσιν ἀκόμη ποδὸς τὴν συνεχῆ μενολύτεον ἔτηπον τοῦ ἀρχού πετρελαίου. 'Η 'Ιταλία' κατὰ τὸ 1970 εἰσήγαγε διὰ θαλάσσης 140.000 τόνων πετρελαίου, συμαντικὸν μέρος τοῦ δόποιον πρωσούζετο πρὸς διδύλιον καὶ ποσοστὸν ἀρκετὰ ὑψηλὸν.

διὰ τὴν πετρελαιοχημικὴν βιομηχανίαν. Τὰ ἔξοδα μεταφορᾶς ἀνήλθαν περίπου εἰς 450 δισεκατομμύρια λιρεττῶν. Συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τῶν γραφείων μελετῶν τῆς ENI, ή 'Ιταλίας κατὰ τὸ 1980 θὰ εἰσάγη διὰ θαλάσσης ποσότητας οὐχὶ κατωτέρας τῶν 400.000 τόνων πετρελαίου μόνον διὰ θαλάσσης τῶν διποίων πετρελαίου διαπιστεῖται δαπάνη 1.200 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν.

'Η διὰ θαλάσσης μεταφορὰ εύρισκεται νῦν κατὰ 80% αὐτῆς ἀνατιθεμένη εἰς ἔνασ σημαίας, ἐνώ μόνον τὸ 20% τροφοδοτεῖ σκάφη ὑπὸ 'Ιταλικήν σημαίαν. 'Εξ αὐτοῦ συνάγεται διτὶς κατὰ τὸ 1970 διὰ τὰς εἰσαγωγὰς πετρελαίου τὸ ἀποτιθέν ποσό τῶν 450 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν, ὅπερ ἐδιαπανήθη, κατενεμηθῆ εἰς 90 μόνον δισεκατομμύρια ἀτινα εἰσέπραξαν 'Ιταλοί πλοιοκτήται καὶ 360 δισεκατομμύριοι, ἀτινα εἰσεπράχθησαν υπὸ ἀλιδοπάτων ἐφοπλιστῶν. Τούτο παρακινεῖ καὶ διὰ ἐν συνδυσμῷ πρὸς τὴν προβλεπομένην αὐξήσιν εἰσαγωγῶν ἀργού πετρελαίου, εἰς προσεκτικήν ἔξεισαν τοῦ προβλήματος τῆς δημιουργίας 'Ιταλικοῦ στόλου δεξαμενοπλοίων.

'Ο συνδικαλιστὴς κ. Μπρούσκι, πιτυχιοῦς οἰκονομικῶν, ἐμπορικῶν καὶ θαλασσίων μεταφορῶν ἐπιστημῶν, κατήστησε μελέτην ἥτις πρόκειται νὰ τεθῇ ὑπὸ διφιν τῶν θέμικῶν γραμματιῶν τῶν ναυτικῶν 'Ομοσπονδιῶν. Πάντοτε κατὰ τὸ διὰ τὰς συνδικαλιστὴς, ή δημοσία διαχειρίσισις στόλου δεξαμενοπλοίων θὰ ἐπέτρεπε τὴν ἐπιτυχίαν πολὺ χαμηλοτέρου κόστους μεταφορῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς ἑκάστην.

'Τούτο ἀποδεικνύεται υπὸ τῆς ENI, λέγει ὁ κ. Μπρούσκι, ἥτις ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μέχρι πρὸ μηνῶν κρατήσαν ἐπίπεδον τῶν ναυλῶν πετρελαίου εἴναι εἰς θέσιν πραγματοποιήσεως τῶν μεταφορῶν υπὸ διάστος κατώτερον τὸ 50 - 70%. Τούτο μᾶς ἀγει εἰς τὸ νὰ λάθωμεν ὑπὸ διφιν τῶν μας διθεῖσε τῆς θαλασσῆς τῆς προβλέψεως διὰ τὸ 1980, δι τὸ διατηρίας τῆς ENI (ἔστω καὶ ιδιωτικὸς υπὸ διαχειρίσισιν μὲ κριτήρια δημοσίου συμφέροντος) θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἔξασφελίσῃ τὴν πετεφορῶν, ἔνστη δαπάνης 600 δισεκατομμύριων λιρεττῶν ή 1.200 δισεκατομμυρίων.

'Ο συνδικαλιστὴς καταλήγει ὡς ἔχεις: 'Είναι προφανές τὸ ποώτης σημασίας θέμικον συμφέροντος ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, δι πας καταφαίνεται καθαρῶς δι σύνδεσμος ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῶν 400.000 τόνων πετρελαίου, ἔνστη δαπάνης 600 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν ή 1.200 δισεκατομμυρίων.

'Ο συνδικαλιστὴς καταλήγει ὡς ἔχεις: 'Είναι προφανές τὸ ποώτης σημασίας θέμικον συμφέροντος ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, δι πας καταφαίνεται καθαρῶς δι σύνδεσμος ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῶν 400.000 τόνων πετρελαίου, ἔνστη δαπάνης 600 δισεκατομμυρίων λιρεττῶν ή 1.200 δισεκατομμυρίων.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

"Ἐν δισεκατομμύριον λιοντῶν διοθέτει ή Βρετανική Κυβερνήσις, ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦ διεποτοσίων χιλιάδων, εἰς ναυπηγικὰ δάνεια πρὸς 7% ἑτησίως. Αἱ πιστώσεις παραχωροῦνται εἰς τοὺς 'Αγγλους ἐφοπλιστάς. 'Υπολογίζονται νὰ είναι ἀρκετοὶ διὰ τὰς καλύψουν κατὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν τὰς εἰς ναυπηγήσεις ἀνάγκας τοῦ Ἐλλάδα καὶ τὴν Νότιον 'Αμε-

# 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

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ "ΩΣΤΙΝ ΚΑΙ ΠΙΚΕΡΣΓΚΙΑ,"

"Η βρετανικὴ ναυπηγικὴ ἔταιριας «Ωστιν καὶ Πικερσγκιλ» οικεῖται σε τὸ τόσον ἐπιτυχές SD14 ἀνεκοίωσεν διτὶς τὸ βιβλίον παραγγελιῶν τῆς ἔκει κλείσεις. 'Η 'Εταιρία ἔχει ἔξασφαλίσει πλέον τῶν 100 παραγγελιῶν διὰ τὴν κλάσην οὐτῆς τῶν σκαφῶν, συμπεριλαμβανομένων δύσων ναυπηγούνται κατόπιν ἀδείας εἰς τὴν 'Ελλάδα καὶ τὴν Νότιον 'Αμε-

ρικήν. Ο διευθύνων σύμβουλος της 'Εταιρίας κ. Σέσιλ Μακεφέτρικ έδήλωσε σχετικώς: «Την στιγμήν αυτήν τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεων μας είναι πλήρες μέχρι τέλους του 1973 και πρός τὸ παρόν δὲν δίδουμεν προσφοράς διὰ νέον τονιάζοντας προτιθέμεθα νὰ πρέψωμεν τούτο πρὸ τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους».

Ο κ. Μακεφέτρικ έδήλωσε τὰ ἀνωτέρω κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ 34ου SD14 «Σάντα Κατερίνα» 14.910 τόνων, τὸ δεύτερον μάτι σειράς ἐνέα δύοιών σκαφών ποὺ θὰ ναυπηγήσουν διὰ λογαριασμὸν τῆς 'Εταιρίας Κολοκοτρώνη.

#### KAI TA NAUPTHEIA NTOSFORNT

Φήμαι καὶ διαδόσεις ἑκυλοφόρσαν τὰς τελευταῖς αὐτὰς ἡμέρας ἐν σχέσει μὲν δυσκολίας τὰς ὅποιας ἀντιμετωπίζουν καὶ τὰ ναυπηγεία Ντόσφορντ τοῦ Σάντερλαντ. 'Η προσφυγὴ πρὸς τὴν Κυβερνήσιν δὲν ἔξεδηλώθη ἀκόμη. Δὲν ἀποκλείεται δῆμος, ἵνα ἀντιμετωπισθῶν διὰ διπάναι ἑκουγχρουισμοῦ τῶν ἔγκατοστάσεων τῶν ναυπηγείων.

#### TA DEXAMENOPLOIA

Κατὰ τοὺς στατιστικοὺς ἀριθμοὺς τῶν κ.κ. Ντέιδιντ καὶ Νιούμαν, αὕηστις κατὰ 11,3 ἑκατομ., τὸν, d.w. δισποτεύεται εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξιομενοπλοίων κατὰ τὸ πρώτον ἥμισυ τοῦ 1971. 'Εφθασεν αὐτὴ εἰς τὸ 176.249.655 τὸ, d.w.

Κατὰ τὸ ἔξαμηνον 82 σκάφη παρεδόθησαν 11.608.507 τὸν, d.w., μὲ μέσην κατὰ σκάφος χωρητικότητα 141.500 τόνων. Μόνον πέντε σκάφη 99.000 τόν. ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν καὶ δύο σκάφη μετεπεκυάσθησαν. Πέντε διπλαέσθησαν, 285.000 τ., d.w.

'Η Λιβερία ἔρχεται πρώτη εἰς τὴν δύναμιν τοῦ στόλου, μὲ 45.204.125 τόν. 'Η Βρετανία δευτέρα, μὲ 24.536.953 τόν. καὶ ἡ Νορδηγία τρίτη, μὲ 21.695.147 τόν.

Τὴν Ἰην 'Ιουλίου ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν 678 σκάφη, χωρητικότητας ἀνωτέρας τῶν 7.000 τόν., συνολικοῦ τονιάζ, 109.736.000 τόν. Αὕηστις ἔναντι τοῦ 'Ιανουαρίου κατὰ 13,5 ἑκατομ., τόν. Μεταξὺ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν 325 σκάφη ἄνω τῶν 200.000 τόν.

#### NOPVHΓIA

#### MISMOI YPER THN SYMBASIN

Νέα συμφωνία μεταξὺ ἑφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν προβλέπει τὴν καταβολὴν ὑψηλοτέρων μισθῶν κατὰ 10% πέραν τῆς ισχυόσης συλλογικῆς συμβάσεως εἰς τὰ πληρώματα. Τοῦτο ῥητῶς ἀπήγορεύετο διὰ τῆς συμβάσεως. 'Έκριθη δύμως σκόπιμον νὰ καταστῇ περισσότερον ἐλκυστικὸν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ ἵνα προληφθῇ ἡ περαιτέρω ἐξ αὐτοῦ φυγὴ τῶν ναυτικῶν πρὸς τὰς χερ-

MONTEVIDEO - URUGUAY

#### NAFTILOS LTD.

MATEO M. ELEFTERIU

DIRECTOR

COLON 1563 ESC. 2

SHIP SUPPLIES — GENERAL PROV.  
BONDED STORES

TELE. 398241 TELEPH. 86992  
REXUL UY 93 855  
NIGHT 88803

CABLES: NAFTICOS

σαίας ἀπασχολήσεις.

'Η αὕηστις θὰ παρέχεται εἰς τοὺς ναυτικοὺς τοὺς ἐπὶ τριετίαν, τουλάχιστον, ὑπηρετήσαντας εἰς τὰ πλοῖα τοῦ αὐτοῦ ἔφοπλιστοῦ.

#### OLLANDIA

#### H KATIOUSA

Κατὰ τὰ παρασχεθέντα στοιχεῖα ὑπὸ τῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας τῆς Χάγης, ὁ διλανδικός στόλος περιελάμβανε τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους, 1.017 ποῖα 3.955.000 κ.ο.χ. ἔξι δῶν 78 δεξαμενόπλοια (ἄνω τῶν 500 κ.ο.χ.) συνολικοῦ τονιάζ, 1.220.000 κ.ο.χ. καὶ 20 μικρότερα (κάτω τῶν 500 κ.ο.χ.) συνολικοῦ τονιάζ, 10.000 κ.ο.χ.

'Ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ὑπάρχουν 87 ἀκόμη πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 924.800 κ.

κ.ο.χ., τὰ ὅποια εἶναι νηρολογημένα εἰς τὸ Σουσινάνι καὶ τὰς 'Ολλανδικὰς 'Αντίλλας.

'Εξ ἄλλου πίνακας ἀνταποιστῶν τὴν ἔξελιξιν τῆς δεκαετίας 1960 - 70 δεικνύεται ὅτι ἀπὸ τοῦ 1965 ὅτε ὁ διλανδικός στόλος ἐγγύρισε τὴν ἀκμὴν τῶν 4.911.000 κ.ο.χ. παρουσιάζει ἔκτοτε συνεχῆ μείωσιν, ἐκφράζομένη μὲ ἀπώλειαν 1 πεοίπου ἐκάτομ. τόνων ἐντὸς τῶν ἑπτὰ 1966 - 1971.

#### AI YPERVOLAI

Τὰ δῶια τοῦ ὑστεοίσμου ἐγγίζουν αἱ κατοβαλλόμεναι δῆμη ἐνέχειει τῶν κυβερνήσεων ἐν δυσκολίᾳ συντηρεῖσθαι τὴν διαδικασίαν. Χασπακτήριστικὸν εἶναι καὶ τὸ πάθημα διλανδικοῦ φοστηγοῦ, τοῦ «Στέλλα Μάρια», τὸ ὅποιον ἀπλίστως ἀνεζήτει ποὺ ἐβδομάδων κάποιο μασκουνόν σημείον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν διὰ νὰ ἀποσύψῃ φοστίου κπταλοίπων 500 τόνων χημικῶν ποιόδων. 'Ηδη κατόπιν τῶν διμιστοριῶν τῶν κυβερνήσεων Νορδηγίας, Δανίας, 'Ιρλανδίας καὶ 'Ισλανδίας τὸ «Στέλλα Μάριος» ἀντιεπώπισε τὸν ἀντίδοσιν εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν ἀπό τὰς ἀρχὰς καὶ τοὺς κατοίκους τῶν νῆσων Φερές.

Εἰς τὴν ποοπάθειάν του τὸ σκάφος ὅπως ἀγκυροβολήσηται εἰς λιμένα τῶν νῆσων Φερές παραμποδίσθη ἀπὸ μικρὰ πλωτά μέσα, τὰ ὅποια παρενεβλήθησαν μεταξὺ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πασθλήτας. 'Ακολούθως τὸ «Στέλλα Μάριος» παρενολαύσενον ἀπὸ τὰς λέμβους ἀνήκητη εἰς τὴν θάλασσαν συνδεύομένον ἀπό... βατεαναθρώπους, οἱ ὅποιοι ἐκολύμβων γύρω ἀπὸ τὸ σκάφος κρατούντες πανώ μὲ συνήμητα δισμαστούίσας.

'Η τοπικὴ κυβερνήσις τοῦ 'Αρχιπελάγους

διεμαρτυρήθη τῇ μεσολαβήσει τοῦ Δανικοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικῶν, δι' ἀπόρρηψιν χημικῶν προϊόντων εἰς τὸν 'Ατλαντικόν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ σκάφος διετάχθη ὑπὸ τῆς διλανδικῆς Κυβερνήσεως διπλας ἐπιστρέψῃ εἰς Κάτω Χώρας.

'Εξ ἄλλου αἱ Κυβερνήσεις Βρετανίας, 'Ιρλανδίας καὶ 'Ισλανδίας ἀπηγόρουν νότας διαμαρτυρίας πρὸς τὴν διλανδικήν κυβερνήσιν ὅταν ἐπληρωφορήθησαν ὅτι τὸ «Στέλλα Μάριος» βάλλεται πάντας 600 τόνων χημικῶν τοξικῶν προϊόντων εἰς τὸν Στέλλα Μάριος».

#### PROS THN LIVERIANHN

'Ἐγκαταλείπουν τὴν ἑθνικήν των σημαίαν οἱ 'Ολλανδοί, ίνα ἀποφύγουν τὰ δυσδιατάκτα φορολογικὰ βάρη. 'Ανεκοινώθη πρὸ τοῦ ὅτι ἡ «Ολλανδ - 'Αμερικα Λάΐν» πρόκειται νὰ ψηφίσῃ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν ἐπὶ τῶν δύο παρ' αὐτῆς ἀγορασθέντων ἀμερικανικῶν υπερωκεανῶν «Βραζιλίας» καὶ «Ἀργεντινῆς», καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ μέλλοντος νὰ ναυπηγήσῃ εἰς τὸ Βέλγιον πλοίου τύπου «Ελάζ» καὶ ἐνὸς νεοτεύκτου κρουαζιεροπλοίου. 'Ισως καὶ τὰ ὑπερωκεάνια «Ρότερνταμ», «Νιού «Λαμπτερνταμ» καὶ «Στάτενταμ» νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον. Πληρώματα, πάντως, διλανδικά.

#### 'Eléchthi óti:

• Παρὰ τὴν πτώσιν τῶν ναύλων εἰς τὰ πετρελαιοφόρα καὶ τὰ τράμπες ξηροῦ φορτίου βεβαία διαγράφεται ἡ προϊόντασσα αὔξησις τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ὡς συνέπεια δὲ καὶ ἡ ζωηρότερα τῶν μεταφορῶν κίνησις.

'Ο πληθυσμὸς τῆς Γῆς αὐξάνει· ἡ ἐκβιομηχανίσις ἀναπτύσσεται· ἡ διὰ τὴν καλυτέαν διαβίωσιν τῶν λαῶν προσπάθεια ἐπίμονος καταδάλλεται, δῆλα τὸ δεδομένα ἐπιπτέπουν τὴν πρόβλεψιν τῶν ηγεμονῶν μεταφορῶν. Τὰ μεταφορικὰ πάντως μέσα ὁ σημέριαν καθίστανται ἀποδοτικώτερα, διογκούνται ταχύτερον ἀπὸ αὐτὴν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. 'Άλλα τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώνυσος τοῦ Σουέζ δυνατόν νόσησην διὰ νὰ ἀπορροφηθῇ καὶ τὸ πληθωρικὸν τονιάζοντας.

('Απὸ τὴν ἔκθεσιν τῆς ΧΑΠΑΓΚ - ΛΟ·Υ·Δ)

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

#### Argonaut Suppliers (pty) Ltd

524/526 ALBANY HOUSE WEST. 65 VICTORIA EMBANKMENT

#### DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τό Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας υπεδήθησαν αίτησεις διά την έγγραφην εἰς τό Ελληνικὸν Νησόλυγον, βάσει τοῦ άρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. «Τάχιν Ορ» : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν ύπό τὸ αὐτό σύνομα) νεοσαγορασθέν, 8.198 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Φίλων Ειδικὴ ΑΝΕ».

2. «Μερσ» : Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν ύπό τὸ αὐτό σύνομα) 6.654 τόν. γκρός, τοῦ 1950, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μερσινίδι» ("Ενωσις Εμπορικὴ Ναυτιλίας ΕΠΕ").

3. «Τεθύζ» : Δεξαμενόπλοιον ναυπηγούμενον N.1464, 17.500 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Φράντρες» (κ. Παν. Μπαχάς).

4. «Αττικα Χόσπι» : Φορτηγὸν ναυπηγούμενον N.352, 10.000 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μισκάλ» (κ. Πάιλος Λέκκας).

5. «Μαριά Ξυλά» : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριανὸν «Eastern Union») νεοσαγορασθέν, 9.365 τόν. γκρός, τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Εμπειρία» (κ. Έλ. Σιδέρης).

6. «Τσάλλεντζερ Κολοκοτρώνη» : Δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Berge Odele») νεοσαγορασθέν, 31.831 τόνων γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νάδες Βαλιέντες» (κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνης).

7. «Βίκι μαρ Νασιγκέιτορ» : Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Sunnaren») νεοσαγορασθέν, 4.149 τόν. γκρός, τοῦ 1948, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Βίκιμαρ Νασιγκέιτορ» (κ. Θεόδ. Γιασβρίδης).

### ΦΥΓΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Η κομπίνα : Τό γερμανικὸν μότοροπιπ «Ποσειδών» 10.039 τόν. d.w. τοῦ 1952 ἐπωλήθη εἰς τὴν ἑταῖριαν «Έλλας» τοῦ Αμβούργου. Θά τεθή ύπό τὴν Κυανόλευκον.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

—Παρὰ τῶν ναυπηγείων Εσκαλυτούνα τοῦ Μπιλυπάσ παρεδόθη, τὴν 31ην Ιουλίου, εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (οἶκος N. Παπαλιού) τὸ δεύτερον λάτινο τύπου «Σάντα Φέ» τῶν 16.880 τόν. d.w. Τὸ δοματα αὐτοῦ «Αιγαὶς Μπρέιερος». Σύνολον παραγγελθέντων ἔξ.

—Τὸ 25.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Αιλαντ Αρχαν» παρεδόθη, τὸ τελευταῖον 10ήμερον τοῦ Ιουλίου, εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Γ. Μ. Λιθανός). «Ηδη κατασκευάζεται ἀδελφὸν σκάφος μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Νοέμβριον.

—Παρεδόθη, ἐπίσης, εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Κρητικός & Σια) τὸ μπάλκ κάρριερ «Δημητρός Κρητικός» τῶν 28.450 τόν. d.w. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία —τοῦ Χακοντάτε— ἔχει παραγγελθῆ καὶ δεύτερον σκάφος τοῦ αὐτοῦ μεγέθους, μὲ παράδοσιν 1972.

—Απὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Γαλατσίου παραδίδεται λίαν προσεχώς τὸ φορτηγὸν «Αναστάσιος» 3.646 τόν. γκρός, τῶν κ.κ. Εύσταθίου, Κοντάρα καὶ Χῆρα.

—Εἰς τὸ τεύχος μας τῆς 1ης Αύγουστου ἀνεγράφη ἐκ λάθους, ὅτι τὸ Φρήτον «Πάκηπρινα» ἀνήκει εἰς τὸν οἶκον Αλαφούζου. Πρόκειται περὶ ξένων ἐφοπλιστῶν.

—Απὸ τὰ βελγικά ναυπηγεία τοῦ Ταμίζ παραδίδεται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (κ. Πάππας) δεξαμενόπλοιον 30.000 τόν. d.w., τὸ πρώτον δύο παραγγελθέντων. Διὰ τὸ δεύτερον προβλέπεται παράδοσις τὸν Νοέμβριον τρέχοντος ἔτους.

### Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΟΥ Κ. Γ. Π. ΛΙΒΑΝΟΥ

Περισσότεραι πληροφορίαι διὰ τὴν παραγγελίαν ἐνὸς τάνκερ μαμούθ τῶν 266. 200 τόνων εἰς τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε ἀπὸ τὸν κ. Γ. Π. Λιθανόν. Τὸ σκάφος θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὴν μέλλουσαν νὰ κατασκευασθῇ ναυπηγικὴν κλίνην 300.000 τόν. d.w. ἀπὸ τὴν Χακοντάτε. Τὰ σχέδια τῶν σκαφῶν διέλονται εἰς τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα, ὅπως καὶ τὸ πρωστήριον σύστημα. Ή παράδοσις προβλέπεται τὸ 1974. Πληρωμὴ τοῖς μετρητοῖς.

### ΔΥΟ Ο.Β.Ο.

Μηχανὴ τύπου M.A.N. γιουγκοσλαυκῆς κατασκευῆς, τῶν ναυπηγείων τοῦ Σπαλάτου πρόκειται νὰ τοποθετηθῇ ἐπὶ κατασκευαζόμενου ἑκεῖ Ο.Β.Ο. τοῦ κ. Ιωάν. Κ. Καρρά. Δύο, ὡς γνωστόν, τοιάυτα σκάφη ἔχουν παραγγελθῆ ἀπὸ τὸν κ. Καρράν εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία τῶν τοῦ Καρράν 77.000 ἑκατόν. Παράδοσις 1971 καὶ 1972.

### ΑΓΟΡΑΠΛΑΗΣΙΑ

Γράφουν οἱ κ.κ. Eggar, Forrester εἰς τὸ τελευταῖον τῶν δελτίον ('Ιουλίου) ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων :

«Μὲ τὸ ἀνύπαρκτον ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον καὶ μὲ τὴν ἀσυνήθη, διὰ τὴν ἐποχήν,

ἀπογούσιον τοῦ πλείστου τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ διευθυντῶν ναυτιλιοτῶν γραφείων, οἱ τιμαὶ τῶν πλοίων βασίνου σταθερός τὴν κατιεύσαν.

Αἱ πλεῖσται τῶν ἀνασφερομένων ἀγοραπλαησιῶν ἐχούσιοι πρόσωποι καὶ καταδεκνύσσουν τὸ χαμηλὸν τῶν ἐπενδύσεων, μὲ τὸν ἐλάχιστον οίκονομικὸν κίνδυνον.

‘Αντιθέτως, τὰ ναυπηγεῖα ἐργάζονται πυρετόδως, μὲ παραγγελίας ἔξικονομένας εἰς παραδόσεις μέχρι τοῦ 1974 - 75 καὶ πέραν αὐτοῦ. Τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων διδηλασίαστρα κατὰ τὴν τελευταῖαν 4ετίαν καὶ δὲν ἐπισημαίνονται ἐνδιέξεις περιορισμού τῶν πληθωριστικῶν τάσεων».

Παρ' Ελλήνων ἡγοράσθη ἀντὶ 122.000 δολαρίων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν «Ballblow» 1.420 τόν. γκρός, 2.300 τόν. d.w., τοῦ 1948.

— Παρ' Ελλήνων ἡγοράσθη ἐπίσης τὸ νορβηγικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Barok» 1.140 τόν. γκρός, 1.609 τόν. d.w., τοῦ 1950 καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Σοφία». Σημαία 'Ελληνική.

— Τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Χίος Στάρ» 11.310 τόν. γκρός, 17.505 τόν. d.w., τοῦ 1953, ἐπωλήθη εἰς λιθεριανὰ συμφέροντα ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, συμπεριλαμβανομένου ὑπολοίπου τοῦ ταρτέρη.

— Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Poseidon» 5.936 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν Poseidon Schiffahrt G.m.b.H. τοῦ 'Αμβούργου εἰς τὴν ἑταῖριαν Schiffahrt Agentur Hellas G.m.b.H. τοῦ 'Αμβούργου μὲ παραλαβὴ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός. Θά ύψωση τὴν κυανόλευκον.

— Εἰς τὴν ἑταῖριαν «Margarine» (κ. Κωτσάκης) ἐπωλήθη ἀντὶ 130.000 δολαρίων καὶ παρεδόθη, τὸ φορτηγὸν «Κυκλάδες», 3. 287 τόν. γκρός, τοῦ 1939.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Ουσύρλεν Στάλλα», 11.200 τόν. γκρός, 19.560 τ. d.w., τοῦ 1958, ἐπωλήθη μεταξὺ Ελλήνων, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 1. 250.000 δολαρίων καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Τάκα». Σημαία 'Ελληνική.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Florhild», 10.394 τόν. γκρός, 16. 202 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ακουάριο». "Υψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ γερμανικὸν μότοροπιπ «Diana» 499 τόν. γκρό-, 1.024 τόν. d.w., τοῦ 1960, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων καὶ παρελήφθη. "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτό σύνομα.

— Τὴν κυανόλευκων ύψωσεν, παραμεινάν ύπὸ τὸ αὐτὸν σύνομα τὸ ἀγορασθέν καὶ παραληφθὲν γερμανικὸν μότοροπιπ «Lady Aenon» 424 τόν. γκρός, 690 τόν. d.w., τοῦ 1955.

— Παρελήφθη παραμεινάν ύπὸ τὸ αὐτό σύνομα τὸ ἀγορασθέν γερμανικὸν μότοροπιπ «Mistral», 995 τόν. γκρός, 1.702 τόν. d.w., τοῦ 1958. "Υψωσε τὴν κυπριακὴν.

— 'Ηγοράσθη τὸ γερμανικὸν μότοροπιπ «Porto» 1.384 τόν. γκρός, 2.116 τόν. d.w., τοῦ 1956 καὶ παρελήφθη. Παρέμεινεν ύπὸ τὸ αὐτό σύνομα. "Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

## ZHTOYNTAI

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

—Τό φορτηγόν «Χριστίνα Μαρία» 1.880 τόν. γκρός, τού 1939 έπωλήθη εἰς Ισταριλινούς ώς έστι και εύρισκεται μὲν ζημίας εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάιφας. Τιμὴ λίραι Ισταριλινοῦ 1.500.

—Εἰς άλλοδαποὺς έπωλήθη τὸ λιθερισὸν δεξαιμενόπλοιον «Κάμπο τρές Μόντες» 3.282 τόν. γκρός, τού 1969.

—Παρ' Ἐλλήνων ήγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ άλλων μότορσπι «Prinsenbeek» 500 τόν. γκρός, 932 τόν. d.w., τού 1962. Μετωνομάσθη «Φουλσή» καὶ ὑψώσεται τὸν κυπριακὴν σημαίαν.

#### ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ "ΣΚΡΑΠΩΝ".

Αἱ ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου, ώς εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ Μεσόγειον, τὴν "Απω 'Ανατολῆν καὶ Βόρειον Ἀμερικήν, προσφερόμεναι τιμαὶ διὰ πλοίοις πρὸς διάλυσιν («σκράπων») ἐμφανίζουν πτῶσιν ὄφειλομένην οὐχὶ μόνον εἰς τὴν λόγω τῆς κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς αὔξησιν τῶν πρὸς διάλυσιν προσφερόμενων σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ τὴν μείωσιν τῆς ζητήσεως διὰ «σκράπων» ἐκ μέρους τῶν χαλυβουργείων.

Χαρακτηριστικὸν ἔν προκειμένῳ εἶναι τὸ γεγονός τῆς ἀνωτέρω πτῶσεως τῶν διὰ «σκράπων» τιμῶν καὶ εἰς αὐτὰ τὰ ζηηρότερα κέντρα διάλυσεων πλοίων, τὰ τῆς "Απω 'Ανατολῆς; καὶ τῆς "Ισπανίας. Ἰδιαιτέρως ἀναφέρεται ὅτι οἱ διαλυταὶ τῆς ἡπειρωτικῆς Κίνας ἔχουν σχεδὸν ἀποσυρθῆ ἐκ τῆς ἀγορᾶς πλασιοσιδήρων, ἐνῷ εἰς τὴν Φορμόζαν σημειούται κρίσις εἰς σημεῖον ὥστε αἱ διά τὰ πρὸς διάλυσιν πλοία καταβαλλόμεναι τιμαὶ νὰ εἰναι αἱ χαμηλότεραι ἀπὸ διετίας περίπου. Ἐγνώσθησαν καὶ περιπτώσεις πλοίων παλιηθέντων πρὸς διάλυσιν, τῶν ὅποιων αἱ τιμαὶ διάλυσεως ὑπῆρχαν ἀντικείμενον νεωτέρων διαπραγματεύσεων — πρὸς τὰ κάτω — πρὸ τῆς πραγματοποίησεως τῶν παραδόσεων τῶν.

Ἐπωλήθη προσφάτως εἰς τὴν Φορμόζαν πλοίοιν πρὸς διάλυσιν ἀντὶ \$ 50 κατὰ τὸν-

νον ἀφόρτου ἐκτοπίσματος, ἐνῷ ἡ μεγίστη ὑπὸ τῶν διαλυτῶν τῆς Φορμόζας παραχωρηθεῖσα τιμὴ ἦτο \$ 55 κατὰ τὸν τόνον. Αἱ τιμαὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐσταθεροποιήθησαν εἰς περίπου \$ 48 - 50 κατὰ τὸν τόνον καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ ἐπίπεδον τιμῶν εἶναι ἔτι χαμηλότερον εἰς περίπου \$ 35 κατὰ τὸν τόνον ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος.

Πιώσις τῶν τιμῶν ἐσημειώθη καὶ εἰς τὴν Εὐρώπην. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς Ιαπωνίας προσεφέροντο £ 14 κατὰ τὸν τόνον διὰ μεγάλης χωρητικότητος σκάφη ἔνορού φορτίου ἢ £ 12 κατὰ τὸν τόνον. Ἡ διά τὰν κέντρων ζητησίς εἶναι μεγαλυτέρα. Οὕτω Ιαπωνοὶ διαλυτοὶ κατέβαλον σχεδὸν £ 17 κατὰ τὸν τόνον διὰ τὸ δηζελοκίνητον τάνκερ «Μπρίτις Φλάγκ» 6.400 τὸν τόνον ἀφόρτου ἐκτοπίσματος.

Βέλγοι διαλυταὶ τοῦ Ταμίζ ήγοράσαν τὸ στροβιλοκίνητον φορτηγόν «Κενούτα» 5.750 τὸν τόνον ἀφόρτου ἐκτοπίσματος ἀπὸ τὴν Πασίφικη Στήμη Ναβικείσιον.

Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν αἱ ἐπιχειρήσεις διαλύσεων ἐμφανίζονται ἐτί μειωμένης κλιμακοῦ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Ἡ ἀπὸ πλευρᾶς τῶν χαλυβουργείων ζητησίς εἶναι χαμηλή, ἐνῷ οἱ Βρετανοὶ διαλυταὶ δὲν δύνανται νὰ συναγανισθοῦν τὸν ξένους διαλυτὰς ὡς πρὸς τὰς τιμάς των διὰ παλαιοσιδῆρων.

#### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Ιρένα» 7.232 τ. γκρός, τού 1943, ἐπωλήθη εἰς Ισπανούς διαλυτάς καὶ παρεδόθη εἰς Μπιλμπάο.

—Τὸ κυπριακὸν φορτηγόν «Ἐλπιδοφόρος» 4.963 τόν. γκρός, τού 1935, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

—Εἰς Ισπανούς διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Άρντενα», 7.219 τόν. γκρός, τού 1944.

—Εἰς Κινέζους διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ φορτηγόν «Μάκο Βέντσιουρ» 5.148 τ. γκρός, τού 1938.

—Τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Βυζάντιον» 7.402 τόν. γκρός, τού 1943, εὑρισκόμενον, μὲν ζημίας εἰς τὴν μηχανήν, εἰς Μαλάγαν ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

—Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Άρμενιστής», 2.905 τόν. γκρός, τού 1943.

#### ΠΑΡΑΔΑΙΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη, ὑψώσεται τὸν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Αλέξανδρος Β.» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Avisfaith» 7.868 τόν. γκρός, τού 1962.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Wayfarer» 8.032 τόν. γκρός, τού 1951. Μετωνομάσθη «Μητέρα Ζαφείρα». Ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—«Σάιντ 'Αστιν» μετωνομάσθη τὸ παραλήφθεν Δανικὸν μπάλικ κάρριερ «Laust Maersk» 27.042 τόν. γκρός, τού 1965. Σημαία Λιβερίας.

—Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγόν «Rulgund» 1.894 τόν. γκρός, τού 1955 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Δημήτρακης» καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Μετωνομάσθη «Εύδοκια» καὶ ὑψώσε τὴν Κυανόλευκον τὸ παραλήφθεν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Karnak» 3.198 τόν. γκρός, τού 1948.

—Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Δημήτρης - Γιώργος», τὸ σουηδικὸν φορτηγόν «Franc Gorthon» 3.369 τόν. γκρός, τού 1956. Σημαία Ἑλληνική.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Kantara» 3.213 τόν. γκρός, τού 1947 καὶ ὑψώσε τὴν Κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγόν «Μύσων» 4.029 τόν. γκρός, τού 1951, μετωνομάσθη «Κοκκόρυτια Μύσων».

—Μετωνομάσθη «Κύθηρα» τὸ φορτηγόν «Μπιτάνικα» 5.153 τόν. γκρός, τού 1952.

## 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: "Tsvilico", 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

— Έπισης τό φορτηγόν «Στέλλα Πολάρια» 10.801 τόν. γκρός, τού 1959 μετωνομάσθη «Θεοδόχος» και ύψωσε τήν λιβεριανή.

— Τά φορτηγά «Κάπ Φρίο» 5.879 τόνων γκρός, τού 1955 και «Κάπ Ορτεγκάλ» 6.370 τόν. γκρός, τού 1956 μετωνομάσθησαν «Κέρπασθος» και «Κέρινθος», αντιστοίχως. Ή λιβεριανή σημαία δ.ετηρήθη.

— Εις «Λιρία» μετωνομάσθη τό δεξιμενόπλοιον «Τολμηρός» 28.913 τόν. γκρός, τού 1960.

— Τό δεξιμενόπλοιον «Πύρρος Β.» 33.971 τόν. γκρός, τού 1965 μετωνομάσθη «Σπέκτρα».

— Τό λιβεριανόν δεξιμενόπλοιον «Γουόρντ Ινφλουενς» 26.032 τόν. γκρός, τού 1957 μετωνομάσθη «Βαλμόντ».

— Τό φορτηγόν «Γίνα» 3.899 τόν. γκρός, τού 1953, μετωνομάσθη «Σκαπλέϊ».

### ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τό δεξιμενόπλοιον «Μάκο Φελίσιτο» 10.570 τόν. γκρός, τού 1951 ύψωσε τήν κυπριακήν σημαίαν.

— Τό λιβεριανόν μικτόν «Μικτόν» 18.889 τόν. γκρός, τού 1960 ύψωσε τήν Κυανόλευκον.

### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατά τό πρώτον 15θήμερον τού Αύγουστου υπεγράφησαν εις τό N.A.T. συμβάσεις άσφαλσεως τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοίων ύπό ξένας σημαίας έλληνικών συμφέροντων:

«Άγιος Σκόπη» λιβεριανόν τόνων γκρός 11.300 όπό 15.7.71, έκπροσωπούμενον ύπό τής «Άγιος ΝΕΠΕ», «Τρίαντα» λιβεριανόν, τόν. γκρός 6.639, όπό 18.70, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ιω. Δούκα, «Σή Παϊόνηρ», λιβεριανόν, τόν. γκρός 11.055, όπό 5.3.71, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Μιχ. Καρρά, «Απόστολος Μ.» παναμαϊκόν, τόν. γκρός 3.380, όπό 1.8.71, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Δημ. Κωτσάκη, «Μοντάνα» λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.768, όπό 15.7.71, έκπροσωπούμενον ύπό τής «Οδυσσεύς ΕΠΕ», «Σέσουτα» κυπριακόν, τόν. γκρός 3.569, όπό 3.8.71, έκπροσωπούμενον ύπό τού κ. Ιωάνν. Γκούμα.

Κατά τό ίδιον χρονικόν διάστημα διεγράφησαν τού καταλόγου τών ήσφαλσιμένων τά κάτωθι πλοία:

«Ολγα» κυπριακόν, τόν. γκρός 10.738, όπό 26.5.71 λόγω πωλήσεως; «Τανάγρα» λιβεριανόν, τόν. γκρός 12.064, όπό 27.5.71 λόγω πωλήσεως, «Σάδδας» κυπριακόν, τόν. γκρός 7.230, όπό 1.5.71 λόγω πωλήσεως, «Μαρία Κ.» κυπριακόν, τόν. γκρός 7.676, όπό 29.4.71 λόγω ύψωσεως τής Έλληνικής σημαίας, «Μπουρνεμάσιθ» λιβεριανόν, τόν. γκρός 10.413, όπό 25.1.71 λόγω ύψωσεως τής Έλληνικής σημαίας, «Κάρδο Λόγκος» λιβεριανόν, τόν. γκρός 7.638, όπό 22.6.71, λόγω ύψωσεως Έλληνικής σημαίας, «Άγιος Φανούριος» παναμαϊκόν, τόν. γκρός 3.391, όπό 16.4.71, λόγω βιοτίσεως, «Ντέλικο Σκάλη» λιβεριανόν, τόν. γκρός 13.600, όπό 27.6.71, λόγω ύψωσεως Έλληνικής σημαίας, «Πάφος» κυπριακόν, τόν. γκρός 13.550, όπό 26.6.71, λόγω ύψωσεως Έλληνικής σημαίας.

Κατόπιν τών άνωτέρων έπειθωσών μεταβολῶν τό σύνολον τών ύπό ξένας σημαίας έλληνικών συμφέροντων πλοίων, τών όποιων τά πληρώματα είναι ήσφαλσιμένα εις τό N.A.T., άνέρχεται εις 1.247, τόνων γκρός 18.014.747.

### ΤΑ ΠΑΡΑΤΡΑΓΟΥΔΑ

Κατά πληροφορίας έκ Κολόμπο, άπηγορεύθη ό απόπλους τού έλληνικής πλοιοκτησίας κυπριακού φορτηγού «Έλευθερώτρια», διότι τό πλήρωμα παρηπονέθη ότι δέν έλαβε τούς δενουλευμένους μισθούς του. Τό σκάφος θά παρασμείνη έκει μέχρι νεωτέρας αποφάσεως τού Δικοστηρίου τού Ναυαρχείου.

‘Οπωσδήποτε, τό σκάφος θά τεθή «σφάλμα» ύπό τών ναυλωτών — κατηγορούντο εις Βόρειον Βιετνάμ — και οι ζημίει θά είναι πολλαπλάσιαι τών καθυστερουμένων μισθων.

### ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ

Τό ‘Υπουργείον ‘Εμπορικής Ναυτιλίας δι’ έγκυκλιού του πρός τό N.E.E., τήν Π.Ν.O. και τάς έφοπλιστικάς ‘Ενώσεις, ζητεί τήν έπισημευσην τής αποστολής τών απόμενων τών ένα λόγω φορέων τής ναυτιλιακής πολιτικής σχετικώς με τήν σύστασιν 139 «περί έπαγγελματικών προβλημάτων, άτινα άνακυπτουν έκ τών τεχνικών έξελιξεων».

‘Υπενθυμίζεται σχετικώς ότι, δυνάμει τού άρθρου 19 τού καταστατικού χάρτου τής Διεθνούς ‘Οργανώσεως ‘Εργασίας, κυρωθέντος ύπό της ‘Ελλάδος διά τού A.N. 399/47, δέν όπως έντος έτους άπό της λήξεως τών έργων της 55ης Συνόδου τής Διεθνούς Συνδιστικής Εργασίας, καθ’ ην έψηφισθη ή ώς άνω σύστασις, ήτοι μέχρι 30/10/71 ύποβληθη εις τό ‘Υπουργικόν Συμβούλιον τό κείμενον ταύτης μετά τής ισχυούσης νομοθεσίας και τυχόν προτάσεων περί λήψεως μέτρων διά την κατά τό δυνατόν συμμόρφωσην πρός αυτήν.

Δι’ έτερου έγγραφου τού Y.E.N. ζητούνται αι απόμενεις τών έφοπλιστών έπι τών συστάσεων 133, 140 και 141 περί ένδιαιτήσεως πλοιάρχου και πληρώματος έπι τών πλοίων, περί κλιματισμού τών διαιμερισμάτων ένδιαιτήσεως πληρώματος και έτερων τών χώρων έπι τών πλοίων και περί περιορισμού τών έπιβλασθών θυρώνων εις τά διαιμερισμάτων ένδιαιτήσεως πληρώματος και τούς χώρους έργασίας έπι τών πλοίων.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΟΡΕΑΝ

Τό Κορεατικόν ‘Υπουργείον Μεταφρών άνεκοινωσε και πρός τάς έλληνικάς όχασάς, ότι ήρθησαν άπαντες οι μέχρι τούδε ύφισταμενοι περιορισμοί προσεγγίσεως ξένων πλοίων εις λιμένας τής N. Κορέας, πλήν τών κάτωθι έξαιρέσεων:

1) Πλοίων B. Κορέας, B. Βιετνάμ, Κούβας και Έριθράς Κίνας.

2) Πλοίων έπισκεφθέντων λιμένας τής B. Κορέας πρό περιελεύσεως πριμήνου. Μετά πάροδον τριμήνου από τής τελευταίας των έπισκεψών εις λιμένας B. Κορέας, πλοίον τής κατηγορίας σύτης δύνανται νά εισέλθουν εις λιμένας τής N. Κορέας, ανευ προηγουμένης άδειας ή άλλης τινός διατυπώσεως.

### Η ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΩΝ

‘Ο Πλοιάρχος S. E. N. Pollock ωρίσθη πρωτοτάμενος τής συγκροτημέσης έπιτροπής έπιθεωρήσεως τών λιβεριανών πλοίων δι’ δήλην τήν Εύρωπην και τήν Μέσην ‘Ανατολήν. ‘Εδρα τής έπιθεωρήσεως η Λονδίνον.

### ΑΙΤΗΣΙΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ

Τό ‘Αρχηγείον Ναυτικού ζητεί από τούς έφοπλιστάς τήν παρ’ έκαστου οίκονομικήν

ένισχυσιν διά τήν ναυπήγησιν έκπαιδευτικού ιστιοφόρου εις άντικατάστασιν τού βυθισθέντος κατά τόν B’ παγκόσμιον πόλεμον ιστιοφόρου «Αρης». Μέχρι σήμερον, έκ τού άπαιτουμένου διά τήν ναυπήγησιν ποσού τών 100 έκατομμυρίων δρχ., έχουν συγκεντρωθή 36 έκατομμύρια, έξι ών τάξιδι έκαστομ, πρόσρχονται από έισφοράς τού έφοπλιστικού κόσμου.

### ΔΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

‘Ο πρόεδρος τής ‘Ενώσεως Έλλήνων Εφοπλιστών καθηγητής κ. Στρατής Ανδρεάδης, κατάπιν και άμφισσων γνώμης τού Δ.Σ.Τής ‘Ενώσεως, συνιστά πρός τους ‘Ελλήνας έφοπλιστάς διά τών δώσουν έντολην εις τούς έναν Αυθέρηση ναυτικούς πράκτορας αύτών, ίνα, άμα τών κατάπλω έκαστου πλοίου των, καταβάλλουν εις τήν Ελληνικήν Στέγην Αμβέρσης — Οίκου Ναυτικού, απ’ εύθειας ή μέσω τού έκει Ελληνικού Προξενείου, εισφοράν τουλάχιστον 50 διλλαρίων κατά κατάπλων.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΛΓΕΡΙΑΝ

‘Εντονον ένδιαφέρον έξεδηλώθη άπό άλγερινής πλευράς διά συνεργασίαν μετά τής Έλλαδος εις τόν ναυτιλιακόν τομέα, έν όψει τής εύρυτέρας δισμορφώσεως τών θαλασσών μεταφορών τής χώρας αύτής.

Τά άνωτέρω έγνωσθησαν εις τό ‘Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας, παρεσχέθη δέ η πληροφορία ότι ή ‘Ελληνική Κυβερνησίς, κρίνουσα ώς συμφέρουσαν διά τήν έθνικήν οίκονομίαν άλλα και τής έλληνικής ναυτιλίας ειδικώτερον, τήν συνεργασίαν μετά τής Αλγερίας, έξετάζει τήν αποστολήν εις τήν χώραν αυτήν άντιπροσωπείας έκ κρατικών λειτουργών, εις τήν διόποιαν συνιστάται διά ποσούς μετάσχουν και έπικρόσωποι τών έφοπλιστικών ‘Ενώσεων. Ή άντιπροσωπεία θά πρέπει νά μεταβῇ εις Άλγεριαν έντος τού τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου.

### Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΑΣ

Συνεχίζεται ή ένοπλος πειρατεία εις τήν περιοχήν τών Φιλιππίνων. Στόχος: τά ιαπωνικά και τά έλληνικά, κυρίως, πλοία. Είναι αύτά που συνάζουν έκει περισσότερον. ‘Ενδεικα ιαπωνικά και τούλαχιστον δικτά έλληνικά έξεχθησαν έπιθεσιν τών πειρατών κατά τό τρέχον έτος.

Τό ‘Υπουργείον τών ‘Εξωτερικών τών Φιλιππίνων συνέστησεν εις τήν Κυβερνησίαν νά ένισχυσή τάς περιπόλους εις τήν περιοχήν διόπειρασθησαν τά κρούσματα. ‘Εξ αλλού, ή ‘Ενωσις τών Ιαπώνων έφοπλιστών προειδοποίησεν ότι θά αποκλείσῃ τά ταξίδια πρός τάς Φιλιππίνας, έτσι κατάστασις συνέχισθη.

### Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

‘Ο Ελληνικός Νηογνώμων, συμφώνως πρός τό Καταστατικού αυτού, διαθέτει κατ’ έτος οίκονομικήν ένισχυσιν ύπερ τής Ναυτικής Εκπαίδευσεως τών νέων τής χώρας μας.

## 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. 881 778

Συμφώνως πρός τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ἔτους 1970, τὸ διατιθέμενον ποσὸν ἀνέρχεται εἰς Δρχ. 108.000 τὴν διανομὴν τοῦ ὄποιου, ὁ Ἑλληνικὸς Νηογνώμονας ἐπρότεινεν πρὸς τὸ Υ.Ε.Ν., ὡς ἀκολούθως:

	Δρχ.
1) Ὑπὲρ τῆς Σχολῆς Ἐμποροπλοιάρχων "Υδρας" .....	36.000
2) Ὑπὲρ τῆς Σχολῆς Προπαιδεύσεως καὶ Μηχανικῶν Ε.Ν. Θεσσαλονίκης .....	36.000
3) Ὑπὲρ τῶν Νυκτερινῶν Σχολῶν Μηχανικῶν Πειραιϊκοῦ Συνδήσμου .....	36.000
Σύνολον .....	108.000
	=====

#### ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Ἐξεδόθη ὁ ἑταῖρος Κατάλογος 1971/72 πλοίων κατατεταγμένων εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Νηογνώμονα.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ προμηθεύθωσι τούτον ἀποτελενόμενον εἰς τὰ ἐν Ἀθήναις, Σταδίου 1, γραφεία τοῦ Ἑλληνικού Νηογνώμονος.

#### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

"Υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ἀνδρέαδη ἐπραγματοποιήθη τὴν 11ην τρέχ. εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Χίλτον» ἡ ἑτησία τακτική γενική συνέλευσις τῆς Ἑλληνικῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Εἰς αὐτὴν παρέστησαν ἑπτήσις, ἀπό Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, οἱ κ.κ. Α. Ἀντωνίου, Ἰωάννης Κ. Καρράς, Ἰωάννης Μ. Καρράς, Μίνως Κολοκοτρώνης, Β. Π. Γουλανδρής, Ἀλκ. Γράτσος, Κώστας Μ. Λαζα-

μός, Κώστας Λύρας, ναύαρχος Π. Μαυρομάτης, Νικόλαος Παπαδίος, Βασ. Ροσάλυμος, Α. Ν. Κομινήδης (ἀντιπρόσωπος τοῦ οἰκου Ξυλᾶ), Ὁρ. Βαλασάκης, Νικ. Τσάλτας, Κ. Χρυσάνθης καὶ Γεώργ. Ζαφειρόπουλος.

Ἀπὸ ἀμερικανικῆς πλευρᾶς παρέστησαν διάδρομος τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος κ. Ρόμπερτ Γιάνκ, οἱ ἀρχιεπιθεωρῆται τῆς Γένοβας κ. Ντομένικο Πότζι, τῆς Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας κ. "Ἐτζιο Πανέπιτι, τῆς Ἐλλάδος κ. Γουΐλαρτ Χάνονεν καὶ δ. κ. Χρύσων Σαριγιαννίδης, ἀρχιεπιθεωρῆτης διὰ τὸν λιμένα Πειραιῶς.

Κατὰ τὴν συνέλευσιν διεξήχθη γενικὴ συζήτησις ἐπὶ τῶν κάτωθι θεμάτων:

- ❶ "Ἐρευναὶ καὶ ἔξελίξεις ἐπὶ κατασκευαστικῶν θεμάτων δι'" ἡλεκτρονικῶν ύπολογιστῶν.
- ❷ Πλοῖα μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων, ὡς καὶ τοισύτα μεταφορᾶς φυκτικῶν ἀερίων εἰς υγρὰν κατάστασιν.
- ❸ Βελτιώσεις ἐπικοινωνῶν Νηογνώμονος μετὰ πλοιοκτήτων καὶ γραφείων των, ὡς καὶ βιθλίου ταξινομήσεως (γεεντ).
- ❹ "Ἐργα τοῦ Διεθνοῦς Συλλόγου Νηογνώμονων (I.A.C.).

#### ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Εἰς τὸ τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν τῆς 15.7.71 καὶ εἰς τὸ σχόλιον σχετικῶς μὲ τὰ ἑπτοκαταστήρια τοῦ Πειραιῶς, ἐκ παραδρομῆς ἀνεγράφῃ ὅτι τὸ ἐργαστάσιον Μαλτάκη κοινοπράτει μετά τοῦ ναυπηγείου ΕΛΒΕΣ τοῦ κ. Χανδρῆ, ἀντὶ τοῦ ὄρθυοῦ ὅτι: ιδρύθη Ἀνών. "Ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν "Φοίνιξ", μὲ ιδρυτὰς καὶ μετόχους τοὺς κ.κ. Ἀντ. Χανδρῆν καὶ Π. Μαλτάκην, οὐδεμίσιν

σχέσιν ἔχουσα μὲ τὴν ΕΛΒΕΣ τοῦ κ. Δημ. Χανδρῆ.

#### ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Ἡ κατωτέρω ρηματικὴ διακοίνωσις τῆς ἐν Ἀθήναις Δανικῆς Πρεσβείας ἀπευθύνεται κυρίως πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς Πλοιάρχους τῶν Ἑλληνικῶν πετρελαιοιδών.

«Κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτὰ σταθερὰ αὔξησης τῆς κινήσεως τῶν δεξαμενοπλοίων ἐντὸς Δανικῶν ὑδάτων καὶ προσεγγίσεων δεξαμενοπλοίων εἰς Δανικοὺς λιμένας.

» Σκοπούσα εἰς τὴν ἔξασφάλισιν τῆς ἀσφαλείας πλεύσεως τῶν μεγάλων πλοίων διερχομένων μέσω τῶν Δανικῶν ὑδάτων, ὡς επίσης τὴν μείωσιν τοῦ κινδύνου τῆς διὰ πετρελαίου ρυπάνσεως, ἡ δόπια προκύπτει ἐτῆς προσαράξεως ἡ συγκρούσεως δεξαμενοπλοίων, ἡ Δανικὴ Κυβερνητικὴ ἔχει θεσπίσει μίαν ὑπηρεσίαν ραδιοενημερώσεως διὰ μεγάλα πλοῖα ὡς καὶ βελτιωμένας σημάνσεις εἰς διάφορα μέρη τῶν Δανικῶν ὑδάτων.

» Οἱ κανονισμοὶ οἱ διέποντες τὴν λειπουργίαν τῆς ὑπηρεσίας ραδιοενημερώσεως ἐκτίθενται εἰς μίαν Σημείσιαν τοῦ "Ὑπουργείου" Ἐμπορίου τῆς 28 Μαΐου 1971 περὶ Διελεύσεως πλοίων ἀνω τῶν 40.000 τόνων t.w. μέσω τῶν Δανικῶν ὑδάτων. 18 ἀντίγραφα τῆς Σημείσεως ἔσωκλείονται πρὸς διανομὴν εἰς ναυτιλιακάς ἀρχας καὶ ἄλλας ἐνδιαφερομένας δημοσίας ὑπηρεσίας ἐν Ἑλλάδι.

» Εἶναι ἡ μεγάλη ἐπὶ τῆς Δανικῆς Κυβερνήσεως ὅπως τὰ Ἑλληνικά πλοῖα ἐπωφεληθοῦν τῶν εύκαιριῶν, τὰς ὅποιας προσφέρει ἡ ὑπηρεσία ραδιοενημερώσεως πρὸς βελτίων τῆς ἀσφαλείας τῆς διαπλέυσεως μεγάλων πλοίων μέσω δανικῶν ὑδάτων. Διὰ τὸν λόγον ὅτι ἡ Σημείωσις θα ἀκριβῶς διψιν τῆς 11ης Συνόδου τῆς "Ὑποεπιτροπῆς Ναυσπλοίων τοῦ ΙΜCΟ συνέρχομένης ἐν Λονδίνῳ τὴν 5 - 9 Ιουλίου 1971 παρακαλεῖσθε

## ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

### ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ❶ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ❷ ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ❸ ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ.

#### ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

##### ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

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

##### TELEXES

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

##### CALL SIGNS OF VESSELS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ
B. MANOS/SYZF
B. KITTY/SYTV

ΜΑΤΣΑ
ATLAS/SZIK
M. ΜΑΤΣΑ/SZOT

ΤΣΑΒΛΙΡΗ
N. KRHTH/SZNE
N. ΑΝΔΡΟΣ/SZRN

##### ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ	ΒΕΡΝΙΚΟΥ	ΜΑΤΣΑ	ΤΣΑΒΛΙΡΗ
Ημέρας	Νυκτὸς	Ημέρας	Νυκτὸς
4522 - 331	4514 - 290	476 - 205	477 - 043
4522 - 337	4513 - 787	476 - 206	6472 - 862
4522 - 335	4168 - 156	425 - 075	4520 - 192
4522 - 329	440 - 141	425 - 076	9814 - 668
		831 - 339	4522 - 243
			9819 - 828

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

οπως διαδιέσητε την άνωτέρω πληροφορίαν εις άρμοδιους ναυτιλιακάς άρχας τό ταχύτερον δυνατόν.

### ΚΑΤΑΔΙΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Οι πλοιαρχοι κ. Νικ. Κόκκαλης τού δεξαμενοπλοίου «Φάρος» και κ. Δημήτριος Ξένος, τού δεξαμενοπλοίου «Σουδέτεα» έτιμωρήθησαν από δικαστήριον της Τεργέστης με πρόστιμον 333 λιρών Αγγλίας, διότι έρυπναν τά υδατα τού λιμένος με πετρέλαιον.

### ΠΡΟΑΓΩΓΑΙ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

#### ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατά τάς προαγωγικάς έξετάσεις τού παρελθόντος Ιουνίου διά την άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως έπετυχον, κατ' άλφαθητικήν σειράν, οι κάτωθι:

Αύγερινός Π., 'Αλεξανδρής Δ., 'Ασημάκος Ε., 'Αργυρής Θ., 'Αθανασίου Κ., 'Αθανασόπουλος Γ., 'Άθηναϊος Μ., 'Άγυρος Σής Ε., 'Άνδρεος Β., 'Άπεδσος Δ., 'Αποστολής Κ., 'Άλεβ ζόπουλος Ε., 'Αμύγδαλος Α., 'Αφεντάκης Μ., 'Βογιατζής Μ., 'Βασιλειάδης, Π. 'Βαλλιανότας Ε., 'Βασιλείου Φ., 'Βαγκές Θ., 'Βουτσιάνης Γ., 'Βενιζέλος Π., 'Βούλγαρης Χ., 'Βάσιος Α., 'Βενιέρης Ι., 'Βάσσος Ε., 'Γιανόπαππας Λ., 'Γεωργιάδης Χ., 'Γιανιώτης Δ., 'Γεράκης Γ., 'Γεωργίου Σ., 'Γάλλιας Ι., 'Γάννας Η., 'Γιανάκης Σ., 'Γραμμένος Κ., 'Δούναβης Κ., 'Δεληκώρας Π., 'Δημόπουλος Γ., 'Διαμαντής Ν., 'Δοντάς Δ., 'Διβάρης Γ., 'Διβάρης Μ., 'Δασκαρόλης Π., 'Δούλαλης Α., 'Διασάκης Β., 'Έμμανουήλ Σ., 'Εύριπιώτης Δ., 'Ζανός Ν., 'Ζυάς Γ., 'Ζαγοριάνος Μ., 'Ζευμέπεογλου Μ., 'Ζαχόπουλος Α., 'Ζαφειρόπουλος Κ., 'Ζάχος Ι., 'Ζωγράφος Μ., 'Ζαμπετάκης Ε., 'Θωμάς Ε., 'Θεοδωρακάκης Ν., 'Ίσαρης Μ., 'Ιωάννου Α., 'Κοντός Π., 'Κοτεμίδης Ν., 'Κούκουνος Φ., 'Κατσαφάρος Ν., 'Καμπούρης Π., 'Κούδαρης Ν., 'Κουτσουμάνης Α., 'Καλλής Ε., 'Κουνέλης Α., 'Κοτσάρος Ν., 'Καρανάσος Γ., 'Κιάσσος Κ., 'Καραμανής Α., 'Κωστάζος Γ., 'Κοντός Δ., 'Καλογιάννης Αίμη, 'Κουλουμπής Γ., 'Κουτραφόρης Θ., 'Καρατζᾶς Ι., 'Κοκιόπουλος Γ., 'Κολιός Λ., 'Κοντονικολής Γ., 'Κωνσταντής Ν., 'Κρητικόπουλος Ν., 'Κλώνης Κ., 'Κανελλόπουλος Ι., 'Κουλούρης Δ., 'Κοντοζάνης Μ., 'Κουτσοφλάκης Β., 'Κιαπεκάκης Μ., 'Λιοδάκης Γ., 'Λιμοτούρακης Γ., 'Λιδάνης Σ., 'Λομπίρης Γ., 'Λιγνός Γ., 'Λιούπορης Λ., 'Λούζος Δ., 'Λαζόπουλος Κ., 'Λουράνδος Π., 'Λιώσης Λ., 'Λαζαρίκος Χ., 'Λύκος Β., 'Λεονταράς Ι., 'Μάνηζαρης Β., 'Μεγαλοκονόμος Ι., 'Μελάς Ν., 'Μπαξεβανάκης Κ., 'Μουμούρης Α., 'Μπιλής Π., 'Μυρωγιάννης Π., 'Μπισιχιώντης Α., 'Μερκατάς Ι., 'Μαζαράκης Σ., 'Μαρτζουσάνης Λ., 'Μονογιάννης Μ., 'Μαρμώνης Σ., 'Μαγουλάς Γ., 'Μπουγιώρης Κ., 'Ματτίος Α., 'Μπεκύρας Η.,

### ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ

Εις Πειραιά και έπι τής Α. Βασιλ. Κωνσταντίνου, έγγυτατα πρός τό Κεντρικὸν Τελωνείον, έντος πολυτελεστάτου Μεγάρου ένθα εἰς τό ισόγειον και πρώτον όροφον έγκαθίσταται ύποκατάστημα της ΙΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ οι ἀνω ἔξ (6) όροφοι, όλοι όμοι ή καὶ έκαστος κεχωρισμένων, κατάλληλοι διά προξενίου, ναυτιλιακά Γραφεία η γραφεῖα ἀσφαλιστικῶν και ἄλλων ἐπιχειρήσεων. "Έκαστος όροφος 240 τ.μ. δύναται νά ἐνοικιασθῇ ηνιαίως ή καὶ μερικῶς. Ή διαρρύθμισις κατά βούλησιν. Παράθυρα συρόμενα ἔξ ἀλουμινίου, κρύσταλλος ἀντηλιασκά, μὲ πλήρη ἔξαρισμὸν καὶ κλιματισμὸν διὰ μαζούν, 3 ἀσανσέρ. Πληροφορία, τηλέφωνα : 721.222, 229.782 καὶ 626.890, ώρες γραφείου.

Μπόλιας Ι., 'Μάγειρος Θ., 'Μπίρμπας Ε., 'Μαριατζᾶς Ι., 'Μαρτάκης Γ., 'Μεταξᾶς - Μαριάτος Η., 'Μεταλλινὸς Η., 'Μπίρμπας Α., 'Μηλᾶς Λ., 'Μιτάρκας Κ., 'Μαυρέλος Ι., 'Μαράτος Π., 'Μιτακάλμπαστης Σ., 'Μπαλλᾶς Δ., 'Νικολῆς Ε., 'Νεφομαλιώτης Σ., 'Νινιός Π., 'Νομικός Γ., 'Νάνος Σ., 'Νεόφυτος Τρ., 'Ξενάκης Ε., 'Ξυδιάρης Κ., 'Οίκονόμου Γ., 'Πουλάκης Π., 'Πολυχρονίου Π., 'Παπαδόπουλος Δ., 'Παντζόπουλος Κ., 'Παπαμάρκος Ν., 'Παπαπαπότολος Π., 'Παπασπύρου Ν., 'Πετρούτσας Γ., 'Πιπίνης Γ., 'Παΐπέτης Σ., 'Περελής Ε., 'Ποιμενίδης Σ., 'Παπαμαργαρίτης Ν., 'Παπαπλιού Κ., 'Πέτρου Γ., 'Παλαιός Α., 'Παλαιτσάνης Θ., 'Πετράκης Κ., 'Παπαδέδημας Δ., 'Πάρχας Π., 'Πύρρος Π., 'Ρελάκης Α., 'Ρήγης Δ., 'Ρέύσσος Δ., 'Ραδίτσας Π., 'Ρώμας - Πλαντέρος Κ., 'Σκλέπος Π., 'Σιταράς Γ., 'Σκαφούρης Σ., 'Σιδέρης Α., 'Σταυρόπουλος Ν., 'Σκαμνέλης Γ., 'Σαλίβερως Α., 'Σέγκος Α., 'Στεφανάσης Γ., 'Σταμούλης Δ., 'Σιγάλας Ι., 'Στάγιας Θ., 'Σιαίνης Γ., 'Τζαβάρας Κ., 'Τασάκης Ι., 'Τσουκαλᾶς Θ., 'Τζέκος Χ., 'Τσιακής Α., 'Τζουρντος Μ., 'Τζαντζής Ε., 'Τριανταφυλλάκης Ι., 'Τριλίδας Λ., 'Τρευλάκης Χ., 'Τσώνιας Π., 'Τσούχλης Σ., 'Τσούνης Σ., 'Φούντας Α., 'Φραγκιάς Θ., 'Φωκιανός Ν., 'Φατούρας Α., 'Φραγκούδακέας Μ., 'Φωτεινός Ι., 'Φιλής Π., 'Φουντουάκης Κ., 'Φωραντάτος - Γερελυμάτος Θ., 'Φουρναράκης Γ., 'Φράγκος Α., 'Χούλης Π., 'Χαραλάμπους Γ., 'Χρυσοδιτιώτης Δ., 'Χαλάς Ι., 'Ψυστάκης Π., 'Ψυχαλής Ε., 'Ψυχούλης Γ., 'Φώτης Σ.

#### ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Β' ΤΑΞΕΩΣ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τούς έπιτυχόντας εις τάς έξετάσεις τού παρελθόντος Ιουνίου διά την άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Β' τάξεως (ἀπό τὰ φηρία Μ—Ω):

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### Καθηγητοῦ κ. Ιωάννου Χολέβα:

### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΣ ΑΡΙΟΜΟΥΣ

Δεύτερον κατά σειράν ἔτος ἐκδίδεται εἰς πολυσελίδον τόμον ἀπό τὸν Καθηγητὴν Ιωάννο Χολέβαν, 'Υπουργὸν ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας, ἡ πλήρης στατιστικὴ ἀπεικόνισις τῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Πρόστασις τὰ στοιχεῖα — τοῦ 1970 — συγκομισθέντα ἀπό παντοίας, ὑπευθύνους πάντως, πηγάδας. Ο ἐπιθυμῶν νά γνωρίσῃ τὸ τεραστίον ἔργον τοῦ Ἑλλήνος ναυτίλου, διὰ τὸ ὅποιον ὡς "Ἑλλήνες πρέπει νά υπερηφανεύμεθα, δεν ἔχει παρὰ νά προστέξῃ εἰς τὰς σελίδας τοῦ βιβλίου τοῦ κ. Χολέβα. Θά ἐνημερωθῇ ἔφ' ὅλης τῆς πολυπλεύρου παραγωγικῆς δραστηριότητος τῆς ναυτιλίου φυλῆς μας καὶ βάσει ἀριθμῶν θέλει ἐκτιμήσει τὸ δικαίως ἀποκλήθεν 'Θεάμα' τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως.

Ο κ. Χολέβας καὶ οἱ συνεργάται του

πρέπει νά υπερφανεύωνται διὰ τὸ ἔργον των. Ποτὲ ἄλλοτε, εἰς τὸ παρελθόν, δὲν προεβλήθη τόσον ἀντινοθούσα ή Ναυτιλία μας καὶ οὐδέποτε ἔξετιμήθη ή συμβολή της εἰς τὴν πρόοδον τῆς Οἰκονομίας μας, σσον ἐπὶ τῆς παρούσης Κυberνήσεως.

Τὴν ἔκδοσιν προλογίζει ὁ κ. Χολέβας διὰ τῶν ἔχης:

"Οταν τὸ πρῶτον, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1970, ἐπεχειρήθη ή ἐμφάνιση τῆς 'Ἑλληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς ἀριθμούς — ήτις ἐπετεύχθη μὲ τὴν πολύτιμον συνδρομὴν τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ἑλλάδος — ή ὅποια ἐπέτρεψεν ὥστε δι' ἀδιαμφισθητήτων στοιχείων καὶ στατιστικῶν νά προεβληθῆ ἐνώπιον τοῦ 'Ἑλληνικοῦ Λασού πάνοτι, οὐδὲ τι συνιστᾶ τὰ πτυχά τοῦ τεραστίου αὐτοῦ καὶ κατ' ἔξοχην ἐθνικού τομέως δράσεως,

### MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

#### BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

έσκεπτόμεθα ότι το έργον τουτό θὰ ήτο ανευ μεγάλης σημασίας έαν δέν συνεχίζετο ή παρουσίασις τών στοιχείων τών άφορών των εἰς τά νεώτερα έπι.

Έαν καταστή δυνατόν ώστε, κατ' έτος νά έμφανιζηται ή έκαστοτε εἰκὼν τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τότε θὰ έπιτυγχάνωνται τὰ έξης:

- α) Κατὰ τρόπον έγκυρον και ὑπέθυνον μὲ τὴν ὁμήν, ἀλλὰ καθαρωτάτην γλωσσαν τῶν ἀριθμῶν, θὰ παρέχωνται ὅλα τὰ στοιχεῖα, τὰ όποια συγκροτοῦν τὴν Ναυτιλίαν μας.
- β) Θὰ ὑπάρχῃ ἡ ἐπίσημος — τρόπον τινὰ — πηγὴ ἔξης οἰσθίποτε μελετητῆς θὰ δύναται ν' ἀντλή δεδομένα και νά συνάγῃ συμπεράσματα.
- γ) Θὰ δύναται νά διευκολύνηται ή ἔρευνα, τόσον διά τὴν λήψιν τῶν ἀνεικινομένων μέτρων Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, δοσον και διά τὴν κατάρτισιν προγραμμάτων δράσεως διά τὴν διαμόρφωσιν προσπιτῶν.
- δ) Θὰ διευκολύνωνται οἱ παιδευτικοὶ σκοποί, οἵτινες ἐπιδόκονται ως πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα παρ' οἰσθίποτε ἀνωτάτης, ἀντέρας, μέσης, ἐπαγγελματικῆς και τεχνικῆς Σχολῆς.
- ε) Τέλος, θὰ υφίσταται ή δυνατότης τῆς ὥρης ἐνημέρωσεως παντό; βιωλομένου νά λάθι οἰσθήποτε πληροφορίαν, σχέσιν ἔχουσαν μὲ τὴν Ναυτιλίαν μας.

Δι' ὅλους αὐτοὺς τοὺς λόγους, φρονοῦμεν, ότι ἡ τύχη τῆς ἀναλογίεσσις προσποθείας θὰ ἔργατη ἔκ τῆς συισχίσεως ταύτης εἰς τὸ μέλιον. 'Ἄλλως, θὰ παρεμεινῇ αὐτὴ εἰς περιωρισμένα πλαστίσια ἐνδιαφέροντος.'

Πάντως, τύχη ἀγαθῆ, και μὲ τὴν συμπάρστασιν — και πάλιν — τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος, πρὸς τὸ ὅποιον ἔκφράζονται διάπυροι εὐχαριστίαι, κατέστη δυνατή ἡ ἔμφανισης τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς ἀριθμούς και κατὰ τὸ 1971 (μὲ στοιχεῖα, ως εἰναι εὐλογον, μέχοι και τοῦ 1970).

Πιστεύουμεν ότι τὸ έργον εἶναι σοδαρὸν και διτυγχάνει ἐκτιμήσεως και ἀναγνωρισεως.

Τούτο ἀφ' ἐνὸς ἀποτελεῖ δικαίωσιν τῆς προσποθείας και ἀφ' ἐτέρου ἐπιτρέπει ἐ-

δραίωσιν τῆς ἐπίδιος διτη ὑπάρχη συνέχεια και ἀκόμη περισσότερον: "Οτι θὰ καθιερωθῇ ως ἐτησία ἔκδοσις, η ἔκδοσις τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς ἀριθμούς".

Παραδίδοντες διὰ δεύτερον έτος τὸ έργον τούτο, οὐ μόνον πιστεύομεν εἰς τὴν σημασίαν και τὸν ρόλον αὐτοῦ, συμφώνως πρὸς τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα, ἀλλὰ διακατέχομεθα ὑπὸ συναισθημάτων χαρᾶς και πλήρους ικανοποιίσεως διὰ τὴν διηνόν πού ἔμφανιζουν κατὰ τὸ 1970 οἱ ἐπί μέρους τομεῖς τῆς Ναυτιλίας μας, ως ἔκτιθενται ἀναλυτικῶς εἰς τὸ κείμενον.

Και πέραν τούτων, καταλαμβανόμεθα υπὸ δεδικαιολογημένης αἰσιοδοξίας ως πρὸς τὴν μελλοντικήν ἔξελιξιν τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων, ἔξελιξιν τὴν ὅποιαν ἔγγυάται η ἔξαίρετος ἐπιτυχία τῶν ἀπαραμιλλῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν και η ἔξοχος ἀπόδοσις τῶν θυμοσίων ναυτικῶν μας.

Εἴθε η εἰκὼν πού ἔμφανιζε η 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία νά είναι καλυτέρα διέκαστον έτος έναντι τῶν προηγουμένων.

Καθηγητής  
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΧΟΛΕΒΑΣ  
Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας

Σ.η.μ.: Θεωρμαὶ εύχαριστοις ἔκ νέου ἐφράζονται πρὸς τὸν 'Υποπλοίαρχον Λ.Σ./Γ.Υ. κ. Εύθ. Μητρόπολον, δοστὶς μὲ ἀξιέπαινον ζῆλον εἰργάσθη διὰ νά καταστῇ δυνατὴ η παρούσα ἔκδοσις.

I. K. X.

## Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ "JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE"

'Εκυκλοφόρησεν εἰς πολυσέλιδον και πολυτελῆ ἔκδοσιν η ἔγκυρος ναυτιλιακὴ ἐπιθεώρησις 'Journal de la Marine Marchande', ἀφειρωμένη εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῶν πεπραγμένων τῆς γαλλικῆς και τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1970 και τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος έτους.

Η γαλλικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ἀναφέρεται ἐν κυριώ πρόθρω, ἐπὶ συνόλου δυνάμεως 6 ἐκατομμυρίων τόνων γκρός περίπου, κατανέμεται ως ἔξης: 3.500.000 τόνων γκρός δεξαμενόπλοια και 2.500.000 τόνων γκρός

ἐπιβατηγά και φορτηγά. Αι παραγγελίαι δεξαμενοπλοίων υπερέβαινον 2.500.000 τόν. γκρός, ἔναντι 900.000 τόν. γκρός τῶν λοιπῶν δύο κατηγοριῶν.

Η ἔγκυρος γαλλικὴ ἐπιθεώρησις ἐπισημαίνει περαιτέρω διτη διεύθυνται πλέον ἀνεξάρτητοι ἐφοπλισταὶ δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν Γαλλίαν. Οι ὑπάρχοντες κατὰ μέγα μέρος ἔχουν συνδέσει τοὺς στόλους τῶν μὲ τοὺς δύο γαλλικοὺς διμίους πετρελαίων τὴν 'Τοτάλα' και τὴν 'Ἐλφ - Ἐράπ'. Αι λοιποὶ ἐφοπλιστικοὶ ἔταιροι δεξαμενοπλοίων εἶναι περισσότερον ἔπιχειρηματιαὶ πετρελαίων παρὰ ἐφοπλισταὶ. 'Η κατὰ θάλασσαν δραστηριότητα τῶν ἀποτελεῖ τὸ μέσον και οὐχὶ τὸ σκοπόν.'

'Ἀκολούθως η ἐπιθεώρησις διερωτάται ἐάν υφίστανται πράγματι ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν Γαλλίαν και δίδει τὴν ἔξης ἀπάντησιν:

'Εάν λάθη τις ᾧ ὁ πρότυπον ἐφοπλιστοῦ τὸν 'Ωνάσην, τὸν Νιάρχον, τὸν Μιτέργκεσεν και τίνας ἄλλους ικανούς νά δημιουργήσουν μίαν περιουσίαν ἐπιδιδόμενοι εἰς τὸ θαλάσσιον ἔργον θὰ ἀνέρη τοιεύουσας ἐφοπλιστάς και μεταξὺ τῶν Γάλλων, πλὴν διμῶς ἡ γενικὴ ἀντίληψις περὶ ἐφοπλισμοῦ εἶναι τελείως διάφορος. Κατ' ἀρχὴν εἶναι προφανές διτη η Γαλλία δὲν είναι η 'Ελλάς; οὔτε η Νορβηγία και η γεωγραφικὴ γειτνίασις δὲν προσφέρεται διά παρομοίας ἐπιδόσεις. 'Άλλ' έαν πρόκειται νά δημιήσῃ τίς περὶ διατηρήσεως τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ και τὴν ἐπιχειρηματική προσαρμογὴν και τανάπτων συμφώνων πρὸς τὰς πρασφερομένας εἰς τὸν Γάλλους ἐφοπλιστάς συνήκας, οὔτοις ἀσφαλῶς δὲν είναι δίλγωτερον ἔνθερμον και εύφυεις ἔναντι τῶν ξένων συναδέλφων τῶν, διποσθήποτε δέ, ὑπὸ τοὺς πραναφερθέντας πάντοτε περιορισμούς, οὶ πλειστοι τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν είναι: έτοιμοι νά διατάξουν ἐπιχειρηματικούς κινδύνους, πράγμα διτη και χαρακτηρίζει τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα.

"Ακρως ἀπηκριθωμένα και ἀνδιαέροντα είναι τὰ ἐν συνεχείᾳ παρατιθέμενα λεπτομερῆ στοχεῖα υπὸ τῆς 'Journal de la Marine Marchande', καθ' οἷον ἀφορά εἰς τὰς ἔξελιξις και προσπικάς τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν κυριωτέρων ναυτιλιακῶν κρατῶν.

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ

## ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ

### Δ/Π ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ

'Εκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ, ὥραν 10.00 διὰ ΚΑΤΑΠΟΛΑ, ΑΙΓΑΙΛΗΝ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
'Εκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ, ὥραν 17.00, διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.  
'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ.

'Εκαστην ΤΡΙΤΗΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ.  
'Εκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.  
'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 14.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΙΩΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

### Δ/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΩΣ, ὥραν 09.00, διὰ ΤΗΝΟΝ – ΜΥΚΟΝΟΝ. 'Επιστροφὴ αὐθημερόν.



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ:** Άποπλεύσαν έκ Πούλο Μπούκομ την 25ην 'Ιουλίου διά Ταμπαγκάριο, προσήγγισεν εις Σιγκαπούρην ρόδις την έπομένη με διαρροήν εις τὸν τελικὸν ἄξονα. Τὸ σκάφος ἐπειθεωρήθη, ἐπεσκευάσθη καὶ τὴν 27ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσεν.

**ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΙΔΙΟΝΗΡ:** Άπο Βραζιλίαν μὲ 15.000 τόννους μεταλλεύματος. Κατὰ τὴν ὅφειν του εἰς Σιμπενί, τὴν 7ην Αὐγούστου, προσήρδεσεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος. Ἐπὶ τοῦ σκάφους εύρισκετο πιλότος. Προσθετεῖται ἀνελκύσεως του τῇ βοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν ἀπέτυχεν. Πιστεύεται δῆτι μὲ ἐκφρωτιν 1.000 τόνων φορτίου, εἰς ἔτερον σκάφος, θά καταστὴ δυνατή ἡ ἀνέλκυσις.

**ΑΛΚΗΣ:** Περὶ τοῦ ὅποιου ἀναφέρομεν εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη μας, ἐδυθίσθη τὴν νύκτα τῆς 29ης πρὸς 30ην 'Ιουλίου εἰς πλάτος 33.02' νότιον καὶ μῆκος 02.41' δυτικόν, καθ' ὃν χρόνον ἐρρυμουλκεῖτο εἰς Κέππι Τάσουν ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Στέτισμαν».

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ:** Τὴν 23ην 'Ιουλίου προσέρκουσεν ἐπὶ βράχων εἰς τὸν διαυλὸν Ράμποτικ Ρήτη. Ἐπιθεώρησεν ὑπὸ δύοτοι ἀπεκάλυψεν ὁδόντωσιν μῆκους 15 ποδῶν μὲ ρῆγμα 3 ποδῶν εἰς τὰ δεξιά ἐλάσματα τῆς προσθίας δεξαιμενῆς καυσίμων. Τὸ σκάφος ἐδεξαιμενίσθη εἰς Νέαν 'Υόρκην.. Περιστρέψαντο τῶν ἐπισκευῶν ἀπέπλευσε τὴν 7ην Αὐγούστου διὰ Τρίνινταν.

**ΔΡΑΚΩΝ ΙΙ:** Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λάγκος τὸ ἀλίευτικὸν «Δράκων ΙΙ» ἐδυθίσθη, λόγῳ διαρροής, εἰς βάθος 35 ὀργών.

**ΙΚΑΡΟΣ:** Τὴν 9ην Αὐγούστου συνεκρύσθη ἔωθι τῶν ιαπωνικῶν ἀκτῶν μετὰ τοῦ μόδερσπι «Κανενόμο Μαρού Νο 8», τὸ διπόιον ἐδυθίσθη. Πέντε ἐκ τῶν ἔξι μελῶν τοῦ ιαπωνικοῦ σκάφους διεσώθησαν ὑπὸ τοῦ «Ικαρος», τὸ ὅποιον κατηγόρητο εἰς 'Οναχάμα.

**ΙΑΟΝΑ:** Κατὰ πληροφορίας ἐκ Πειραιῶς τὴν 30ην 'Ιουλίου, τὸ σκάφος, μὲ 850 τόννους τοματοπολοῦ εἰς κονσέρβας, ἀνετράπη εἰς Ναύπλιον. Ὅπεραφη συμφωνητικὸν τύπου ἐποιητοῦ προγράμματος μὲ τὴν ἑταῖρον Λουκᾶ Γ. Μάτσα, διὰ τὴν ἀνέλκυσίν του.

**ΚΑΛΛΗ:** ἀνειλκύσθη ὑπὸ ρυμουλκῶν, μετ' ἐπανειλημένας προσποθείας, τὴν 31ην 'Ιουλίου (ἰδε τεύχος 1.8.71). Τὴν 1ην Αὐγούστου

στου ἀπέπλευσε διὰ Σφάξ, ἀφοῦ προηγουμένων ἔειδος πτοτοιητικὸν νηογνάμονος.

**ΚΟΣΜΑΡ:** 'Απὸ Ντουάλα δι' Εύρωπην κενόν, προσήγγισεν εἰς Μπιλμπάο τὴν 31ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν μηχανήν.

**ΛΑΚΩΝ:** Τὴν 1ην Αὐγούστου ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους εἰς πλάτος 29.50' βόρειον καὶ μῆκος 71.00' δυτικόν. Τὸ πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος. Μόνον ὁ πλοιορχὸς καὶ δύο ἀξιωματικοὶ παρέμεναν, οἱ ὅποιοι, δῶμα, παρελήφθησαν ἀργότερον ὑπὸ ἀμερικανικοῦ υποδρυχίου. Τὴν ἐπομένην ὁ πλοιορχὸς ἐπειθεωρήθη ἐκ νέου μὲ τρεῖς ἀξιωματικούς. 'Η πυρκαϊά πειρωρίστηκε μόνον εἰς τὸν χώρων τροφοδοσίας, ἀφοῦ προηγουμένως προεκάλεσεν ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ ἐνδιατήματα τοῦ πληρώματος. Τὸ σκάφος ἐρυμουλκήθη εἰς Χάμπτον ρόδος.

**ΛΥΔΙΑ:** 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Ρόττερνταμ καὶ Θεσσαλονίκην, ἐπέστρεψεν εἰς τὸν λημένα τοῦ ἀπόπλου τοῦ λόγω ἀνωμαλίῶν εἰς τὴν μηχανήν τὴν 3ην Αὐγούστου καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν ίδιαν ημέραν. 'Ετελέσθησεν ἐπισκευαῖς.

**ΜΑΝΙΑ:** 'Εγκατελείφθη λόγω πυρκαϊᾶς εἰς πλάτος 12.03' βόρειον καὶ μῆκος 18.55' ἀνατολικόν. Τὸ πλήρωμα διεσώθη.

**ΜΙΜΙΝΑ:** Εἰς Σαγκανούσκι τὴν δην Αὐγούστου ἀνέφερεν δῆτι ὑπέστη ζημίας ἐκ τοῦ τυφώνος «Ολίβ». ΝΕΦΕΛΗ: 'Αποπλεύσαν ἐξ 'Αμβούργου τὴν 27ην 'Ιουλίου διὰ Περσικὸν Κόλπον, προσήγγισεν εἰς τὸν Ρόττερνταμ τὴν ἐπομένην

δι' ἐπισκευάς εἰς τοὺς λέθητας, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀπέπλευσε τὴν 30ην 'Ιουλίου διὰ τὸν προορισμόν του.

**ΝΟΡΔΧΑΙΝ:** Συνεκρούσθη τὴν 31ην 'Ιουλίου μετὰ τοῦ Δανικοῦ δηζελοπλοίου «Κρίστα», ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Πολωνίας, λόγω διμήλης. Τὸ Δανικὸν σκάφος ἐδυθίσθη καὶ τὸ πλήρωμα περισυνελέγη ὑπὸ τοῦ ἑλληνικοῦ, τὸ δόπιον ὑπέστη διαρροήν εἰς ἀρκετά σημεῖα τῆς πρωράιας δεξαιμενῆς ζυγοστομήσεως.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ:** 'Απὸ Περσικὸν Κόλπου, ἀφίχθη εἰς Μουρόδια τὴν 27ην 'Ιουλίου μὲ ἐλαφράν διαρροήν πετρέλαιου εἰς τὴν θάλασσαν. 'Η διαρροή ἐπεσημάνθη εἰς τὴν Νο. 1 κεντρικὴν δεξαιμενὴν φορτίου, ἥτις ἦντιλθη πρὸς ἀποφυγὴν περαιτέρω ἀπαλείας πετρέλαιου. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 29ην 'Ιουλίου διὰ Ντώρμπαν δῆπου, κατὰ τὴν ἀφίξιν του, ἐδεξαιμενίσθη.

**ΟΣΣΑ:** 'Ηγκυροδόλησεν ἔξωθι τοῦ Πούλο Μπούκομ τὴν 2αν 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τοὺς λέθητας, ἀπέπλευσε δὲ τὴν δην Αὐγούστου διὰ Γιακοχάμαν.

**ΠΑΝΑΓΙΑ:** 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Τζάκσονβιλ κατόπιν συγκρύσεως μετὰ φορτηγίδος εἰς ρίβερ Ντελαγουέαρ περελθόντα Μάρτιον. 'Εξεταζέσθησαν ἐπισκευαῖς.

**ΠΡΟΜΠΤΙΤΥ:** Κατὰ τὸν ἀπόπλου του ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Βενεζουέλαν, προσήρθη τὴν 27ην 'Ιουλίου. 'Ανειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ ρυμουλκοῦ καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

**ΣΙΘΩΝΙΑ:** 'Απὸ Ντουλούθ διὰ Γκουαγιακίλ μὲ φορτίον γεννημάτων, προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθὸν τὴν 2αν Αὐγούστου, ὑποστάν διαρροήν εἰς τὴν δεξαιμενὴν καυσίμων. 'Εδεξαιμενίσθη εἰς Κεμπέκ τὴν δην Αὐγούστου. 'Εκτεταμέναι ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. 'Απαιτεῖται διλοχὴ ἡ μερικὴ ἀντικατάστασης τούλαχιστον 26 ἐλασμάτων.

**ΤΣΑΡΙΟΤ:** 'Υπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανὴν εἰς ἀπόστασιν 200 μιλίων βαρειοδυτικῶν τοῦ Ντακάρ κατὰ τὴν διάρκειαν ἀφόρτου ταξιδίου ἀπὸ 'Αιλ ὁφ Γκραίη διὰ Περσικὸν Κόλπον. Τελικῶς ἥδυνθη νάρ πλεύση εἰς Ντακάρ δι' ίδιων του μέσων τὴν 30ην 'Ιουλίου. 'Ο ἐπιθεωρήτης ἀνέφερεν ἀσημάντους ζημίας εἰς τὰς στροβιλογεννητρίας Νο. 1 καὶ 2. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του τὴν 2αν Αὐγούστου.

## ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ Ε. Σ. "ΠΟΣΕΙΔΩΝ"

### ΠΡ. ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 2

**Τὸ Φροντιστήριον ίδρυθη τὸ 1934 ὑπὸ ΓΕΡ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ διὰ διπλώματα Α-Β-Γ Πλοιάρχων.**

'Η διάδοσις δῆτι τὸ φροντιστήριον ἔκλεισεν ἵνα δέχεται μόνον Α' Ηλούχρους καὶ δῆτι δέχεται μόνον Β' καὶ Γ' εἰναις ἀπολύτως ψευδῆς καὶ κακόδουλος.

**Τὸ διδασκαλία τῶν Ναυτικῶν μαθημάτων γίνεται κατὰ τὸ σύστημα καὶ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ κ. ΓΕΡ. ΜΗΛΙΑΡΕΣΗ.**

Τὸ φροντιστήριον ἀπὸ τῆς ίδρυσεως του διατηρεῖ ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον τὰ πρωτεῖα εἰς σειράν ἐπιτυχίας καὶ ἀποτελέσματα κατὰ τὰς ἔξετάσεις.

**Ἐναρξις μαθημάτων Γ' Πλοιάρχων 20 Αὔγούστου**

**Ἐναρξις μαθημάτων Α - Β Πλοιάρχων 1 Σεπτεμβρίου**

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 493.757

8 - 10 Π.Μ. ΚΑΙ 6 - 8 Μ.Μ.

ΩΡΑΙ ΓΡΑΦΕΙΟΥ 10 Π.Μ. - 2 Μ.Μ.

ΑΔ. Π. ΞΗΝΤΑΡΑ

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING  
HELLASMAR S.R.L.  
CONSTANTINO VALAOURIS  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ  
GENERAL SHIP SUPPLIES  
BONDED STORES - IMPORT EXPORT  
TELEX: CEPDA 1838  
TELEGRAMS: "HELLASMAR"  
TELEPHONES: 329915 - 327906  
TELEPH. NIGHT: 321616  
P. O. BOX: 3233  
BUENOS AIRES - ARGENTINA**

# 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, WERKSPoor, MAN

## SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

## REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

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

### ANTIPROSOPOI • 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

ΓΟΥΡΛΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTI MIAOULI 51  
THL. 429.333 - THL. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Αν έξαιρεση τις τήν ηύξημένην πως κίνησιν ναυλώσεων άπό τάς Μεγάλας Λίμνας καὶ τήν μειωμένην προσφοράν πονάζεις εἰς τὸν τομέα τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, ή δὴ δομὴ τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἔνεφαντις πραγματικήν τινα ἀλλαγὴν καὶ οὐ φυστὸς τῆς κινήσεως της παραμεινειν εἰς τὰ αὐτά χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ κατά τα' 10ήμερον τοῦ Αύγουστου.

Καὶ οἱ ἐπίζημοι κρατοῦντες ναῦλοι ὑποχρέωντο τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ φέρουν εἰς τὰ σχεκυρόδια τῆς ἀργίας τῶν πλείστα δσα σκάφη των. Αἱ διαγράφομεναι καταστάσεις παροπλισμοῦ φθάνουν τὸ ἐπίπεδον τῶν ἀργούντων πλοίων εἰς δύο καὶ πλέον ἔκατον. τόν. d.w. καὶ οἱ παρατηρηταὶ τῆς ναυλαγορᾶς διμιούν περὶ τῆς ἀνάγκης παροπλισμοῦ τριῶν, τουλάχιστον, ἔκατον. τόνινων d.w., ἵνα κάποια Ισαρροπία μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονάζει, ἐπέλθη, μέχρις ὅτου ὁ ιαπωνικὸς παράγων —ἀπό τῶν ἄρχων Ἰσας τοῦ νέου ἔτους— ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ἀγοράν διὰ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος. 'Αρκεῖ νὰ λεχθῇ δτι, οἱ ιαπωνικαὶ ναυλώσεις ἔφθαναν τὰ 40% περίπου τοῦ συνόλου καὶ τώρα μόλις μετέχουν κατά ποσοστὸν 5-10%.

Φαίνεται, δμως, δτι οἱ κάτοχοι μεγάλων μικρᾶς ήλικίας σκαφῶν, ἐν ἀναμονῇ τῶν καλυτέρων ἡμερῶν καὶ δεδομένου δτι τὸ κόστος τῆς κωνήσεως των κατ' ἀναλογίαν τοῦ δγκου των, εἰναὶ: χαμηλότερον τῶν μικροτέρων, θα προτίμησουν τὴν ἐνέργεια διατήρησιν τῶν πλοίων αὐτῶν, ἀπό τὸν παροπλισμόν, οἱ συνέπειαι τοῦ ὀπίσιου διὰ τὰ σύγχρονα μεγάλα πλοῖα θὰ εἰναι λίαν δαπανηραί.

'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς ὁ παροπλισμός δὲν φαίνεται νὰ φθάσῃ εἰς ἐπίπεδα ἀνάλογα τῆς ἀπραξίας τῆς ναυλαγορᾶς.

\* \* \*

Καὶ ίδου ἐν συνεχείᾳ αἱ σημειωθεῖσαι κατὰ τὸ δεκαήμερον τοῦ Αύγουστου ἔξελίξεις εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν τράμπτης ξηρού φορτίου :

**BΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ :** Μικρά τις ἀνατίμητος τῶν ναῦλων ἀπό τάς Μεγάλας Λίμνας ἐσημειώθη διὰ τὰς ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεις. 'Αποδίδεται αὐτῷ καὶ εἰς τοὺς φόδους τῆς κατά Σεπτέμβριον λιμενεργατικῆς ἀπεργίας εἰς τὴν 'Ανατολικήν ὁκτην καὶ τὸν Κόλπον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐνώ

ἡ ἀπεργία τῶν ἀμερικανικῶν σιδηροδρόμων, ή παρεμποδίζουσα τάς ἐκ Χάμπτον Ρόδς φορτώσεις γαιανθράκων ἐλύθη. 'Η λιμενεργατικὴ ἀπεργία τοῦ B. Εἰρηνικοῦ ἔσπασε.

Εἰς μίαν ναυλαγορὰν τόσον ἀσθενή, οἰαδήποτε μικρά, ἔστω, αὐξησης τῶν ναῦλων, προκαλεῖ τὸ ἔνδιαφέρον. Τούτο καὶ συνέδη μὲ τάς ἐκ τῶν Μεγάλων Λιμῶν ναυλώσεις διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τάς 'Ινδικὰς ποιαύτας ἀπό τὸ Πόρτ Τσώρτσιλ.

Οὕτω, τὰ 6,25 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ σκάφη Σεπτεμβρίου 16.200 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ στηράτη ἀπό τὰς Μεγάλας Λίμνας, ἐνώ δι' Αύγουστον σκάφος 15.300 τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ 6,65. Διὰ Ταρραγκόνα (Σεπτ.) δολ. 6,75 μὲ συμπλήρωσιν δολ. 3 εἰς 'Αγ. Λαυρέντιον φίοις σκάφος 22.500 τόν. (8 ἡμέραι). Διὰ Μανιλῶν κατ' ἀποκοπὴν 146.000 δολ. εἰς σκάφος 14.700 τόν., μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 8,25 εἰς σκάφος 13.000 τόν. φίοι, μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν. 'Ελαιόσποροι δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 8,50, σκάφος 14.000 τόν., μὲ συμπλήρωσιν 'Αγιον Λαυρέντιον δολ. 4,50 φίο ἔντ τριμεντ. Μεγαλύτερα σκάφη μὲ συμπλήρωσιν εἰς 'Αγ. Λαυρέντιον μὲ 2,50 δολ. ἐπληρώθησαν δολ. 6,50.

'Από τὸ Πόρτ Τσώρτσιλ ἀρκετά φορτία δι' 'Ινδιαν ἐπληρώθησαν εἰς συνήθη σκάφη λίρας 4,75, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Δυτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 6, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν καὶ Στάβαγκερ δολ. 3,45 εἰς σκάφος 19.500 τόν. φίοι. Διὰ τὸ Ρόπτερντομ δολ. 3,70 φίο, σύμφωνα Τίλμπουρον 3,95 δολλ. ἐλ. ἐκφ.

'Ασήμαντος ἡ ἐργασία διὰ στηράτη ἀπό τὸν Κόλπον. Ναῦλοι χαμηλοί. Διὰ Γάνδην σκάφος 19.000 τόν. δολ. 3 καὶ 'Ολλανδίαν μεγάλα σκάφος δολ. 2,85 φίο Σεπτέμβριον. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 5,50, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. εἰς σκάφος 22.000 τ. καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 6,50 ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Φορμόζαν δολ. 7,50, μὲ 1.500 τ. ἐλ. ἐκφόρτ. (Αύγ.). Διὰ B. 'Ιαπωνίαν δολ. 3,75 (γκρός φόρτ., θ. ἐκφ.) καὶ διὰ Βραζιλίαν δολ. 4,10 εἰς σκάφος 22.000 τ. (Αύγ.) φίο καὶ 2.000-1.000 τόν. φορτοεκφόρτ. Διὰ Δανίαν δολ. 5 φίο (Αύγ.). Φωσφόρτα ἀπό τὸ Τάμπα δι' 'Ινδιαν δολλ. 9,75 φίο (Σεπτ.).

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' 'Αγγλίαν λίραι 2,12½ φίο στηρά μικρὸν σκάφος (Αύγ. - Σεπτέμβρ.). Ζωτροφαὶ ἀπό τὸ Κόλπον διὰ Δανίαν (μικρὸν σκάφος) δολ. 6,75 φίοι, μὲ 2.000 - 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν καὶ ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν 'Αδριατικήν δολ. 6,50 φίο μικρὸν σκάφος (Αύγ.) μὲ 3.000 - 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

Γαὶ ἀνθρακοειδεῖς ἀπό τὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὸ Μπριστόλ Τσάνελ (σκάφος 22.000 τόν.) Αύγουστον δολ. 4 ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Γερμανίαν ὁ χαμηλὸς ναῦλος τῶν 2,10 δολ. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν σκάφος 55.000 δολ. δολ. 3,75 ἐλ. ἐκφ. (Σεπτ. - 'Οκτ.). 'Ενδεκτικὸν τῶν δυσμενῶν ἔξελίξεων τὸ κλείσιμον 10 φορτίων 23.000 τόν. ἔκαστον ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς δι' 'Ιαπωνίαν μέχρι καὶ τοῦ 1972 εἰς τὰ 5 δολ. ἐλ. ἐκφόρτωτικῶν.

'Ανευ ἐνδιαφέροντος καὶ τὸ Ρί 6 ερ Πλέιτ. Ναῦλοι εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα. Διὰ Δυτ. 'Ιαπωνίαν δολ. 6,25, μὲ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. σκάφος 15.000 τόν. (Αύγ. - Σεπτ.), ἀλλὰ καὶ 7,50 δολ. μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. ἐν συνεχείᾳ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 6,25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 7,25 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν.

Τὰ Βραζιλιανὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Τουμπαρός δι' 'Ολλανδίαν δολ. 1,95 εἰς σκάφος 70.000 τόν. φίο (5 ἡμέραι).

'Απὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν δὲν ὑπάρχουν εἰσέτι πληροφορίαι διὰ τὴν ἀπό τὰ ἔβδομάδων κρατοῦσαν ἀπεργίαν τῶν ἀμερικανῶν λιμενεργατῶν. 'Απὸ τοὺς Καναδικούς λιμένας μικρὰ ἐργασία. 'Ελαιόσποροι (Αύγουστον) διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν σκάφος 17.000 δολ. 5,60 φίο, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. Θείον ἀπὸ τὸ Βανκούμερ δι' 'Αιμέρερσαν δολ. 3,25 φίο (Σεπτ. - 'Οκτ.) σκάφος 50.000 τόνων (εξ ἡμέραι). Σιτηρά διὰ Κίναν (σκάφος 30.000 τόν.) λίρες 2.405 φίο, Σεπτ. - 'Οκτώβρ.

'Απραξία εἰς τὸν τομέα τῆς 'Απω 'Ανατολῆς, ἀν καὶ ἥρχισε σημειουμένη κάποια στενότης προσφερομένου τονάζει, μὲ ἀποτέλεσμα ἐλαφράν τινα προσφοράν βελτιωμένη πως ναῦλων. Σκάφη 40.000 τόν. ἐκλείσθησαν διὰ γαιανθράκα ἀπὸ τὸ Νιούκαστλ ἢ Πόρτ Κέμπλα δι' Εύρωπην δολ. 4,35 καὶ 4,30 φίο. Μεταλλεύματα ἀπὸ Πόρτ Χέντλαντ δι' 'Ιαπωνίαν σκάφος 60.000 τόν. (Αύγ.) δολ. 1,30 φίο. Σιτηρά ἀπὸ Δυτ. Λύστρα-

SOL

Always at  
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL.."

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP.."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

'Εδημοσιεύθη προσφάτως είς Παρισίους ή περὶ Θαλασσίου Μεταφορών έτησία ἔκθεσις τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως («Ο.Ο.Σ.Α.»). 'Η ἔκθεσις αὕτη ἀναφέρεται καὶ εἰς τὰ λίαν ζωτικά προβλήματα τῶν προβλέψεων περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς διεθνούς ναυτιλίας καὶ εἰδικότερον τῆς ναυλαγορᾶς.

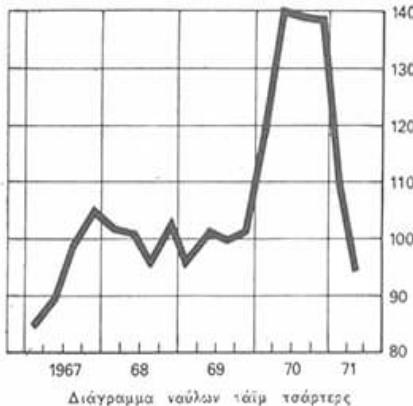
'Επί βασικοῦ σημείου τοῦ θέματος τῶν προβλέψεων ύψιστατη, ή γνωστή, ή ἐν τούτῳ καταπλήσσουσα διαπίστωσις ὅτι οἱ υπολογισμοὶ τῆς προσφορᾶς τοννάζ γίνονται βάσει τῶν στοιχείων τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος («gross registered tonnage»), ἐνώ ὁ οὐσιαστικός καθορισμὸς τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος τῶν πλοίων ἐπιβάλλει τὴν χρήσιν ἄλλων κριτήριών, ὡς τῆς d.w. χωρητικότητος ἑκάστου σκάφους, τῆς ταχύτητος τούτου, τοῦ χρόνου παραμονῆς εἰς τοὺς λιμένας καὶ τῶν συντελεστῶν φορτοεκφορτώσεως. Καὶ ἐὰν ἀκόμη ἡ χωρητικότης d.w. ήτο γνωστή, ή κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν αὔξεσις εἰς τὴν ἀποδοτικότητα τῶν λοιπῶν συντελεστῶν ἀνήλθει εἰς τοιούτον ἐπίπεδον, ὡς τε νὰ ύψισταται περίπτωσις υποτιμήσεως, τῆς προσφορᾶς τοννάζ κατὰ 25%. Συνεπώς, δὲν πρέπει νὰ ἐκπλησσόμεθα πρὸ τοῦ φαινομένου τῆς μη προβλέψεως τοῦ «σλάμπ» τῶν ναύλων κατὰ τὸ τρέχον έτος.

'Ο 'Οργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως φρονεῖ ὅτι ἡ ἔκτασις τῆς δυνατότητος μελλοντικῶν αὔξεσσων τῆς ἀποδοτικότητος τῶν συντελεστῶν θαλασσίων μεταφορῶν δὲν ἐπαρκεῖ διὰ νὰ ἀντισταθμίσῃ τὴν παρούσαν τεραστίαν αὔξεσσων τοῦ κόστους, τοῦ δύνου μεταφορικού κυκλώματος, ὅπερ καὶ θὰ συνεχισθῇ. Καὶ τοῦτο εἶναι δυνατόν νὰ ἀποτελέσῃ τὸ τέλος τῆς ἐποχῆς τῶν εὐθυνῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. Πρόκειται περὶ ἐποχῆς καθ' ἥν τὸ κόστος παραδόσεως τῶν φορτίων εἰς λιμένας φορτώσεως εἶναι πολλάκις ὑψηλότερον τοῦ κόστους διακινήσεως τῶν διὰ τῶν ὀκεανῶν. Καὶ τίθεται οὕτω τὸ ἔρωτημα κατὰ πόσον ἡ προσφορὰ καὶ ἡ ζήτησις εὑρίσκονται ὑπὸ ἔλεγχου.

'Υπάρχουν κράτη μὲν κεκτημένον συμφέρον νὰ κρατοῦν τοὺς ναύλους τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἰς χαμηλὸν δι' αὐτά, ἀλλ' ἀντιοικονομικὸν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἐπίπε-

δον, ὡς φερ' εἰπεῖν ἡ 'Ιαπωνία, τῆς ὁποίας ἡ ἀπουσία ἐκ τῆς ναυλαγορᾶς ὑπῆρξεν ἡ κυρία αἵτια τῆς παρούσης μεγάλης πτώσεως. 'Η 'Ιαπωνία διέκοψε τὰς περαιτέρω ναυλώσεις τῆς διότι εἶχεν ὑπερεκτιμήσει προηγουμένων τὰς διὰ τοννάζ ἀνάγκας τῆς, ἐνώ ἀναθεωρεῖ ἐπὶ τὸ χαμηλό τοῦ ερούν καὶ τὸ πρόγραμμά της περὶ περαιτέρω ἀναπτύξεως τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου.

Πάντως ἡ 'Ιαπωνία εἰσάγει ἔτησίως περὶ τοὺς 400.000 τόνους φορτίων καὶ τούτο εἶναι περισσότερον ἀπὸ οἰανήποτε ἄλλην χώραν. Τὸ πλείστον τῶν εἰσαγωγῶν τῆς 'Ιαπωνίας συνίσταται ἀπὸ πρώτας υλας, ὡς πρὸς τὰς ὁποίας τὸ κόστος μετα-



φορᾶς ἀποτελεῖ σημαντικὸν μέρος τοῦ κόστους. Κατ' ἀξίαν ὅμως αἱ 'Ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ ἀποτελούν τὸ πέμπτον μόνον αὐτῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Γενικός εἰπεῖν, δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἀμφιβολία ὅτι τόσον ἡ ναυτιλίας, δοσον καὶ ἡ ναυπηγικὴ πολιτικὴ τῆς 'Ιαπωνίας ὑπαγορεύονται κυρίως ἀπὸ τὰς ἀνάγκας τῆς διὰ χαμηλὸν κόστους ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν.

Τὸ εὐθηγόνον κόστος μεταφορῶν εἶναι πρὸς ὄφελος τοῦ Διεθνούς 'Εμπορίου, ἀλλὰ τούτο δὲν πρέπει νὰ εἶναι ἀντιοικονομικὸν διὰ τὸν μεταφορέα. 'Η «ἀντιοικονομική» ἀμοιβὴ διαστρεβλώνει τὸ ὑγιές Διεθνές 'Εμπόριον καὶ ἀποθαρρύνει τὰς ἐπενδύσεις ἐκ μέρους τῶν ικανῶν ἐπιχειρηματιῶν - ἐφοπλιστῶν.

σκάφος δρυζα δολ. 21, λάτινε τέρμης (6½% πρεμήσει). 'Από Τουρκίαν διὰ Μπέρνασάντιν δολ. 4,75 φίο χρώμιον.

'Η μόνη ἐνθαρρυντικὴ πλευρά τῆς Ναυλαγορᾶς ἔγκειται εἰς τὰς χρονοναύλωσεις. Ζήτησις καλὴ καὶ ὀπωσδήποτε μισθώματα μή

ἐπιζήμια. Οἱ διαθέτοντες τοννάζ εἰς 'Απωλατολήν εύρισκονται εἰς καλυτέραν θέσιν. Σκάφη μὲ καλὰ χαρακτηριστικά πληρώνονται βελτιώμενα πως μισθώματα. Τὰ δύο δολ. ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 34.000 τόν. μὲ φορτωτήρας διὰ 3-5 μῆνας. Οἱ Κινέζοι ἔκλεισαν συνήθη σκάφη εἰς τὰς λίρ. 1,40 τὸν τόνον διὰ 12-15 μῆνας.

Σκάφος 53.000 τόν. (15 μιλ., 45 τόν. φιούσελ δίλ), ἀμεσος παράδοσις 'Ιαπωνίαν δολ. 1,50 διὰ 75-110 ημέρας. Δηζελοκινητὸν 15.461 τόν. (14½ μιλ., παράδοσις Ταρόπον (Αὔγουστον) ταξίδιον μὲ ἐπαναπάρδοσις Κόντινεντ 1.500 δολ. ἡμεροσίων. Φρήντομ, νεότευκτον, δολ. 4 παράδοσις 'Απωλατολήν, ἐπαναπάρδοσις Μεγάλας Λίμνας (Αὔγ.- Σεπτ.). Σκάφος 17 μιλ., 16.500 τόν. παράδοσις Λίθερπουλ, ἐπαναπάρδοσις Περισικόν Κόλπου λίρες 'Αγγλίας 645 ημεροσίων.

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ενδείξεις θετικαὶ βελτιώσεως τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγορᾶν τῶν πετρελαιοφόρων ἐπισημάνονται. Οἱ ναῦλοι ἀνετιμήθησάν πως διὰ τε τὰ τεξίδια καὶ τὰς χρονοναύλωσεις, αἵτινες περισσότεραι ἐκλεισθησαν κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Αύγουστου.

'Απὸ τὸν Περισικόν Κόλπον τὰ 50-60 W ἀνερέστων διὰ τὸ Κόντινεντ, 10 μονάδες ἐντὸς ἑδομάδος. Διὰ τὴν 'Ιιδίαν (δυτὶ κὴ ἀκτῆ) 102½ W. Διὰ τὴν "Απωλατολήν 100 W.

'Απὸ τὴν Μεσόγειον W 75 δι' 'Αγγλίαν - Κόντινεντ.

Βελτίωσις αἰσθητὴ εἰς τὴν Καραϊβικήν. Αἱ 100 μονάδες τῆς Γευορλντακέη ἐπληρώθησαν δι' ἀμέσους φορτώσεις (μέτρον σκάφος).

Ζήτησις στέθερά διὰ χρονοναύλωσεις ἐξαιμήσου καὶ τρετούς διοφκείας. 'Ενθερρυντικὸν τὸ γεγονός, προδιαγράφεν καλὴν χειμερινὴν κίνησιν. Σκάφος 41.850 τόν. d.w. δ. 65 - ἐπτὰ μῆνας ἐπληρώθη δολ. 3,17½.

### ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• 'Υπεγράφη συμφωνία μεταξὺ τῆς αἰγαγητικῆς κυβερνήσεως καὶ 'Κονσάρτσιουμ' ἐκ 12 κρατῶν, διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο μεγάλων πετρελαιαγωγῶν, οἱ ὁποίοι θὰ συνδέουν τὴν 'Ερυθρὰν Θάλασσαν μὲ τὴν Μεσόγειον. Οἱ πετρελαιαγωγοὶ θὰ ἀποδέπουν εἰς τὴν ἐπιτάχυνσιν τῆς μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου πρὸς τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν μείωσιν τοῦ κόστους μεταφορᾶς του.

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.

Branches and Agents at all Italian Ports

Cables MEDOV GENOA



Representatives of Hellenic Register of Shipping

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΦΡΟΣΩ Κ.**: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. λιπαρών θραύσης δολ. 5.50 φίο, Αύγουστου 6 - 16.  
**ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ** (λιβ.): Νέα Όρλεανην ή Ντεστρεχάν 13.000 τόν. άραβοσίτους Α' Αδριατικήν δολ. 7.30 ένα λιμένα εκφράσωσας δολ. 7.55 δύο φίοτ με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 6 - 25.

**ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΑΟΡΥ** (εἰς τάιρικ τούρτερ): Τάμπαν 36.000 τόν. φωσφάτων μέρος φορτίου Κοατζάκαλκος δολ. 1.15 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

**ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ** (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 17.500 - 18.000 τόν. σίτου Ρότερνταμ δολ. 2.75 φίοτ, Ιουλίου 30 - Αύγουστου 10 ένα συνδυασμό με Λιμένας Κόλπου διεθ. Γάνδην 15.000 - 15.750 τόν. γεννημάτων δολ. 2.85 φίοτ, Αύγουστου 3 - 10.

**ΜΑΡΙΝΤΑ** (λιβ.): Τάμπαν 5.000 τόν. φωσφάτων χύμα Καρράρα και Μονόπολη δολ. 8.50 φίοτ με 2.500/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Καρράρα 600 τόν. Μονόπολη, Αύγουστου 1 - 15.

**ΜΙΜΗ Μ.** (κ.): Νιτρόπιτ 6.000 τόν. άπορριμμάτων μετάλλου. Μπιλρπασ δολ. 9 φίο αμεσος φόρτωσις.

**ΚΑΛΙΡΡΟΗ**: Τάμπαν 10.500 τόν. φωσφάτων Μπαντόνερ Σπορντ δολ. 12.50 φίοτ με 4.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 25.

**ΧΡΥΣΗ Σ.** (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον 10.000 τόν. σίτου Τέμπαν δολ. 7.80 φίοτ Πόρτ Καρτί - Μπαρί Κεμό φορτίως δολ. 7.65 με 1.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 8 - 20.

**ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ** (λιβ.): Γκάλαβεστον 4.200 τόν. γεννημάτων Μαρακάιμπο δολ. 5 φίοτ με 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Ιουλίου 22 - 26.

**ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ**: Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Ιστανίνιαν δολ. 7 με 1.500 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Ιουλίου 24 - 31.

**ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ** (λιβ.): Ταύροτσιλ 11.800 τόν. σίτου Ινδίαν λίρας 4.75 με 1.000 τόν. έκφρότωσιν έλευθερων, Αύγουστου 12 - 28.

**ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ**: Ταύροτσιλ 14.000 τόν. σίτου Ινδίαν λίρας 4.75 με 1.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 9 - 23.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ** (λιβ.): Ταύροτσιλ 12.000 τόν. σίτου Ινδίαν λίρας 4.75 με 1.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 9 - 23.

**ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ ΚΑΙ ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ**: Ταύροτσιλ 12.000 τόν. και 9.500 τόν. σίτου Ινδίαν λίρας 4.75 με 1.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 9 - 23.

**ΟΥΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ** (λιβ.): Νιούσιούθ 15.500 τόν. γεννημάτων "Αμετερντανη" η Γάνδην δολ. 9 φίοτ, Αύγουστου 5 - 16.

**ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.**: Σικάγον με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 19.500 τόν. Λίμνας δολ. 6.75 με συμπλήρωσιν μέχρι 22.500 τόν. δολ. 3 φίοτ, διεθ. Ταραγκώνα, Σεπτεμβρίου 10 - 25.

**ΑΤΤΙΚΑ** (λιβ.): Νιούσιούθ - Σαπήριορ 13.000 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χοκάτα ρέιντ δολ. 8.25 φίοτ με 1.500 τόν. έκφρότωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

**ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ**: Λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. άραβοσίτου χύμα Μπιλμπάσ δολ. 3.75 γκρές φόρτωσης διεθ. έκφρότωσης, Σεπτεμβρίου 5 - 17.

**ΚΑΝΟΠΟΥΣ** (λιβ.): Νιούσιούθ - Σαπήριορ 16.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ δολ. 6.50 όψιν "Αμερέρσαν δολ. 6.70 φίοτ, Αύγουστου 13 - 25.

**ΚΥΝΘΙΑ** (λιβ.): Θάντερ Μπαΐν 13.250 - 14.250 τόν. έλαιοσπέρων Δουνκερκην δολ. 7.50 φίοτ, Αύγουστου 30 - Σεπτεμβρίου 9.

**ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.** (λιβ.): Τάμπαν 14.000 τόν. φωσφάτων Μπάνσιον ή Κοσίν δολ. 9.75 φίοτ με 5.000/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 5.

**ΜΑΡΙΑ**: Μεγ. Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυ-

ρίντιον 11.000 τόν. έλαιοσπέρων Ιαπωνίαν δολ. 8.50 Λίμνας, συμπλήρωσιν μέχρι 13.500 τόν. "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 4.50 φίο, με 3.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

**ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.** (εἰς τάιρικ τούρτερ): Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων (μέρος φορτίου) Ταϊγκαν δολ. 6.75 με 2.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου - Σεπτεμβρίου.

**ΡΟΔΟΝ**: Ταύροτσιλ 11.500 τόν. σίτου Ινδίαν (συμπεριλαμβανομένης Καλκούτας) λίρας 4.75 με 1.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 4.

**ΣΗ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ** (λιβ.): Ταύροτσιλ 18.000 τόν. σίτου Ινδίαν (συμπεριλαμβανομένης Καλκούτας) λίρας 4.72½ με 1.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 6.

**ΧΙΑΝ ΣΗ**: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Δανιαν δολ. 5 φίο με 3.000 τόν. έκφρότωσιν, Αύγουστου 13 - 26.

**ΠΑΝ**: Ταύροτσιλ 20.000 τόν. φωσφάτων (μέρος φορτίου) Σορέλ δολ. 2.60 φίο με 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

**ΜΗΛΑΕΑ**: Φιλαδέλφειαν 4.000 τόν. κώδ. (μέρος φορτίου) Σιμπενικ δολ. 10.35 φίο με 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 18 - 25.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ**: Τάμπαν 10.100 τόν. λιπασμάτων χύμα Πόρτο Μάργκερα δολ. 7.30 φίο με 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 22.

**ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ**: Λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων Μομπάσα η Δώρη ή Σαλάσιαν δολ. 9 φίο με 1.000 τόν. έκφρότωσιν, Αύγουστου 20 - 27.

## ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΑΝΝΙΤΑ** (κ.): Σάντος 3.000 τόν. ζαχάρεως Ντοκάρη δολ. 10.75 φίο με 750/500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1 - 15.

**ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.** (λιβ.): Ούχι βορειότερον του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπανεύος "Αύρες ή Μπάχια Μπλάκιν 23.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 7.25 φίο με 1.100/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 4 - 20.

**ΦΩΤΕΙΝΗ** (λιβ.): "Ανω λιμένας ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 14.000 τόν. γεννημάτων Αμερέρσαν - Ρότερντρον - "Αμστερταν δολ. 6.25 όψιν Αμβρόσιον - Αμβρούσιον ρέιντ δολ. 6.50 με 3.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, όψιν δυτικήν Ιταλίαν δολ. 6.50 με 2.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 15 - 30.

**ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ**: "Ανγκρα νήσος Ρέις 11.000 τόν. σιδηρομεταλλουργίας μέρος φορτίου, Μορπίδ δολ. 7.42½ φίο με 1.100/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 4 - 20.

**ΦΩΤΕΙΝΗ** (λιβ.): "Ανω λιμένας ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος "Αύρες 14.000 τόν. γεννημάτων Αμερέρσαν - Ρότερντρον - "Αμστερταν δολ. 6.25 όψιν Αμβρόσιον - Αμβρούσιον ρέιντ δολ. 6.50 με 3.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, όψιν δυτικήν Ιταλίαν δολ. 6.50 με 2.000 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Αύγουστου 10 - 20.

**ΜΕΛΙΔΑΛΛΑ**: Σάν Αντώνιο "Αίλαντ 2.550 τόν. μαγνητίδια εἰς σάκκους και χύμα Γερμανικά Μάρκα 15.50 φίο με 2.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 1.500 Μάρκες δολ. διπλασίας, τό ημισυ διπλασίας, Αύγουστου 9 - 17.

**ΑΡΔΑΣ**: Μαντζανίλλο 4.400 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.20 φίο με 1.000/500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1 - 20.

**ΝΙΚΟΛΑΣ Α.** (λιβ.): Λάγος, Απαπα, Πόρτ Χάρκουρ 4.500 τόν. καρδιναν "Αμστερταν δολ. 8 φίο με 800/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 20.

**ΖΟΥΓΚΡΟ**: Δομινικανήν Δημοκρατίαν 4.500 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Κόλπου δολ. 3 φίο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 5 - 15.

**ΜΕΝΤΙΤΑ** (λιβ.): Δεμινικανήν Δημοκρατίαν 13.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού δολ. 4 φίον Κόλπου δολ. 3.50 φίο με 1.500 τόν. έκφρότωσιν, Αύγουστου 10 - 20.

**ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ**: Πόρτ Εντρόντ 60.000 τόν. μεταλλευμάτων Ιαπωνίαν δολ. 1.30 φίο με 35.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου.

φίο με 5.000/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 25.

**ΕΡΟ-ΙΚ** (λιβ.): Βανκούμερ 50.000 τόν. θείου Αρμέρσαν δολ. 3.25 φίο, Σεπτεμβρίου - Οκτώβριον.

## ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

**ΜΙΝΙ ΛΑΚ**: Τάραντα 3.000 τόν. ρόλων έκχαλυνδος Πασάγγιες δολ. 4.40 φίος με 800/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 16 - 22.

**ΓΕΡΑΝΙΑ**: Πόρτο Μάργκερα 9.500 τόν. νιτρικής άμμωνιας εἰς σάκκους Ινδίαν δολ. 10 φίο με 1.000/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 23-31.

## ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

**ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ**: Αμβέρσαν 14.400 τόν. προϊόντων χάλυδος Σάν Σουάν (Πουέρτο Ρίκο) δολ. 3.75 φίο, αμεσος φόρτωσις.

**ΧΙΑΝ ΖΑΝ**: Αμβέρσαν 14.200 τόν. προϊόντων χάλυδος Σάν Σουάν (Πουέρτο Ρίκο) δολ. 3.75 φίο, αμεσος φόρτωσις.

## ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

**ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΛΑ**: Σιγκαπούρη και Πόρτ Σουίτενχαρ 9.400 τ. d.w. κατεργασμένης ξυλειας δυο λιμένων Λορέντζο Μαρκές - Κέιπ Τάουν ρέιντ δολ. 9.500, τρεις λιμένας φόρτωσις.

**ΑΙΓΓΙΣ ΦΟΥΡΥ**: Δυτικήν Αυστραλίαν 14.000 τόν. σίτου Πουέρτο δολ. 6.75 με 1.500 τόν. διεθ. έκφρότωσιν, Σεπτεμβρίου.

**ΠΑΝΔΩΡΑ** (λιβ.): Τουτικορίν 12.000 τόν. ίλεντον Ασταμπούλ δολ. 14 φίο με 1.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 12 - 17.

## ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

**ΑΓΓΕΛΑ** (λιβ.): Πόρτ Λίμον 4.800 τόν. ζαχάρες λιμένας Κόλπου δολ. 3.30 φίο, Αύγουστου 5 - 17.

**ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ** (λιβ.): Μανζανίλλο και Μαζάτλαν 20.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 6.20 φίο με 1.000/500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 1 - 20.

**ΝΙΚΟΛΑΣ Α.** (λιβ.): Λάγος, Απαπα, Πόρτ Χάρκουρ 4.500 τόν. καρδιναν "Αμστερταν δολ. 8 φίο με 800/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 20.

**ΑΡΔΑΣ**: Μανζανίλλο 4.400 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βαρείως Χάττερες) δολ. 6.35 φίο με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 9 - 20.

**ΖΟΥΓΚΡΟ**: Δομινικανήν Δημοκρατίαν 4.500 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Κόλπου δολ. 3 φίο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 5 - 15.

**ΜΕΝΤΙΤΑ** (λιβ.): Δεμινικανήν Δημοκρατίαν 13.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού δολ. 4 φίον Κόλπου δολ. 3.50 φίο με 1.500 τόν. έκφρότωσιν, Αύγουστου 10 - 20.

**ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ**: Πόρτ Εντρόντ 60.000 τόν. μεταλλευμάτων Ιαπωνίαν δολ. 1.30 φίο με 35.000/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου.

## 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

## ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ** (λιβ.): 27.003 τ. δ.ω. (1.036.000 κ.π., 15½ μιλ., 39 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.75, παράδοσης Αμερικαν. λιμένας Η Καέν, Αύγουστου 4-7, έπαναπαράδοσης Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας).

**ΑΡΧΩΝ:** 3.800 τ. δ.ω. (12 μιλ., 8 τόν. φιούελ διλ) δολ. 800 ήμερησίως, παράδοσης λιμένας Κόλπου, Αύγουστου 16-20, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.Π.:** 15.120 τ. δ.ω. (699.000 κ.π., 14 μιλ., 19 τόν. φιούελ διλ και ένα τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.650 ήμερησίως, παράδοσης γύριστον Ατλαντικού, Αύγουστου 13-20, έπαναπαράδοσης Μεσόγειον ουχί ανατολικώτερον της δυτικής Ιταλίας.

**ΕΛΛΑΣ IN ETERPNITY:** 30.110 τ. δ.ω. (1.380.000 κ.π., 14½-15 μιλ., 39-41 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.750 ήμερησίως πλέον δύορον δολ. 30.000, παράδοσης νότιον Αφρικήν, Σεπτεμβρίου 5-20, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας, όψιν Αγγλίαν, Δυτ. Ιταλίαν.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ:** 16.175 τόν. δ.ω. (747.000 κ.π., 14-14½ μιλ., 19-20 τόν. φιούελ διλ και 1-1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.30 συμπεριλαμβανομένων τών υπερωριών, παράδοσης Ιαπωνίαν, λιμένας δύορον ναυλωτών, Αύγουστου 10, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας, όψιν κυκλικόν ταξίδιον με έπαναπαράδοσην Ιαπωνίαν, δολ. 4.10.

**ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ** (λιβ.): 15.408 τ. δ.ω. (701.755 κ.π., 15 μιλ., 27-28 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.050 ήμερησίως, παράδοσης νότιον Ιαπωνίαν, Αύγουστου 9-14, έπαναπαράδοσης Καραϊβικήν έξαιρουμένων ΗΠΑ.

**ΠΕΛΙΑΣ:** 12.770 τ. δ.ω. δολ. 1.525 ήμερησίως, παράδοσης έξωθι Ποντίτσερου, Αύγουστου 15-25, πλωτή άποθήρη 15-45 ημέρας.

**ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ:** 10.000 τ. δ.ω. δολ. 1.400 ήμερησίως, παράδοσης έξωθι Ποντίτσερου, Αύγουστου 17-27, πλωτή άποθήρη 15-45 ημέρας.

**ΑΝΤΣΕΛΑΙΚ ΠΑΥΟΡΕΣ:** 15.150 τ. δ.ω. (677.000 κ.π., 15 μιλ., 26-28 τόν. φιούελ διλ και 1-1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.500 ήμερησίως παράδοσης λιμένας Κόλπου, Αύγουστου 15-21, έπαναπαράδοσης Περισικόν Κόλπου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ:** 12.860 τ. δ.ω. (645.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.375 ήμερησίως παράδοσης Μηταί Κομώ, Αύγουστου 16-25, έπαναπαράδοσης Ινδίαν.

**ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΙΒΑΝΟΥ:** 26.220 τ. δ.ω. (1.043.000 κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.300 ήμερησίως, παράδοσης 12 ώρες μετά τον άποτονον έξι Ελευσίνος, Αύγουστου 20-25, έπαναπαράδοσης Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας) ή Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έξαιρουμένης Μαυρής θαλάσσης, όψιν κυκλικόν ταξίδιον.

**ΣΑΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ** (λιβ.): 23.748 τ. δ.ω. (924.000 κ.π., 13½ μιλ., 45-46 τόν. φιούελ διλ) δολ. 1.350 ήμερησίως, παράδοσης Φιλαδελφειον Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10, έπαναπαράδοσης Ρίβερ Πλέιτ, όψιν ναυλωτών κυκλικόν ταξίδιον με έπαναπαράδοσην Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, ανατολικήν δετήν Η.Π.Α. δολ. 1.300.

**ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.:** 26.800 τ. δ.ω. (1.142.000 κ.π., 14½-14½ μιλ., 32-33 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.525 ήμερησίως, παράδοσης λιμένας Κόλπου, Αύγουστου 20-30, έπαναπαράδοσης Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρην ρείντη συμπεριλαμβανομένων Φιλιππίνων.

**ΣΤΡΥΜΩΝ** (λιβ.): 28.699 τ. δ.ω. (1.154.000

κ.π., 15½ μιλ., 35 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.800 ήμερησίως, παράδοσης κατά την άφιξη εις Τάμπαν, Αύγουστου 20-27, έπαναπαράδοσης Βραζιλίαν, όψιν κυκλικόν ταξίδιον με έπαναπαράδοσην Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας) ή Κόλπου δολ. 1.675.

**ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.:** 14.028 τ. δ.ω. (637.675 κ.π., 13-13½ μιλ., 17.18 τόν. φιούελ διλ και 1½-2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.300 ήμερησίως, παράδοσης Ντάρ ές Σαλδάμ, Σεπτεμβρίου 5-12, έπαναπαράδοσης Μαδράς - Βομβάνη ρέιντη μεσω Μαζαρδίκης.

**ΕΥΠΑΟΙΑ** (λιβ.): 13.460 τ. δ.ω. (614.582 κ.π., 14-14½ μιλ., 21-22 τόν. φιούελ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.215 ήμερησίως, παράδοσης Αμβούργον, Αύγουστου 16, έπαναπαράδοσης Ερυθρών θαλασσών.

**ΑΝΤΣΕΛΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΓΚΣ:** 15.150 τ. δ.ω. (688.000 κ.π., 15 μιλ., 26 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.700 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσης λιμένας Κόλπου, Αύγουστου 23-30, έπαναπαράδοσης Περισικόν Κόλπου.

**ΝΕΦΟΣ II:** 14.955 τόν. δ.ω. (702.000 κ.π., 15-15,5 μιλ., 27 τόν. φιούελ διλ και 1,5 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.750 ήμερησίως, παράδοσης λιμένας Κόλπου, Ιουλίου 28 - Αύγουστου 4, έπαναπαράδοσης Περισικόν Κόλπου.

**ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ:** 16.160 τ. δ.ω. (760.000 κ.π., 15-15½ μιλ., 26-27 τόν. φιούελ διλ) δολ. 3.60, ταξίδια 12-15 μηνών, παράδοσης "Απω Ανατολήν, Σεπτεμβρίου 12.

**ΤΟΕΟΤΗΣ:** 15.085 τ. δ.ω. (692.000 κ.π., 14½ μιλ., 19 τόν. φιούελ διλ) δολ. 4, παράδοσης Σιγκαπούρην, Μπελαδόν, Πόρτ Σουετζχαμ, Αύγουστου 30 - Σεπτεμβρίου 7, έπαναπαράδοσης Μεγ. Λίμνας.

**ΙΚΤΙΝΟΣ:** 16.800 τ. δ.ω. (780.000 κ.π., 16½-17 μιλ., 30 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) λίρας 645 ήμερησίως, παράδοσης Λίβερπουλ, Αύγουστου 12-16, έπαναπαράδοσης Περισικόν Κόλπου. Στατή όλη Αράμπη.

**ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ:** 15.170 τ. δ.ω. (675.000 κ.π., 16 μιλ., 28-29 τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.42½, παράδοσης 36 ώρας έξωθι Γιοκοχάμας, Σεπτεμβρίου 7-20, έπαναπαράδοσης Ποντίτσερου.

**ΙΑΙΩΝ:** 9.996 τ. δ.ω. δολ. 1.425 ήμερησίως πλέον δολ. 400 μηνιαίων δι' υπερωρίας, παράδοσης Ποντίτσερου, Σεπτεμβρίου 1-8, όψιν Σάντχεντς, Σεπτεμβρίου 1-12, ρέγοτέρα με δώρον δολ. 6.000, πλωτή άποθήρη 20-60 ημέρας.

## ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΠΥΛΑΡΩ** (λιβ.): Τουρκίαν 20.000 τόν. καθαρά Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκείλ 85, Αύγουστου 4.

**ΝΕΑ ΤΥΧΗ** (λιβ.): Ένδυμεσογειακόν ταξίδιον 18.000 τόν. Γουορλντσκείλ 82½, Ιουλίου 30.

**ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ** (λιβ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. Ιαπωνίαν δολ. 5, Αύγουστον.

**ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ** (λιβ.): Καραϊβικήν 40.000 τόν. Αμερικαν. λιμένας όπτης Ατλαντικού, Γουορλντσκείλ 65, Αύγουστου 3.

**ΣΤΟΑΤ ΕΑΝΤΑ** (λιβ.): Φρέρπορτ 19.000 τόν. καθαρός Νέαν Υόρκην, Γουορλντσκείλ 148½ άμεσος φόρτωσης.

**ΒΙΡΓΚΟ** (π.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκείλ 82½, Αύγουστου 5.

**ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ-Ι-Ν** (λιβ.): Έκουαντορ 25.000 τόν. Μπουένος Αύρες δολ. 99.500, Αύγουστου 1.

**ΠΕΝΤΕΛΗ:** Περισικόν Κόλπου 40.000 τόν. Φιλιππίνες, Γουορλντσκείλ 45, Αύγουστου 1.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ** (λιβ. μικτόν): Συνεχή ταξίδια 6 μηνών, όψιν έτερον ταξίδιον Περισικόν Κόλπου, δι. Αγγλίαν Κόντινεντ 95.000 τόν. Γουορλντσκείλ 82½, Αύγουστου 22.

**ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΙΝΕΡ:** Καραϊβικήν 16.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσκείλ 157½, Αύγουστου 2.

**ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ** (λιβ.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού, (βορείως Χάπτερας), Γουορλντσκείλ 90, Αύγουστου 5.

**ΕΒΗ** (λιβ.): Καλιφόρνιαν 19.000 τόν. Βανκούβερ δολ. 30.000, Αύγουστου 6.

**ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Ζ.** (λιβ.): Περισικόν Κόλπου 33.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας), Γουορλντσκείλ 57½, Ετοιμασία φόρτωσης.

**ΔΩΔΩΝΗ:** Τάιμ τσαρτέρ 16.172 τ. δ.ω. (14 μιλ., 19½ τόν. φιούελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.75, θώλο έντασης Σεπτεμβρίου, δολ. 3.75, όψιν άλλο έντασης.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ** (λιβ.): Περισικόν Κόλπου πον. 31.000 τόν. Μαδράς, Γουορλντσκείλ 72½, Αύγουστου 17.

**ΜΙΝΑ** (λιβ.): Περισικόν Κόλπου 32.000 τόν. Λισανδράν, Γουορλντσκείλ 60, Αύγουστου 5.

**ΗΤΟΝ** (λιβ.): Μεσόγειον 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας), Γουορλντσκείλ 87½, Αύγουστου 6.

**ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ:** Περισικόν Κόλπου 18.000 τόν. Φρήπορτ, Γουορλντσκείλ 75, Αύγουστου 5.

**ΜΑΡΙΟΓΚΑ** (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άπτης Ατλαντικού, Γουορλντσκείλ 87½, Αύγουστου 8.

**ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ:** Περισικόν Κόλπου 19.000 τόν. Τσιταγκόκ, Γουορλντσκείλ 90, Αύγουστου 15.

**ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ:** Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας), Γουορλντσκείλ 72½, Αύγουστου 5.

**ΤΖΑΝ Π. Γ. (π.αν.):** Περισικόν Κόλπου 27.000 τόν. (μέρος φορτίου), Καράστο, Γουορλντσκείλ 80, Αύγουστου 6.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ** (λιβ.): Διτ. Αφρικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άπτης Ατλαντικού, Κόλπου, Γουορλντσκείλ 57½, Αύγουστου 15, όψιν πλοιοκήτων έντασεις ταξίδιον Καραϊβική - άμερικαν. λιμένων Ατλαντικού, Γουορλντσκείλ 92½.

**ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ:** Ανατολικήν άπτη Καναδά 12.600 τόν. (μέρος φορτίου), Αγγλίαν, Κόντινεντ, δολ. 69.000, Αύγουστου 18.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ** (λιβ.): Περισικόν Κόλπου 85.000 τόν. νότιον Αφρικήν, Γουορλντσκείλ 57½, Αύγουστου 12.

**ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ** (λιβ.): Περισικόν Κόλπου 59.000 τόν. νότιον Αφρικήν, Γουορλντσκείλ 57½, Αύγουστου 12.

**ΕΛΕΚΤΡΑ** (λιβ.): Νιγηρίαν 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας), Γουορλντσκείλ 67½, Αύγουστου 16.

**ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ:** Αγγλίαν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (βορείως Χάπτερας), Γουορλντσκείλ 75, όψιν λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκείλ 80, Αύγουστου 8.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ** (λιβ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκείλ 75, Αύγουστου 15.

**ΚΙΓΚ ΘΡΑΣ** (λιβ.): Μεσόγειον 34.000 τόν. Ιαπωνίαν δολ. 4.35, μεσα Αύγουστου.

**ΚΙΣΜΕΤ:** Τάιμ τσαρτέρ 41.850 τ. δ.ω. (15½ μιλ., 10 τόν. φιούελ διλ) δολ. 3.17½, ταξίδια 6-7 μηνών, όψιν λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκείλ 80, Σεπτεμβρίου - Οκτώβριου.

**ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ:** Λαδερά 16.000 τόν. Χάρην, Γουορλντσκείλ 95, Αύγουστου 12.



# ΚΑΜΜΙΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΔΕΝ ΔΙΠΛΑΣΙΑΖΕΙ ΤΙΣ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΑΣ ΟΠΩΣ Η

- ΜΟΝΗ ΚΑΝΑΔΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ -  
ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
ΑΝΩ ΤΩΝ 850 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΣΕ 30 ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ



ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1832  
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ: ΑΝΩ ΤΩΝ 6 ΔΙΣ. \$

## BANK OF NOVA SCOTIA

Μόνο οι Ναυτικοί που διατηρούν λογαριασμό στὸ υποκατάστημα Πειραιῶς τῆς γνωστῆς Καναδικῆς Τραπέζης THE BANK OF NOVA SCOTIA ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὸ πλεονέκτημα ΝΑ ΔΙΠΛΑΣΙΑΖΩΝΤΑΙ ΟΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ σὲ ξένο συνάλλαγμα (μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν \$ 3.000) σὲ περίπτωσι θανάτου λόγω ἀτυχήματος.

Παράδειγμα: 'Εὰν εἰς τὸν λογαριασμὸν τοῦ ναυτιλομένου ὑπῆρχαν τὴν παραμονὴν τοῦ ἀτυχήματος 100 δολλάρια, ἡ οικογένειά του θὰ εἰσπράξῃ ἀπὸ τὴν BANK OF NOVA SCOTIA τὸ ἰσότιμον εἰς δραχμάς:

1. 'Ολοκλήρου τοῦ ὑπολοίπου τοῦ λογαριασμοῦ, δηλαδὴ τῶν 100 δολλαρίων.
2. "Όλων τῶν δικαιουμένων τόκων πρὸς 6½% ἐπησίως καὶ,
3. 100 δολλαρίων ἐπὶ πλέον.

'Εὰν τὸ ὑπόλοιπο ἥταν 4.000 δολλάρια, ἡ οικογένεια τοῦ ναυτιλομένου θὰ εἰσπράξῃ, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ἰσότιμον τῶν 4.000 δολλαρίων σὺν τόκους 6½% καὶ τὸ ἰσότιμον 3.000 δολλαρίων ἐπὶ πλέον.

Καὶ αὐτὸ τὸ μοναδικὸ πλεονέκτημα παρέχεται ἐπὶ πλέον τῶν γνωστῶν προνομίων ποὺ ἀπολαμβάνουν αἱ καταθέσεις τῶν Ναυτικῶν σὲ ξένο συνάλλαγμα στὴν Ἐλλάδα, ὅπως π.χ. τοῦ δικαιώματος ν' ἀποσύρουν τὰ χρήματά των δποτεδήποτε θελήσουν, νὰ τὰ μετατρέπουν σὲ ὅποιοδήποτε ξένο νόμισμα ἐπιθυμοῦν, νὰ τὰ ἐμβάζουν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν χωρὶς νὰ χρειάζεται γι' αὐτὸ ἴδιαίτερη ἔγκρισις, κλπ., κλπ.

### ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Συμπληρῶστε καὶ στεῖλτε μας τὸ κάτωθι κουπόνι γιὰ νὰ λάβετε ἔντυπα μὲ πλήρη περιγραφὴ τοῦ ΕΥΕΡΓΕΤΙΚΟΥ Προγράμματος 'Αποταμιεύσεως Ναυτιλομένων τῆς BANK OF NOVA SCOTIA.

### ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Συμπληρῶστε καὶ σεῖς τὸ κάτωθι κουπόνι καὶ στεῖλτε τὰ ἔντυπα ποὺ θὰ λάβετε στὸν ναυτικό σας ποὺ ταξιδεύει.

Πρὸς τὴν BANK OF NOVA SCOTIA, Ἀκτὴ Μιαούλη 51, Πειραιῶν  
Παρακαλῶ ἀποστείλατέ μου πλήρη περιγραφὴ τοῦ ΕΥΕΡΓΕΤΙΚΟΥ Προγράμματος 'Αποταμιεύσεως γιὰ τοὺς Ναυτιλομένους χωρὶς καμιὰ ὑποχρέωσι ἐκ μέρους μου.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟΝ.....

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ.....

ΠΟΛΙΣ.....

Ε

# ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

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

**“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

**“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”**

## ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

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

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

Γραφεῖα τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

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

# Ηuiyngis tōv Ελληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Άτρόμπιτος»	60	6646	διπλήθε Θερονταίν 'Αιλαντ 17 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	70	10008	άνεχ. Κόμπε 31 'Ιουλ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «(Άγαπη)»	68	35477	άνεχ. Χιούστον 27 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΓΑΠΗ	έτ. «(Άντζη)»	69	10006	άνεχ. Πόρτ Σουάν 1 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	έτ. «Σηνουαΐτης»	52	6336	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Εθερία»	29	1943	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Χιλήν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Τζέμινι»	58	8952	έφθ. Καράτοι 5 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	έτ. «Κάρυκο Όσεάνικα»	59	5728	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Χριστόπολιν»	57	11630	έφθ. Κοπεγχάγην 5 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	8473	άνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Τράμπ Σίππιγκ»	70	18678	άνεχ. Πούντα 'Αρένας 17 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν (Περού)
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ Η	έτ. «(Κόλοφ Άζουλ)»	54	8796	έφθ. Αρούπτα 13 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Καρδαμούλιαν»	55	3057	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 Αύγ.
ΑΓΙΟΙ ΤΡΙΔΑ	έτ. «Αρμενιοτής»	68	20527	έφθ. Χιροχάτα 2 Αύγ.
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Αντρεβίζιν»	51	7066	άνεχ. Πόρογκρουν 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Σεάρντντα»	61	10493	άνεχ. Λιοσσώνα 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Νικοπόλης»	45	2464	άνεχ. Λέγκορν 3 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Εύνιμεριά»	62	16565	άνεχ. Πουάν 28 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	59	8067	έφθ. Βουάνην 16 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μπλού Όραζον»	56	8267	εἰς Σουραμπάγια 4 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Γ. Γιακουμόπουλος & Σία	49	1932	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμκα»	51	1988	άνεχ. Σαι Τζών (N.B.) 6 Αύγ. διά Πούντα Καμάχο
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ. «Τίτων»	70	15345	άνεχ. Πιασάτα 31 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελανγκράτοια»	53	11558	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεχ. Λαυτόκα 31 'Ιουλ. διά Λαμπάσα
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «(Κόλοφ Άζουλ)»	57	9921	εἰς Σύρουν ἀπό 28 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τοζόπτης»	50	5424	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 28 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Αγ. Στυλιανός»	46	7283	άνεχ. Κείν Τάουν 25 'Ιουλ. δι' 'Οζάκαν
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	έτ. Άλκοντας	56	7989	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «(Γιουνιθέσσαλος»	46	1892	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΝΗ	έτ. «Καρένο»	47	4391	άνεχ. Χαμίνα 6 Αύγ. διά Σκίκυτα
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	«Διαμαντῆς Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Ελικώνη»	69	10008	έφθ. Βιζανταπάνημ 7 Αύγ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Απς Νικόλας»	56	8846	έφθ. Μαυρίκιον 4 Αύγ.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Αδωνίς»	59	12180	άνεχ. Λίθερπουλ 8 Αύγ. διά Μπέλφαστ
ΑΕΤΟΣ	έλληνας συμφέροντα	56	8799	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατάς	31	2992	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλόπας	44	1545	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Κρήπον»	46	4984	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	έτ. «Λιαπούλη»	51	2699	έφθ. Γκουαγιακίλ 6 Αύγ.
ΑΘΕΝΕΣ ΣΑΝ	έτ. «Πλάσιος»	54	5129	έφθ. Απανα (Λάγκος) 6 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 28 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΑΘΗΝΑ	έλληνας συμφέροντα	51	2372	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ., Γραμμή N. Άμερικης	53	3575	διπλήθε Κων) πολιν 3 Αύγ. διά M. Θάλασσαν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	56	2863	έφθ. Χιούστον 3 Αύγ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ. «Πλάκομαρ»	55	10027	άνεχ. Βούμπαν 1 Αύγ. διά Σουάιμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αθήνιαν»	53	8921	διπλήθε Κων) πολιν 4 Αύγ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	έτ. «Πλακόλι»	53	11457	έφθ. Γκρίνοκ 7 Αύγ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Αθήνιαν»	51	8675	άνεχ. Μένα Αχιαντή 6 Αύγ. διά Καράτοι
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Άγκα»	63	9916	άνεχ. Νέαν 'Ορλέαντον 31 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΑΘΟΛΟΝ	έτ. «Αθλος»	45	13570	άνεχ. 'Αρούποτα 28 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΘΩΣ	έτ. «Αθωξ»	69	10008	έφθ. Αστορία 15 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ	έτ. «Μαρουτίλη»	68	9070	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Αύγ. διό Γκότεμπουργκ
ΑΙΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ντέστινο»	57	8814	έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Κρήπη»	51	8867	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Λένκορν
ΑΙΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Βενεσέντρο»	68	9080	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 4 Αύγ. διά Κάρλσαν
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	έτ. «Εστρέλα Ντομινάντε»	71	15650	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Μισούλης»	58	8925	άνεχ. Βρέμπην 6 Αύγ. διά Ρουέν
ΑΙΓΓΙΣ ΔΙΝΚ	έτ. «Κρέτει»	58	3383	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΔΟΓΙΑΛ	έτ. «Αλακός»	57	10405	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕ'ΙΜΠΛ	έτ. «Αλκιβίδης»	53	7544	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΜΟΡΥ	έτ. «Νταλτάπι»	55	3596	εἰς Μπιλμπάδο ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	έτ. «Κάρυκα»	71	11525	έφθ. Ντουάλα 4 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΥΟ	έτ. «Αρπς»	55	7561	έφθ. Γιαδάτα 2 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Σουντατλάντικα»	70	15650	έφθ. Ντουάλα 6 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	έτ. «Κιμώνη»	52	7552	άνεχ. 'Αντεν 31 'Ιουλ. διά Χοντέιντο
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	έτ. «Μπουμπουλήνα»	69	9241	προσήραξεν έξωθι Σιμπενίκ 7 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ	έτ. «Σπηνγύουελ»	69	9355	άνεχ. Ντουάλα 28 'Ιουλ. διά Σαπέλε
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αλακός»	54	9337	άνεχ. Ντουάλα 28 'Ιουλ. διά Σαπέλε
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙ'ΙΣ (δ.)	έτ. «Μαραθωνοδρόμος»	55	11148	εἰς Αλεξάνδρειαν ἀπό 25 'Απρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	έτ. Βενεσέντρο Τρανούμαρ	70	9200	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ. διά Χιούστον
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ Ι	έτ. «Αλακός»	51	9337	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. Κανάρος	49	8858	έφθ. Αμβούργον 8 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Εστρέλα»	70	9200	άνεχ. Σαβάνναν 5 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΡΕΝΙΚΘ	έτ. «Καμέδε»	53	12377	άνεχ. 'Απανα) Λάνκος 8 Αύγ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	έτ. «Τσελσόπη»	58	9305	άνεχ. Θρή πίθερς 27 'Ιουλ. δι' 'Αλγερίου
ΑΙΓΓΙΣ ΘΑΙΝΗ	έτ. «Κόρονετ»	70	9025	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΘΑΙΝΗ	έτ. «Σπηντήνουελ»	69	9345	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρη 24 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΘΙΟΥΡΙ	έτ. «Καραϊσούκπης»	61	13058	άνεχ. Αδάναν 29 'Ιουν. διά Νουεδίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΘΙΟΥΡΙ	έτ. «Βιαγκουάντια»	51	5678	άνεχ. Αδάναν 31 'Ιουλ. διά Νουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΝΟΡ	έτ. «Αρπτος»	58	9337	άνεχ. Απανα) Λάνκος 31 'Ιουλ. διά Νουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΥΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	διπλήθε Ούσάντ 8 Αύγ. διά Ρότερνταμ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Θεσσαλονίκη»	65	40043	άνεχ. Τέιμπλ Μπούτ 23 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Κρένικι	54	8825	έφθ. Κολόπο 20 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρένια»	51	7860	35 μίλια δυτ. Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Μπεζάια
AITZIAN MARINEP	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	ρίς Πειραιώι αόπ 9 'Ιουλ.
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Μοράνια»	57	9294	άνεχ. Αιθέροσαν 17 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΚΡΑ AKTION	έτ. «Αντονιά»	57	2332	άνεχ. Γένοβαν 25 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΑΚΡΑ PION	έτ. «Ακριονί	59	3379	άνεχ. Βιρτζίναν 5 Αύγ. διά Πειραιώι
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Ακράνιον»	60	4623	άνεχ. Νέαν 'Οδόκην 22 'Ιουλ. διά Λένκορν
ΑΚΡΑ TAINARON	έτ. Κ. Κ. Γεωργόπουλος	55	3356	άνεχ. Πόρτ ω Πρίνς 28 'Ιουλ. διά Πόρτ Λίμον
ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νάσιοναλ Μαρ. Κ.»	71	10006	έφθ. Ταϊγκτάν 30 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτ»	59	9735	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. δι' 'Αιαπάλα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	έτ. «Νεπτούνια»	62	7868	άνεχ. Σφάξ 2 Αύγ. διά Νέαν Καρβάλην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗΣ	έτ. Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Νταμάδη 4 Αύγ. διά Μπέρα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλιος»	55	8280	διπλήθε Κων) πολιν 24 'Ιουν. διά Ρένι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	όδ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Νευμπρόδειν 9 Αύγ.
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	έτ. «Ναυτίλος II»	53	1963	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	2389	διπλήθε Ντόβερ 1 Αύγ. διά Δουνκέρκην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρόδια»	54	7234	άνεχ. Σπαλάτον 8 Αύγ. διά Κίλικ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	έτ. «Πικρίσπα»	55	3003	άνεχ. Καλάσ 13 'Ιουλ. διά Τοκοπίλα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Αλιάκμων	57	8192	διπλήθε Μπρούνωμπουτελ 8 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΛΟΤ	έτ. «Αλιάκμων Μαρίν»	58	7949	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 1 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑ'ΙΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων»	58	9818	

ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8266	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 9 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Μπάραρ
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	έτ. «Ταρσάρ»	70	10011	άνεχ. «Hot Λόντον 5 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Αρμενιστής»	62	9092	άνεχ. «Αγ. Βικέντιον 2 Αύγ. διά Γένεθβαν
ΑΛΙΟΘ	έτ. «Ντινιμάριν»	56	1803	έφθ. Λά Παλίς 5 Αύγ.
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμπόου»	60	9959	έφθ. Πειραιάς 23 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγνούαίνης»	53	1886	έφθ. Τακόράντι 6 Αύγ.
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5048	άνεχ. Τακόράντι 6 Αύγ. δι' Αμερικαν
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. «Απαπαλάγκος 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεσέ»	42	6967	έφθ. Παρανάγκουα 4 Αύγ.
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	έτ. «Πανασ. Γκαλάντε»	57	3791	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορινθία»	53	4509	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 21 Μαρτ.
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστονι»	70	10007	διπλήθε Κιρμαράταρ 23 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΛΩΑ	έτ. «Στελάλ»	39	1830	διπλήθε Κιρμαράταρ 2 Αύγ.
ΑΛΖΑΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. 'Αμπιτζάν 17 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΑΛΑΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	άνεχ. Πλότος 5 Αύγ. διά Ραθέναν
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μαρινέρο Βεντούρορζο»	57	10967	έφθ. Ριο Γκράντε 3 Αύγ.
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Αργώ - Έλλας»	58	4231	έφθ. 'Αμερικαν 2 Αύγ.
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πινετελικόνι»	70	10006	διπλήθε Θερόντατης Αϊλάντ 26 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόουντ»	71	1590	άνεχ. Κόμης 3 Αύγ. διά Πουσαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙΝ	έτ. «Ε. Λούκη»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 Αύγ. διά Κεελάνγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙΣ	έτ. «Ε. Λούναρ»	70	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 Αύγ. διά Μανιλάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ελλ. Γραμ. Αμερ.	52	16485	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ. διά Βερμούδας
ΑΜΕΡΙΚΑΝΗΣ (λάινερ)	έτ. «Αττικα»	53	11466	άνεχ. Λεικ Ταράς 26 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΟΦΙΝ (δ.)	έτ. «Σάντα Παρασκευή»	20	3126	ύπο παραλαβήν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Πόλε»	47	2191	άνεχ. Θέουτα 22 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Αθως»	52	3653	άνεχ. Βιρτούτων 28 'Ιουλ. διά Μάλον
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	57	8617	άνεχ. 'Αμπούργον 21 'Ιουλ. διά δυτ. ακτήν ΗΠΑ
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Αμυνα»	49	3831	έφθ. Αϊλάντ 8 Αύγ.
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβόπτωση»	70	10006	διπλήθε Παναμά 2 Αύγ.
ΑΜΩΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίνη»	45	5789	διπλήθε Κιρμαράταρ 3 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντυουεστ»	59	7965	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έλλην. συμφέροντα	57	1367	έφθ. Σαθόνα 22 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιον	52	2039	άνεχ. Σαλάβερην 31 'Ιουλ. διά Πακασιμάγιο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Η. Β. Κομπάνια»	71	3646	εἰς Γαλάται ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΑΡΙΟΤΗΣ	έτ. «Ενσεάντα»	56	8818	άνεχ. Ντακάρι 31 'Ιουλ. δι' 'Hot Λόντον
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11978	διπλήθε Ουάριαν 5 Αύγ. διά Μπέιρα
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝ	έτ. «Μαρλίνεν Άρμαντόρα»	67	3974	άνεχ. Ριο Ιανέριο 27 'Ιουλ. διά Τζάκοονβιλ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πασιφικ Όιλ»	69	99460	διπλήθε Ούσαντ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρδ Σουέστερν»	68	21399	έφθ. Αμοτερνταμ 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερόδεαν»	69	21399	άνεχ. Βιτόρια 5 Αύγ. διά Γδυνία
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ Όιλ»	70	98983	διπλήθε Ούσαντ 8 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ Όσεάνικ»	70	105855	άνεχ. Ζευμπρούγκε 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σπή Τράπονπορτ»	70	99460	άνεχ. Ντάς Αϊλάντ 2 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Τ. Κ.»	69	99849	άνεχ. Γιουροπόρτ 7 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανονασιφικ Μαριν»	69	99893	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Ιουλ. διά Πότο Τόρες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Γουάιτερύ»	70	107091	άνεχ. Ράς Τανούρα 15 'Ιουλ. διά Φώλευ
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	45	7072	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 3 Αύγ.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	54	2489	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 5 'Ιαν.
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναδίς»	61	22053	άνεχ. Ναγκούγια 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υμπόττος»	70	10006	έφθ. Αστορία 1 'Ιουλ.
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πανομάρες»	53	4635	ύπο παραλαβήν
ΑΝΝΑ	έτ. «Σύντονος»	58	1139	εἰς μεσογε' ακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Ιντερόδεαν»	54	3807	έφθ. Λόριεντ 31 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	άνεχ. Κόμπη 20 'Ιουν. διά Κεελάνκ

# INDEPENDENT COMBINED LINES

**"MED LINE"**

## **“PRODROMOS LINES”**

ПРАКТОРЕ

## **"MIDDLE EAST AGENTS"**

## Ναυτικὸν Πρακτορεῖον “ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ”

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9

‘Η μεγαλυτέρα ‘Ελληνική Ναυτιλιακή ’Οργάνωσις Τακτικῶν Γραμμῶν μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν.

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικός Αερισμός κυτῶν.

ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ		έτ. «Στάρκο» . . . . .	47	2111	έφθ. Πειραιᾶ 18 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.		έτ. «Σιμόπα» . . . . .	57	5728	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.		έτ. «Μαράστρο» . . . . .	47	5932	άνεχ. Μη. "Άύρες 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Φ.		έτ. «Έφ. Ναβάλ» . . . . .	48	4804	εις Ρόττερνταμ ἀπό 16 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ		έτ. «Κεάναδ» . . . . .	47	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΙΟΣ		έτ. «Ανταίος» . . . . .	71	13500	εις Χακοδάπιν υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους» . . . . .	57	12113	άνεχ. Μηρι 7 Αύγ. διά Πόρτ Ντίζον
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Άγγελική Δόξα» . . . . .	67	24807	διῆλθε Παναμά 14 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ		έτ. «Άγγελική Χάρις» . . . . .	71	30192	άνεχ. Λορεντζό Μάρκες 14 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ		έτ. «Άγγελικά Πτερά» . . . . .	58	9585	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Αύγ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ		έτ. «Άγγελικαι Δυνάμεις» . . . . .	59	9584	διῆλθε Παναμά 31 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ		έτ. «Άγγελική Προστασία» . . . . .	63	20625	άνεχ. Χάρης "Άλαντ 3 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΝΤΖΗ (δ.)		έτ. «Έφ. Κουσσάντερς» . . . . .	58	21986	άνεχ. Τοκογιάμα 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΙΤΑ (δ.)		έτ. «Κοριάννα» . . . . .	57	12558	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ. «Μαρσελόζ» . . . . .	59	24716	διῆλθε Σιγκαπούρων ρόδς 26 'Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΑΝΤΥΤΡΙΚ		έτ. «Φίλια» . . . . .	49	7832	άνεχ. Σαλέρι 24 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΝΤΩΝΗΣ		έτ. «Μαργκερένοια» . . . . .	46	2957	άνεχ. Κιορασζύ 31 'Ιουλ. διά Κίελον
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		έτ. «Ειρήνη» . . . . .	61	13515	έφθ. Ειλάτ 3 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Εύθαλασσία» . . . . .	58	7893	άνεχ. Γόνδυα 5 Αύγ. διά Βρετ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ		Κ. Γ. Βεντούρης . . . . .	50	2167	έφθ. Αλεξανδρείαν 20 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.		έτ. «Στίλια» . . . . .	47	6735	άνεχ. Μη. "Άυρες 5 Αύγ. διά Ταΐδαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ		έτ. «Βαλεντσιάνα» . . . . .	61	10952	
ΑΝΤΟΝΥ					
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ					
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ. «Άντωνυ» . . . . .	59	6859	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 30 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)		έτ. «Σωτήρας» . . . . .	68	15353	άνεχ. Βίζαγκαπατνάμ 7 Αύγ. διά Ταιμπά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Απόλλων» . . . . .	70	18662	έφθ. Κασσιούκ 15 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Εριέττα» . . . . .	57	22479	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Μαργκράντε» . . . . .	61	11127	άνεχ. Ντώμπαν 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ		έτ. «Αφρομάρ» . . . . .	54	7325	άνεχ. Θεσσαλονίκην 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΡΑΜΙΣ		έτ. «Λουνάρη» . . . . .	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΝ		έτ. «Παρνέας» . . . . .	67	16210	άνεχ. Σιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΡΓΟΛΙΣ		έτ. «Αράμις» . . . . .	70	10006	άνεχ. Σιμίζου 3 Αύγ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Άράνη» . . . . .	70	9870	άνεχ. Ναγκόγια 22 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΑΡΓΟΣ		έτ. «Ετόλικα» . . . . .	56	8823	έφθ. Τοκοπίλα 15 'Ιουλ.
ΑΡΓΩ		έτ. «Οσεανφάριγκ» . . . . .	61	13553	άνεχ. Όζακαν 18 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΔΑΣ		έτ. «Άργος» . . . . .	69	10006	άνεχ. Ναγκόγια 25 'Ιουλ. διά Τζάκονθιλ
ΑΡΕΤΟΥΣΑ		έτ. «Άργυρος» . . . . .	64	2763	διῆλθε Γιόρδαλτάρ 30 'Ιουλ. δι' Άνκόνα
ΑΡΗΣ (δ.)		έτ. «Άρδας» . . . . .	69	3654	άνεχ. Αντοφαγκάστα 20 'Ιουλ. διά Χομίκα
ΑΡΗΣ		Κων. Σ. Χαλκίας . . . . .	58	1018	δι. πλευρές Κων.) πολιν 28 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΗΣ		έτ. «Λέο Ναβιγκέσιον» . . . . .	58	23307	άνεχ. Γένοβαν 27 'Ιουλ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ		έτ. «Άρπης» . . . . .	70	10007	άνεχ. Μπρισμπάτην 7 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΡΙΑΝΗ		έτ. «Αστρό Ασεντέντε» . . . . .	47	7173	άνεχ. Λουάντα 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΙΕΑ		έτ. «Λίμνημαρ» . . . . .	69	9038	άνεχ. Σιδηντόζ Μάρκες 21 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ. «Αριάνην» . . . . .	49	6403	άνεχ. Γένοβαν 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΣ		έτ. «Μαρναούντο» . . . . .	62	12038	άνεχ. Σιμίζου 30 'Ιουλ. διά Παναμά
ΑΡΙΕΣ		έτ. «Κάνονους» . . . . .	57	11897	έφθ. Αντεν 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ					
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ		έτ. «Σομπεράνο» . . . . .	56	8753	έφθ. Μπέρια 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ		έτ. «Άλμα» . . . . .	71	11700	εις φούτζινγκάτα υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ		έτ. «Καστελτάσουν» . . . . .	46	7783	άνεχ. Όζακαν 24 'Ιουλ. διά Τσουντζίν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ		έτ. «Μεντόνιο» . . . . .	58	10226	άνεχ. Όζακαν 28 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ. «Πίνδοσι» . . . . .	68	10009	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. διά Κόμπε
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ. «Μίνυας» . . . . .	45	8422	έφθ. Άλεξανδρε αν 2 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ. «Εδρόμποσις» . . . . .	57	6452	άνεχ. Γκέραλτον 28 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΛΛΟΣ		έτ. «Φομέντο» . . . . .	69	10009	έφθ. Ούνο 25 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ		έτ. «Μαριντόλο» . . . . .	58	8805	άνεχ. Πιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Σάν Χουάν (Π.Π.)
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		έτ. «Πλανσουέρνα» . . . . .	58	8920	άνεχ. Μπέιρα 28 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ		έτ. «Μαρνουέστορ» . . . . .	60	8583	έφθ. Ριγέκαν 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ		έτ. «Μαρνουέστρο» . . . . .	47	6780	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ		έτ. Κάργκας Τρανσπασίφ.	71	11722	άνεχ. Πόρτ Καρτίε 23 'Ιουλ. διά Φινλανδίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Λώρενς» . . . . .	45	7351	άνεχ. Πουάντα π Πέιρ 9 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ		έτ. «Αστρό Μαρίνοι» . . . . .	60	10710	έφθ. Μη. "Άυρες 2 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ. «Νάρες Τρανσόθεαν» . . . . .	59	8814	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 30 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ		έτ. «Όμηρος» . . . . .	56	10182	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 4 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Σύμβολο» . . . . .	58	7671	άνεχ. Σίδενε 22 'Ιουν. διά Στάθαγκερ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Προσπάθεια» . . . . .	69	24599	άνεχ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		όρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Βανκούμπερ 24 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ		έτ. «Οσεάνο Γαλάτε» . . . . .	57	10503	άνεχ. Κολόμπο 1 Αύγ. διά Βίλμιγκτων (Β.Κ.).
ΑΡΜΑ		έτ. «Οσεάνικα Σεντράλ» . . . . .	57	10505	
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμα» . . . . .	58	9364	διῆλθε Γιόρδαλτάρ 2 Αύγ.
ΑΡΟΣ		έτ. «Άρμονία» . . . . .	61	9443	άνεχ. Μπέιρα 8 Αύγ.
ΑΡΠΑ (δ.)		έτ. «Άλεξια» . . . . .	48	3783	άνεχ. Σουάμπα 27 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΤΑ		έτ. «Άρπα» . . . . .	52	10099	εις Τοιταγκόκ ἀπό 31 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΑΙ 2		έτ. «Σπουναίης» . . . . .	55	1875	άνεχ. Μονρόδια 31 'Ιουλ. δι' Αμπιτζάν
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Ντόρικα» . . . . .	58	9603	έφθ. Ναγκόγια 9 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ. «Εσπέρια» . . . . .	62	15781	άνεχ. Ήτ Λόντον 31 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Αρτεμίς» . . . . .	50	8893	έφθ. Βούμπαν 1 Αύγ. (έπιοκευαί)
ΑΡΤΕΜΩΝ		έτ. «Σπάνιμελλ» . . . . .	49	1564	άνεχ. Τενερίφην 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έλλην. ουμφέροντα . . . . .	54	5240	έφθ. Κιορασζύ 28 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Άρχαγγελη» . . . . .	63	15929	άνεχ. Σασέμπο 30 'Ιουλ. διά Γιάμπι Σάουντ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Άσωματο» . . . . .	60	10142	άνεχ. Τάμπα 12 'Ιουν. διά Καρθαγκένα (Κολ.)
ΑΡΧΙΜΗΑΣ		έτ. «Άτλαντις» . . . . .	59	9013	έφθ. Βούρραν 30 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ		έτ. «Ολυμπούς» . . . . .	66	16142	άνεχ. Ντάρδιν 29 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Ζέπαγκους» . . . . .	68	25755	άνεχ. Σασέμπο 30 'Ιουλ. διά Γιάμπι Σάουντ
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Αστροβαλέτωρ» . . . . .	51	1991	άνεχ. Τάμπα 12 'Ιουν. διά Καρθαγκένα (Κολ.)
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ. «Αντζελίκανη» . . . . .	51	7594	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ. «Σανχερούβειμ» . . . . .	54	5605	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Άρμοπούν» . . . . .	56	10542	άνεχ. Τάμπα 12 'Ιουν. διά Τοινθαγκέταο
ΑΣΠΑΣΙΑ		έτ. «Άλαντζε» . . . . .	48	2577	έφθ. Κολόμπο 3 Αύγ.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοί	47	2465	άργει εις Πειραιά ἀπό 6 'Απρ.
ΑΣΠΙΔΟΣ		έτ. «Ασπιδοφόρος» . . . . .	60	11128	άνεχ. Πόρτ Καρτίε 2 Αύγ. διά Λονδίνον
ΑΣΣΙΟΣ		έτ. «Φιαντόρα» . . . . .	59	9999	διῆλθε Γιόρδαλτάρ 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΣΤΕΡΙ		έτ. «Ντόρικι» . . . . .	63	13461	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Άρφομαρ» . . . . .	65	6200	άνεχ. Ναγκόγια 26 'Ιουλ. διά Ν. Αμερικήν
ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Άστρον» . . . . .	52	1939	άνεχ. Νεάπολιν 4 Αύγ. διά Συρακούσας
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ. «Ατρόμποτς» . . . . .	60	3890	έφθ. Ξέρον 7 Αύγ.
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ		έτ. «Άθλαν» . . . . .	56	6156	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Άθρομαρ» . . . . .	66	6235	έφθ. Μασαλίαν 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ		έτ. «Άτζιλιτο» . . . . .	49	4641	άνεχ. Τενερίφην 3 Αύγ. διά Μη. "Άυρες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ. «Βλαμανί» . . . . .	55	1941	έφθ. Αλεξανδρειαν 1 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ (λάινερ)		έτ. «Στάρο» . . . . .	63	15921	άνεχ. Πύλον 1 Αύγ. διά Λισσαβώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ		έτ. «Σόλον Ναβ.» . . . . .	44	18920	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Νασσάου
ΑΤΑΛΑΣ		έτ. «Έλληνικός Πλούτος» . . . . .	70	9426	έφθ. Φουκούσιμα 3 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)		έτ. «Άναξ» . . . . .	58	9724	άνεχ. Μπαγκόκ 12 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)		έτ. «Άταλας» . . . . .	52	11516	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ. «Άρτωρος» . . . . .	53	13675	άνεχ. Ντούμπαν 23 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ		έτ. «Λάιμπ Τρανσόατλ.» . . . . .	60	29741	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ. διά Γκάλθεστων
ΑΤΤΙΚΟΝ		έτ. «Φάρος Σίπηγκ» . . . . .	71	14000	άνεχ. Σάντος 29 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ. «Εύροσπινγκ» . . . . .	53	6160	έφθ. Καλούπταν 5 Αύγ.
ΑΥΔΙΣ		έτ. «Μαργκουάρτοντα» . . . . .	53	12305	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Λάμπο» . . . . .	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΛΟΣ (δ.)		έτ. «Ξανθόπουλος & Σία» . . . . .	49	1157	άνεχ. Τοιταγκόκ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΥΡΑ		έτ. «Άθλος» . . . . .	52	11237	άνεχ. Γένοβαν 5 Αύγ. διά

ΑΦΟΒΟΣ .....	έτ. «Αφοβος» .....	68	35477	εις Κασιμα 17 'Ιουλ.
ΑΦΡΙΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	έτ. «Τελσαμάρ» .....	37	5613	έφθ. «Απαπα)Λάγκος 17 'Ιουλ.
ΑΦΡΟ .....	έτ. «Σάνλαντη» .....	53	3327	έφθ. Ντωνες "Αίλαντ 27 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ .....	έτ. «Νέοτωρ» .....	49	2036	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ .....	έτ. «Μάλσαρμ» .....	49	2755	διπλής Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Χάιφα
ΑΧΙΛΛΕΥΣ .....	έτ. «Πιλεύς» .....	63	31275	ύπο παραλαβήν
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) .....	έτ. «Αστρο Μαντάντε» .....	60	29967	έφθ. Άμβροσαν 7 Αύγ.
ΒΑΛΜΑΣ .....	έτ. «Λανάντο» .....	41	5295	όνεχ. Ντώμπαν 27 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.) .....	N. Βαρδινογιάννης .....	56	20022	όνεχ. Αλεξανδρειαν 6 Αύγ.
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ .....	έτ. «Κασσίνι» .....	56	4844	έφθ. Πόρτο Τόρες 27 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΑ .....	έτ. «Τούτσα» .....	54	4053	έφθ. Αμδρόσαν 8 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ .....	έτ. «Κομέριοια Μαριτάιμ» .....	62	10741	Τέμα 2 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. .....	έτ. «Τζόλφε Αζόύλ» .....	43	5331	όνεχ. Θέσσαλα 10 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΒΑΣΙΛΗΣ .....	έτ. «Μάγια» .....	65	40043	όνεχ. Ραθέναν 8 'Ιουλ. διά Σύρον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) .....	έτ. «Γκραϊτσια» .....	56	21716	όνεχ. Ντώμπαν 31 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΒΑΣΙΛΗΣ ΆΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.) .....	έτ. «Γραδοσέανικ» .....	27	16435	όνεχ. Ράτσανα 19 'Ιουλ. διά Καλούντημπορυκ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.) .....	έτ. «Θεμιστοκλή» .....	59	43373	όνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 Αύγ. διά Βερμούδας
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) .....	έτ. «Τουρδόντ Μπρίλιανς» .....	47	1998	όνεχ. Μάλταν 7 Αύγ. (κρουαζιέρα)
ΒΕΛΜΠΑ .....	έτ. «Βέλμπα» .....	45	1892	όνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 Αύγ. διά Πονάντ α Πιέρ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ .....	Πιουνιβέρσοαλ Κάρρυκο .....	48	4149	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ .....	έτ. «Βικμάρ Ναδίγκη» .....	58	13186	όνεχ. Λονδίνον 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) .....	έτ. «Αστρο Μαέστρο» .....	58	8510	ύπο παραλαβήν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ .....	έτ. «Ρέα» .....	49	2334	όνεχ. Λά Πλάτα 29 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ. .....	έτ. «Ναυαρίνον» .....	54	8251	έφθ. Αγ. Θραγικούν 23 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ .....	έτ. «Βιρτζίνια ΚΜΕΘ» .....	54	6229	έφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
ΒΙΡΜΑ .....	έτ. «Αστρο Ασσύντε» .....	44	1923	έφθ. Κίγκατων (Τζαμ.) 29 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ .....	«Ελληνική» Α.Ε. .....	32	18254	έφθ. Αμδούργον 7 Αύγ.
ΒΡΕΤΑΝΙΣ .....	έτ. «Ειτζαξ Ναδίγκη» .....	56	8414	όνεχ. Γουελίγκτων 8 Αύγ. διά Νέαν Ύόρκην
ΒΡΟΥΛΙΔΑ .....	έτ. «Δημητρά» .....	56	9374	όνεχ. Πονάντ α Πιέρ 30 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ .....	έτ. «Πινξίς» .....	61	18888	έφθ. Ληθ 9 Αύγ.
ΓΑΛΑΖΙΑΣ (δ.) .....	έτ. «Μποτάπα» .....	37	2159	διπλής Κων)πολιν 2 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΓΑΛΑΤΑ .....	έτ. «Πιόμαρ» .....	60	10186	έφθ. Λομπίτο 6 Αύγ.
ΓΑΛΗΝΗ .....	έτ. «Γαλλόνη» .....	53	13649	όνεχ. Είλατ 6 Αύγ. διά Κόμπε
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Γαύριον» .....	56	6424	διπλής Τοάρλεστων 7 Αύγ.
ΓΕΡΑΝΙΑ .....	έτ. «Γαλληνή» .....	46	2016	όνεχ. Κων)πολιν 31 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΓΕΩΡΓΙΑ .....	έτ. «Αντεμινάς Σέθεν» .....	52	2824	όνεχ. Κων)πολιν 26 'Ιουλ. διά Φελιζότοσνε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) .....	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.» .....	60	23451	όνεχ. Λονδίνον 31 'Ιουλ. διά Αμιόχωστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	έτ. «Φλόρβικ» .....	53	6241	όνεχ. Γένοβαν 7 Αύγ. διά Ζουετίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ .....	έτ. «Άδε Μαρία» .....	62	16765	έφθ. Μη. Αυρες 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) .....	N. I. Βαρδινογιάννης .....	61	18796	όνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 9 Αύγ. δι' Οζάκον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.) .....	έτ. «Μίνωα» .....	48	10928	όνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.) .....	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.» .....	58	16605	διπλής Κων)πολιν 4 Αύγ. διά Νοδορωαίοκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ .....	έτ. «Κρέτα» .....	39	2958	όνεχ. Χάρδρην 1 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ .....	έτ. «Άλμαζόρ» .....	70	10006	όνεχ. Μοναφάκονε 28 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ .....	έτ. «Μαρορτζόλο» .....	68	9071	εις θέσιν 13.40 N. - 62.22 A. 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ .....	έτ. «Αίτζιαν» .....	70	18634	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ .....	έτ. «Σεπτάντι» .....	69	10006	όνεχ. Ντώμπαν 23 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Άλμπα» .....	70	19162	διπλής Παναμά 27 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Θ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .....	Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άργει εις Πειραιά από 10 'Ιαν.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.) .....	έτ. «Κόλφος» .....	57	12729	έφθ. Αρόυπα 2 Αύγ.
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) .....	έτ. «Κονκούστα» .....	60	41982	όνεχ. Τήν 23 'Ιουλ. δι' Εσκραδός ρίβερ
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Χουμάνιτας» .....	63	11194	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΓΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Τέξ - κόλη» .....	52	6033	διπλής Γιόρδαλτάρ 1 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. .....	έτ. «Πεντάξ» .....	65	21374	όνεχ. Γένοβαν 7 Αύγ. διά Βιτόρια
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.) .....	έτ. «Αχιλ Χαλκούσης» .....	65	28945	εις Έλευσίνα (επισκευαί)
ΓΙΝΑ .....	έτ. «Λιναράρας» .....	53	3899	ιδε: «ΣΚΑΠΛΕΙΚ» ώς μετωνομάσθι
ΓΙΟΥΝΙΤΤ .....	έλλην. συμφέροντα	71	10000	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 30 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ .....	έτ. «Αστούριας» .....	52	8129	όνεχ. Φύνεσ 4 Αύγ. διά Λείκ Τοάρλε
ΓΙΟΥΡΟΝΤΟΟΥΝ	έτ. «Γιουροσίπη» .....	56	4048	έφθ. Μη. Αύρες 28 'Ιουλ.
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ .....	έτ. «Παλόμα» .....	50	6057	όνεχ. Ρεύνιδην 31 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΓΚΑΛΑΤΑ .....	έτ. «Τρανσούμαδ» .....	52	2676	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΓΚΑΛΑΞΥ .....	έλλην. συμφέροντα	45	3312	όνεχ. Απαπα)Λάγκος 4 'Ιουλ. διά Λίθανον
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) .....	έτ. «Ρεινάτε» .....	61	28917	όνεχ. Ιμπριχαν 27 'Ιουλ. διά Λαδάν
ΓΚΙΚΑΣ .....	δούρος - Βογανάτος	48	2358	όνεχ. Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Κόκο
ΓΚΙΜΠΑΙ (δ.) .....	έτ. «Γκίμπλε» .....	54	12968	διπλής Παναμά 2 Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) .....	έτ. «Μαρβαλόρια» .....	58	19152	όνεχ. Ντώμπαν 23 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΓΚΛΟΥ .....	έτ. «Αντζελίκη» .....	52	2077	διπλής Ούσαντ 7 Αύγ. δι' Ασσόντ
ΓΚΟΛΝΤ ΚΟ'ΙΝ .....	έτ. «Γκόλντ Κοΐνη» .....	52	1957	όνεχ. Θέσσαλα 2 Αύγ. διά Χουέλδα
ΓΚΟΛΝΤ ΔΑΝΤ .....	έτ. «Αστροκαρίτσα» .....	30	3011	εις Πειραιά από 16 'Ιουν.
ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) .....	έτ. «Σαΐντ Κρουά» .....	71	73201	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.) .....	έτ. «Πλετρομάρ» .....	56	21049	όνεχ. Νέαν Ύόρκην 7 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ .....	έτ. «Γκόλντεν Κρός» .....	68	11148	όνεχ. Τρινκομάλη 9 Αύγ. διά Θιλιππίνας
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΝΣ .....	έτ. «Γκόλντεν Λάνς» .....	69	11148	έφθ. Βαλτιμόρη 1 Αύγ.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΩΣΙ .....	έτ. «Γκόλντεν Φώις» .....	69	11148	έφθ. Βαλπαραζ 10 'Ιουλ.
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ .....	έτ. «Μαρβιτράντ» .....	59	10526	έφθ. Μπατόν Ρούζ 16 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ .....	έτ. «Φράγκυμπούτζ» .....	49	2641	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ .....	έτ. «Ολινάρες» .....	57	9132	έφθ. Μπαράρ 14 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ .....	έτ. «Λιττά Μπηρ» .....	63	15373	όνεχ. Βανκούμπερ 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΐΜ .....	έτ. «Ρόμπλο ντέ Όρο» .....	62	15389	όνεχ. Μένα Αχμαντί 6 Αύγ. δι' Αύστραλιαν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.) .....	Ίω. Λάτονς .....	52	11580	έφθ. Αλεξανδρείαν 6 Αύγ.
ΓΚΡΕΤ'Σ Λ. .....	έτ. «Ελαϊπερς» .....	71	14900	έφθ. Λας Αντζελες 19 'Ιουλ.
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ .....	έτ. «Κανλοκάρ» .....	58	10139	όνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ. διά Μπριούμπαίν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ .....	έτ. «Γκλείντι» .....	52	15762	όνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ .....	έτ. «Οπαλ» .....	68	22531	έφθ. Ιντσόν 15 'Ιουλ.

## "THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD"

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ ■ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID  
ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905 - 6 - 12

RIO DE JANEIRO

TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS

WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142

TELEGRAMS

RUA NEWTON PRADO 67 67 A

RIO DE JANEIRO

PANELLENICA

RIO DE JANEIRO BRASIL

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		έτ. «Όνυξ»	68	26366	άνεκ. Νιούκαστλ (Άγιορ.) 6 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΙΛ		έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	15729	άνεκ. Χιούστον 24 'Ιουλ. διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΩΠ (δ.)		έτ. «Ηρώνι»	61	15979	άνεκ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Βατούμι
ΓΟΥΟΔΑΤΕΡ		έτ. «Σουνίοι»	54	4389	ύπο παραλαβήν
ΓΡΑΒΙΑ		έτ. «Γραβιά»	51	2133	διπλής Ούσάντ 7 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	έφθ. Μουπάσα 9 Αύγ.
ΔΑΜΩΝ (δ.)		έτ. «Άρμπα»	55	11307	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 'Ιουν.
ΔΑΝΑΗ IV		Πηγή 'Άλεξάτου	46	1831	έφθ. Σπέτζια 2 Αύγ.
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Δαναός»	39	4569	άνεκ. Ντακάρ 2 Αύγ. διά Κπέμε
ΔΑΝΑΟΣ		Πηγή 'Άλεξάτου	43	1845	έφθ. Λονδίνον 26 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Δελφοί Πριμέρα»	48	1553	άνεκ. 'Αμερίσιαν 26 'Ιουλ. δι' Άγ. Νικόλαον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιόλια»	59	9312	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Γκούλιθερ»	71	9000	εἰς Σκαραμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Δέσποινα Α.»	35	3724	άνεκ. Αγύρωναν 23 'Ιουλ. διά Θεού νίκην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ A.		έτ. «Άντασις»	37	2002	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ B.		έτ. «Μανούπολου»	37	4989	άνεκ. Νταμάμη 4 Αύγ. δι' Ίνδιαν
ΔΕΥΤΕΡΟΝ		«Σίπηηγκ Ντεβέλοπομεντ»	63	16417	άνεκ. Ζεμπρούγκε 7 Αύγ. διά Βατούμι
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΩΝ (δ.)		«Σίπηηγκ Ντεβέλοπομεντ»	64	16417	άνεκ. Ντώρμπαν 27 'Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)		έτ. «Σάντος»	61	16417	άνεκ. Λατάκια 24 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Παν Μάλ»	58	2379	άνεκ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Γαλάτοι
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Θήβαι»	58	8636	ύπο παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ		έτ. «Αράποκο»	56	3369	άνεκ. Βηρυτόν 7 Αύγ. διά Χαλκίδα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		έτ. «Ντιμάκο»	49	3676	άνεκ. Μονρόδια 28 'Ιουλ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Φίργουνίνες»	55	3534	άνεκ. Όζακαν 31 'Ιουλ. διά Χοινκάγκ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΈΜΟΣ		έτ. «Θεοποτόρων»	56	8782	άνεκ. Πούλη Μπούκουμ 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Μινέρβα»	44	13486	άνεκ. Μόζι 26 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φίλιόρι»	63	10523	άνεκ. Ιμιμιχαν 19 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Τρανομεντιτεράνεαν»	51	6895	άνεκ. Καντίζ 8 Αύγ. διά Γδύνια
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Κολόνη»	49	3948	έφθ. Πόρτ Χάρκορπτ 21 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.		Μ. Γκιγκιλίνης	52	1812	άνεκ. Πειραιά 30 'Ιουλ. διά Θεού νίκην
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Μαρμπίνεας»	52	8790	άνεκ. Λαζ Πάλμας 28 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Δῆμος»	54	4486	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Απρ.
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ		έτ. «Γκρίνοτσουνη»	71	10007	άνεκ. Καλλάδ 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		Ν. Βαρδινογιάννης	58	16277	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Διάκανη»	59	4218	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ.
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Διάκαν Προγκρές»	58	4228	άνεκ. Κέιπ Ταϊν 25 'Ιουλ. διά Νταμάμ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φούρκερο»	58	9087	έφθ. Βρέμπν 21 'Ιουλ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ		έτ. «Πάιόνηρη»	50	1515	άνεκ. Ραβέναν 22 'Ιουλ. διά Ταρτούς
ΔΙΡΟΥΣ II		έτ. «Άστρο Ντιχόζο»	59	7801	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6 'Απρ.
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Σουρμπάγια 25 'Ιουλ.
ΔΡΥΜΑΚΟΣ		έτ. «Μαίανδρος»	55	6190	άνεκ. Μωχαμέντες 9 Αύγ.
ΔΥΡΟΣ		έτ. «Δυρδές»	46	2271	άνεκ. Αγύρωδαν 18 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΔΥΔΩΝΗ (δ.)		έτ. «Διόνυσος»	54	11313	άνεκ. Τζιμπούτι 4 'Ιουλ. διά Ροστοκ
ΔΥΡΟΣ		έτ. «Μαρούμα»	49	4727	έφθ. Απανα) Λάγκος 22 'Ιουλ.
ΕΒΗ		έτ. «Ηγκλ»	70	10006	έφθ. Αστόρια 18 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ I.		έτ. «Εέδρος Ι»	70	3654	εἰς Κιούστον ἀπό 16 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	άνεκ. Ήτοχαν 1 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Σάντα Είρηνη»	58	8005	άνεκ. Τακαρόντι 4 Αύγ. διά Δουζλίνον
ΕΙΡΗΝΗ K.		'Αφοι Καριμον	44	2074	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ M.		έτ. «Λακωνική»	48	3269	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 6 Αύγ. διά Καράτοι
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	έφθ. Τσινγκακτάο 5 'Ιουλ.
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Άλμπιον»	52	4423	έφθ. Γκλάντηκ 7 Αύγ.
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Μαρμαντάτο»	70	16258	έφθ. Καστέλων 30 'Ιουλ.
ΕΚΤΩΡ		Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2643	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 27 Φεβρ.
ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ II		έλλην. ουμφέροντα	44	2524	έφθ. Βαρκελώνην 7 Αύγ.
ΕΛΕΝΑ (δ.)		έλλην. ουμφέροντα	48	1759	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Άριες»	70	88866	άνεκ. Ράς Τανόρα 19 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Στανίπα»	44	5202	άνεκ. Ντακάρ 8 'Ιουλ. δι' Απανα) Λάγκος
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	άνεκ. Χαλκίδα 23 'Ιουλ. δι' Άλγεριον
ΕΛΕΝΑ Μ.		έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	έφθ. Τίκο 29 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)		έτ. «Βίστα Ρίος»	52	12239	άνεκ. Μίλφορτ Χάφεν 9 Αύγ. διά Σουάνον
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Ανδρία»	48	8420	άνεκ. Σάντος 4 Αύγ. διά Γδύνια
ΕΛΕΝΗ (δ.)		έτ. «Εύηνος»	58	2739	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Αλάντζε»	47	2577	άνεκ. Χόκ Κόκ 4 Αύγ. διά Γουαμπά
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)		Nik. Βαρδινογιάννης	58	12680	έφθ. Λιβερπούλ 31 'Ιουλ. διά Σάν Χοε
ΕΛΕΝΗ Η. δ.		έτ. «Φράγκα»	63	9858	άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουλ. διά Σάν Χοε
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνωας»	49	11389	διπλής Κωνιοπολίν 2 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Μ.		έτ. «Ελενμαρί»	58	8523	διπλής Ούσάντ 31 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΕΛΕΝΗ Τ.		έτ. «Έλτο»	50	4294	έφθ. Είλατ 7 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ Τ.		έτ. «Ταύνελ»	46	1588	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12 'Απρ.
ΕΛΕΝΙΤΣΑ Σ.		έλλην. ουμφέροντα	52	2929	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)		έτ. «Μαρλινέας»	54	8886	άνεκ. Ήτοχαν 14 'Ιουλ. διά Κιγκανόρθ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		'Ηλ. Τομούλης	29	2581	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Εύπλοι Ι»	49	4605	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	5362	έφθ. Σιγκοπούρων ρόδς 11 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Αλάντζε»	48	2548	άνεκ. Μπ. Αύρες 27 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Ετέρνιτη»	70	18734	άνεκ. Πουάντ Νουάρ 26 'Ιουλ. διά Θεού νίκην
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΛΑΚΥΟΝ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	43	7989	έφθ. Μασάσου 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	62	6666	έφθ. Νέαν 'Ορκρην 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΛΟΡΕΛ		έτ. «Εύπλοι & Βιουνιβ.	60	7297	άνεκ. Νταρέταν 5 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΜΕΝΤ		έτ. «Αστρο Φίρμε»	54	8121	έφθ. Τριπολίν 1 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		έτ. «Τρανοπασίφικ & Βιουνιβ.	60	7297	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 5 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Κυνούλην 1 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	62	6659	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 5 Αύγ. διά Αντεν
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΣΑΝΜΠΗΜ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 5 Αύγ. διά Αντεν
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 8 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚΑΙ ΤΣΑΡΜ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	έφθ. Νταμάρ 7 Αύγ.
ΕΛΛΕΡΟΣ		έτ. «Μαδιμ»	52	2778	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Τεργεστον
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	7068	άνεκ. Κοιν 19 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Τεργεστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεκ. Σαφι 26 'Ιουλ. διά Μορμπάσα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	7510	έφθ. Χιούστον 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	7510	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 21 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ		έτ. «Ελληνική»	71	10327	άνεκ. Νέαν 'Ορκρην 8 Αύγ. διά Νταμάρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		έτ. «Τρανοπασίφικ»	57	7063	έφθ. Τσινγκακόν 6 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		έτ. «Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο»	71	10327	εἰς Τουρκού ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	άνεκ. Ντιλέρπαν 7 Αύγ. διά Γιγιέκαν
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)		έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΕΛΕΙΣ		έτ. «Ελέξις Ι»	52	1924	άνεκ. Φόνες 23 'Ιουλ. διά Καμπίντα
ΕΛΟΝΑ		K. Εύσταθίου	25	4011	άνεκ. Βεγγάζην 19 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΔΑ		Π. Παππής & N. Κουκουνάς	46	3472	άνεκ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Αμοτερνταμ
ΕΛΠΙΣ		έτ. «Σπάνιοπλο»	54	1585	άνεκ. Χιούστον 29 'Ιουλ. διά Ακουα Ντούλτος
ΕΜΕΡΑΝΤ		έτ. «Ιουνιάιτεντ Μαρίτ.»	46	4119	διπλής Κωνιοπολίν 2 Αύγ. διά Γαλάτοι
ΕΜΜΑ		έτ. «Έμμα»	48	3932	άνεκ. Ισσαδώνα 5 Αύγ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρο Βαλιέντε»	57	21185	έφθ. Αισθούργον 7 Αύγ.
ΕΜΠΑ		έτ. «Μαλκόδη»	55	2555	διπλής Μπρούνομπούτελ 6 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΕΝΟΤΗΣ		έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαΐου
ΕΞΕΤΕΡ		έλλην. ουμφέροντα	47	1149	άνεκ. Ράς Τανόρα 15 'Ιουλ. διά Πόρτ ητε Μπούκ
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)		έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόδζα»	65	37469	έφθ. Αστόρια 20 'Ιουλ. διά Ακαζούτλα
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ		έτ. «Επιμέλεια»	50	10006	άνεκ. Αμαπάλα 11 'Ιουλ. διά Ακαζούτλα
ΕΡΑΤΕΙΝΗ		έτ. «Κρυστάλ Μπολού»	53	5690	άνεκ. Αμαπάλα 11 'Ιουλ. διά Ακαζούτλα

ΕΡΑΤΟ	έτ. «Ικανμελ»	69	12754	άνεχ. Βανκούβερ 26 'Ιουλ. διά Χούλλ
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Ερατώ»	66	2999	άνεχ. Κεμπέκ 3 Αύγ. διά Τοναι Σαρέντε
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιω. Λατσός	66	43399	άνεχ. Βιλέλμαχοφεν 30 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΡΜΙΟΝΗ	έτ. «Απόλλω»	61	8976	έφθ. Πλότσε 3 Αύγ.
ΕΡΟ'ΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομούντο»	52	15848	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Αύγ. δι' 'Οκινάουα
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Άργυρόλια»	58	12168	είς Πειραιά από 8 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστία»	52	7743	διπλήθες Μπρούνομπουτελ 1 Αύγ.
ΕΤΕΣΙΑΝ (δ.)	έτ. «Σηρέν»	56	16392	άνεχ. Καρθαγένην 29 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. 'Ελευθεριάδης	54	10251	διπλήθες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Λονδίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. Ι. Βαρδίνογιάννης	51	16203	είς Ράς Σαντάντ από 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. «Ναταλία»	49	4723	έφθ. Μπιλπάτο 4 Αύγ.
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	έτ. «Σουρένα Ντελμάρ»	53	17354	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΕΥΕΦΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	9854	άνεχ. Κέιπ Τάουν 26 'Ιουλ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΕΥΕΦΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Καλιάπτης»	55	3002	άνεχ. Πειραιά 26 'Ιουλ. διά Σύρου
ΕΥΕΦΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Ακόρντε»	61	8999	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Ιουλ. δι' 'Ενοενάντα
ΕΥΕΦΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Δός Σάντος»	57	9061	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Κεάναβης»	48	3198	ύπο παραλαβήν
ΕΥΕΠΙΛΙΣ	έτ. «Πλαπεάνθραφ»	51	4177	άργει είς Πειραιά από 9 'Ιουν.
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τοσενλμάρ»	52	10228	διπλήθες Κων(πολίν) 1 Αύγ. διά Τουάψ
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκνορντη»	57	10371	άνεχ. Λάδα Πάλμας 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΕΥΧΟΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	Κ. Εύθυμιαδης	54	12423	άργει είς Πειραιά από 28 'Ιουν.
ΕΥΝΟΙΑ	έτ. «Εύνοια»	70	10006	άνεχ. Μοντεδίδεο 8 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΥΞΕΙΝΟΣ	έτ. «Έλτο»	50	4734	άνεχ. Θεούτσα 27 'Ιουλ. δι' 'Απανα(Λάγκος
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	6373	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	61	6373	διπλήθες Παναμά 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	56	8985	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	60	6288	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. διά Λονδίνον
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνι Μπαζίλιο»	56	9095	έφθ. Κόπερ 30 'Ιουλ.
ΕΥΤΕΡΠΗ	έτ. «Μορεαμάρ»	56	1690	άνεχ. Αμυλώχωτον 7 Αύγ. διά Ράς Σελάτε
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσια»	65	9854	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	άργει είς Πειραιά από 13 Δεκ.
ΕΦΟΗ	έτ. «Εφφο»	55	5008	έφθ. Μόντρεαλ 3 Αύγ.
ZANET	έτ. «Φρέντοπι»	58	4529	έφθ. 'Αμπούργον 7 Αύγ.
ZANETTA III (δ.)	έτ. «Άδωνις»	53	10919	διπλήθες Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Μπουργκάς
ZΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωλάντην»	61	10965	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 23 'Ιουν.
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάς	49	2806	είς μεσογειακά μεταφοράς
ZΟΓΙΑ (δ.)	έτ. «Ζόγια»	58	12493	έφθ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ZΟΥΓΡΟ	έτ. «Χρικόντη»	66	2975	άνεχ. Πενασάκα 1 Αύγ. διά Σάντο Ντομίγκο
ZΟΓΡΑΦΙΑ Υ.	έλλην. συμφέροντα	71	10006	γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Σικάγο
ZΩΗ	Νοταρδής	39	1266	άνεχ. Κουθάϊ 5 Αύγ. δι' 'Αμπού Νταμπί
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	ανεχ. θιλαδελέιαν 26 'Ιουλ. δι' 'Ελ Πολίτο
ZΩΡΖΕΤΤΑ	έτ. «Ναθεγκ. Γκαλάντε»	55	8021	έφθ. Ριγκράντε 5 Αύγ.
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Βιρυττών 6 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	έφθ. Λίθερπουλ 9 Αύγ.
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1524	άνεχ. Σαβόνα 2 Αύγ. διά Λατάκια
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	έτ. «Ελληνική»	54	4723	έφθ. Πειραιά 15 'Ιουλ.
ΗΩΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21374	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 31 'Ιουλ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	άνεχ. Βιρυττών 6 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	έτ. «Αντοθέα»	58	9603	άνεχ. Κόμπε 26 'Ιουλ. διά Σαβάνναν
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Εύδοια»	57	12629	διπλήθες Παναμά 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτές
ΘΕΟΔΟΤΟΣ (δ.)	έτ. «Εμπρέσσας»	61	21894	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 23 'Ιουλ. διά Φρήμαντλ
ΘΕΟΔΩΡΑ Κ. Α.	έτ. «Άνγκοι»	46	2749	άνεχ. Ντουάλα 24 'Ιουλ. δι' 'Αμπιτζάν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	NIK. Βαρδίνογιάννης	54	13157	άνεχ. Ηστάχω 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Κλήνη»	51	9810	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	έφοι Λάπη	50	1507	άργει είς Πειραιά από 29 'Ιουν.
ΘΕΟΦΑΝΟΙ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	διπλήθες Παναμά 20 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	διπλήθες Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Σάροχ
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑ (δ.)	«Ελλην. Δεζμενοντολοία»	53	8995	άνεχ. Σουάίμα 21 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	έλλην. Δεζμενοντολοία	50	8065	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 12 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφάτης	50	2276	άνεχ. Ντάρμπαν 27 'Ιουλ.
ΘΕΩΡΙΣ	έγγελκης	38	3581	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	άργει είς Πειραιά από 29 Μαΐου
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	άνεχ. Χάιφα 3 Αύγ. διά Βενετίαν
ΘΙΣΜΠΗ	έτ. «Λάκαλ»	51	3435	έφθ. Γιέμπο 18 'Ιουλ.
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. «Βέλος»	58	8078	έφθ. Στεττίνον 5 Αύγ.
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	3004	άνεχ. Σπαλάτον 9 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοασόνες»	70	11489	διπλήθες Παναμά 27 'Ιουλ. διά Τανζιούγκ Πριόκ
ΙΒΑΝΟ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	είς Πέραμα (έπισκευαι)
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Πρόκολα»	59	5515	ύπο παραλαβήν
ΙΩΑΚΗ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερ»	57	9746	διπλήθες Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΙΚΑΡΙΑ	έτ. «Ούλινσες»	68	9066	έφθ. Ντάρμπαν 3 Αύγ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πόκατ»	39	1514	έφθ. Νόρκοπιγκ 30 'Ιουλ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σπηνουάινης»	70	10886	έφθ. Βανκούβερ 3 Αύγ.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. «Πλειάνον»	68	11670	έφθ. Νακαμιάτο 9 Αύγ.
ΙΑΙΟΝ	έτ. Λινέας 'Ιντερροσεάνικας	69	11489	άνεχ. Ειδονμασούθ 7 Αύγ.
ΙΑΙΟΝ	έτ. «Ιλιον»	55	6640	έφθ. Κολόμπο 7 Αύγ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	άργει είς Πειραιά από 15 Φεβρ.
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΗ	έλλην. Δεζμενοντολοία	52	8633	άνεχ. Σουάίμα 5 'Ιουν. διά Τζακάρτα
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Πάνος»	48	2088	διπλήθες Μπρούνομπουτελ 2 Αύγ. διά Βιομαρ
ΙΟΝΙΚ ΚΙΚΓ (δ.)	έτ. «Λειζέντα»	56	17940	είς Πειραιά από 26 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Τάουν»	55	12576	άνεχ. Της 4 Αύγ. διά Σάροχ
ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ	έτ. «Λότους»	56	12569	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 6 Αύγ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανονπόρτες Άρμ.»	53	1548	διπλήθες Κων(πολίν) 26 'Ιουλ.
ΙΤΑΛΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	65	39011	έφθ. Μασσαλίαν 21 'Ιουλ. (έπισκευαι)
		46	6727	έφθ. Μομάσα 7 Αύγ.

# 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

ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Χανδασόημ»	48	3246	προσήραξεν ἔξωθι Σετε 10 'Ιαν. 1970
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	ἀνεχ. Τορόντο 1 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Δουμαρόια»	59	3162	ἀνεχ. "Ιμιγκαμ 22 'Ιουλ. διὰ Τάμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ. Γ. Βεντόύρης	47	2280	ἔφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ζυγός»	48	1845	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	έτ. «Ιτανός»	59	8564	ὑπὸ παραλαβὴν
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	ἀνεχ. Παραντί 1 Αύγ. διὰ Καματοί
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόκια»	55	8799	διῆλθε Κων/πολιν 2 'Ιουλ. διὰ Νοδορωϊσκην
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	έλλην. συμφέροντα	69	9073	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 9 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΙΩΝ	έτ. «Πασιφικά»	71	11290	εἰς Σάντερλαντ υπὸ συμπλήρωσιν
ΙΩΝ	έτ. «Ιώνι»	57	7109	ἔφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδίνογιάννης	58	13316	ἀνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Μαρντεστίνο»	46	9767	άργει εἰς Φάλμουθ ἀπὸ 17 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' Οδοσσόν
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	έτ. «Κάδο»	50	7585	ἀνεχ. Ντακάρ 28 'Ιουλ. διὰ Τάγκα
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	ἔφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. «Μαρντεβέθ»	60	10934	διῆλθε Παναμά 7 'Ιουλ. διὰ Γκουάνημας
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάσουθ Ατλάντικ»	57	10110	ἀνεχ. Νιού Γουεστμίνστερ 12 'Ιουλ.
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ	έτ. «Ηρακλῖς»	55	2762	διῆλθε Ντόθερ 6 Αύγ. διὰ Μελίλα
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	έτ. «Ελσόλας»	70	16306	ἔφθ. Κουνάν 31 'Ιουλ.
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	έτ. «Βαλιέντε Πανος»	59	8562	ἔφθ. Απαντά Λάγκος 2 Αύγ.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστείδης»	59	8860	ἀνεχ. Θέουτα 31 'Ιουλ. διὰ Σαθάνναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντατόριας»	55	11792	ἀνεχ. Στάνλου 15 'Ιουλ. διὰ Λιθύνην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	'Α)φοι Γέμελου	71	9074	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Άστρο Ναθέρας»	55	6133	ἀνεχ. Μομπάσα 7 Αύγ. διὰ Κουθάιτ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Yiol	44	7249	ἔφθ. Νακάλα 30 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	ἀνεχ. Μόζι 7 'Ιουν. διὰ Βανκούμερ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	ἔφθ. Ανοντόντ 2 Αύγ.
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Σεθεν «Αίλς»	53	10577	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Αύγ. διὰ Γουαμπά
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	έτ. «Καλυψώ»	54	5774	ἔφθ. Αμέρεραν 9 Αύγ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	ἄργει εἰς Ζεεμπρούγκε απὸ 26 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαριόκα»	53	6553	άνεχ. Αμβούργον 30 'Ιουλ.
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα II»	49	11771	ἔφθ. Πάρ 7 Αύγ.
ΚΑΝΤΑΡΑ	έλλην. συμφέροντα	47	3213	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιουλ.
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νοτ Μεντιτέρανεν»	55	1582	ἀνεχ. Δουνκέρκην 2 Αύγ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σουνίον»	64	1763	ἀνεχ. Βιρττόν 9 Αύγ. δι' Αύγούσταν
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Νοτ Μεντιτέρανη»	57	1549	ἀνεχ. Ρουέν 23 'Ιουλ. διὰ Κάλιαρι
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Φαιστός»	62	1562	ἀνεχ. Λέγκορν 1 Αύγ. διὰ Πόρτο Τόρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	67	16098	ἀνεχ. Αμέρεραν 5 Αύγ. διὰ Χιούστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αστροκάλαρο»	53	5185	ἔφθ. Ντακάρ 2 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	ἔφθ. Γιοκοκάμαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	«Γκλόμπα Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	ἔφθ. Πόρτ Κέμπλα 8 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	6076	ἀνεχ. Σάντος 27 'Ιουλ. διὰ Βρέμην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Μυθικός Πλούτος»	50	5120	ἔφθ. Ναγκόδια 31 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Σανμάμιας»	71	30192	ἀνεχ. Ρορέντζο Μάρκες 18 'Ιουλ. διὰ Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλλην. συμφέροντα	46	2103	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	ἄργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οδεανικ Μπάλκ»	68	24668	ἀνεχ. Μπατόν Ρούζ 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	ἀνεχ. Ματάντζας (Βεν.) 27 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	ἀνεχ. Φρήμαντλ 24 'Ιουλ. διὰ Βανκούμερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Πελναίον»	62	18411	ἀνεχ. Καλλάρ 3 Αύγ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Σεν «Ηγκλ»	69	9044	ἀνεχ. Βενετίαν 1 Αύγ. δι' Αννάμπα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	ἔφθ. Νεάπολιν 27 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Γιουνάιτ. Τάρτερινγκ»	66	16164	ἀνεχ. Τάουνοβιλ 29 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εφιμάρινερς»	60	8497	ἀνεχ. Κέιν Τάουν 29 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	ἀνεχ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσοίλια»	60	8717	άνεχ. Μπότγουντ 5 Αύγ. διὰ Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΟΡ (δ.)	έτ. «Μαρίνα Σίππιγκ»	55	12495	ἀνεχ. Λαουτόκα 7 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Εύγενεια»	59	8493	ἀνεχ. Κομπό 30 Απρ. διὰ Χοινκάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	ἔφθ. Ντακάρ 2 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σεν Τρείντερς»	62	9229	ἔφθ. Γένοβαν 2 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιξ»	53	11164	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 20 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ	Π. Ποππής - Ν. Κουκουνάς	45	5184	ἔφθ. Κολόμπο 2 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	ἀνεχ. Μπαρμπάντος 2 Αύγ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΟ	έτ. «Λέπος»	64	3717	ἔφθ. Καράται 7 Αύγ.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος»	54	2336	διῆλθε Μπρούνουμπούτελ 28 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	ἔφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25084	ἀνεχ. Γιοκοσουύκα 17 'Ιουλ. διὰ Χιούστον
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Σπτρέντερς»	70	10886	ἔφθ. Ούμ Κάρ 29 'Ιουλ.
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ	έλλην. συμφέροντα	51	2959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΕΑ	έτ. «Μαρεμπρέσας»	53	5603	ἀνεχ. Αρίκο 6 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	διῆλθε Παναμά 28 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεχ. Ντέριντζε 28 'Ιουλ. διὰ Βραίλα
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	έτ. «Ιντερ. Γουορλ. Όο.»	71	9690	ἀνεχ. Ήστ Λόντον 16 'Ιουλ. διὰ Ματαντί
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	ἀνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ. δι' Αργοστόλιον
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ	έτ. «Κατιανάβ»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Αρόδα»	65	18723	ἀνεχ. Σιγκαπούόνην ρόδες 25 'Ιουλ. διὰ Κίναν
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. «Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	ἀνεχ. Χάργκ Αϊλαντ 1 'Ιουλ. διὰ Μπανάνα
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενασάνι»	54	11647	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΝΑ	M. Παγουλάτος & Σιά	56	1082	διῆλθε Καλλάρ 29 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΚΕΑ	έτ. «Αφροδάρ»	55	2683	διῆλθε Καλλάρ 29 'Ιουλ. διὰ Μ. Θάλασσαν
ΚΕ'ΙΠ ΚΕΝΕΝΤΥ	έτ. «Λαγκοντοράντο»	71	10000	ἀνεχ. Νιού Γουεστμίνστερ 26 'Ιουλ.
ΚΕ'ΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	9092	ἀνεχ. Βενετίαν 26 'Ιουλ. δι' Αύγούσταν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	ἀνεχ. Σιμίζου 17 'Ιουλ. διὰ Σαθάνναν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	ἔφθ. Κουθάριτ 29 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2131	άργει Πέιραι 26 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	ἔφθ. Πέιραι 10 'Ιουλ.
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	9951	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 1 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	M. Νομικός	56	8362	ἔφθ. Μομπάσα 2 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕΓΓ (δ.)	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	ἔφθ. Χιούστον 29 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κίγκ Θράσα»	63	15740	άνεχ. Σορέδ 3 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Μίνωαν»	58	11156	ἔφθ. Τορόντο 5 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	ἀνεχ. Αύγούσταν 26 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη»	61	16068	ἔφθ. Αντονφαγάστα 5 Αύγ.
KINI (δ.)	έτ. «Κίνι»	61	25409	άνεχ. Κολόμπο 30 'Ιουλ. δι' Αύστραλιαν
KIRIN	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 Αύγ.
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη»	55	8562	ἀνεχ. Σαβόνα 21 'Ιουλ. διὰ Λατάκια
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	έτ. «Κεάναβ»	42	2269	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 17 'Ιαν.
ΚΝΩΣΣΟΣ	K. Εύθωμιδης	49	2146	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 3 Αύγ. διὰ Βαλπαραϊζο
ΚΟΑΝ	έτ. «Νάθες Νεπτούνια»	53	5606	διῆλθε Παναμά 25 'Ιουλ. δι' Ελρνικόν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Καλιόρα»	58	10011	ἔφθ. Πόρτερντον 8 Αύγ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρδενούστο»	56	20855	ἔφθ. Ρόττερντον 4 Αύγ.
ΚΟΝΚΡΝΤ	έτ. «Σπάζετ II»	48	1977	ἔφθ. Γένοβαν 8 Αύγ.
ΚΟΝΚΡΝΤΙΑ ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	ἔφθ. Αμβούργον 17 'Ιουλ.
ΚΟΡΦΙΑΝ	έτ. «Κόρθιαν»	58	9292	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διὰ Ντουάλα
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Αύγ. διὰ Κωνσταντζαν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πινδοσά»	59	4267	ἔφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Πόρταλαντ»	59	10914	ἀνεχ. Μπαχρέιν 29 'Ιουλ. διὰ Χάργκ Αϊλαντ
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνά III»	64	28349	ἀνεχ. Λεμεσσόν 8 Αύγ. διὰ Χάιφα
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ. «Κουρκ»	53	6955	άνεχ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλ.

ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ούρανός»	59	16989	έφθ. Κομώ Μπαί πλάι 2 Αύγ.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	άνεχ. Τοάρλεστων 31 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 Μαΐου διά Κίναν
ΚΥΩΝΑ	έτ. «Ζαδέ»	52	5153	άνεχ. Μπ. Αύρες 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΚΥΩΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σιά	38	2838	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	άνεχ. Λονδίνον 28 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	έφθ. Απαντα) Λάγκος 16 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεχ. Λορέντζ Μάρκες 24 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	άνεχ. Σιδηνεύ 3 Αύγ. δι' Αιγυπτον
ΚΥΡΙΑΙΟΝ	έτ. «Κυριλίου»	55	4486	εις Πειραιά από 15 'Ιουν. (επισκευα)
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Καρδαμούλιαν»	51	2644	έφθ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ	'Αδ. Μπουσές κλπ.	47	3213	ύπο παραλαβήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρντιαλ»	68	9084	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Εμρούπολις»	52	1384	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 30 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ. «Νόδα»	37	1272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μίχαλος	54	8063	άνεχ. Δάντον 5 Αύγ. διά Κιελον
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	έφθ. Κουνόδαν 2 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λευτούμα»	53	5921	έφθ. Ρουέν 3 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σιτία»	54	4862	έφθ. Μπρουνόμποτελ 28 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λόδη Χέρμανος»	56	8474	διπλήθ. Παλαμά 15 'Ιουλ. διά Μπάθναγκαρ
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Αλίτζιαν»	65	14088	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Ουσεάνικη»	56	8108	διπλήθ. Παναμά 27 'Ιουλ. διά Βαλπαραίζο
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	έτ. «Νταριτέναλ»	53	5690	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Λόπουσι»	43	3874	άνεχ. Χιούστον 31 'Ιουλ.
ΛΑΙΓΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπτεκαλ»	49	2273	άνεχ. Πόρτ Σουδών 29 'Ιουλ. διά Σαφάγκα
ΛΑΙΓΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χρισιούμη»	50	2494	όργει εις Πειραιά από 23 Φεβρ.
ΛΑΙΓΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακούμη»	54	3315	έφθ. Μασσαλιαν 3 Αύγ.
ΛΑΚΟΝΙΑ	έτ. «Αττικαίον»	60	14269	έφθ. Μπάραρον 27 'Ιουλ.
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ. «Ντουένος Άρμαντόρα»	57	6132	άνεχ. Μαντράς 9 Αύγ. διά Κουβάιτ
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ	έτ. «Άλφα»	60	9486	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Αύγ.
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελφορτούνα»	70	16306	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιαμάντεν»	62	10514	έφθ. Χάμπον ρόδες 5 Αύγ.
ΛΕΝΑ	έτ. «Κωνταντίνη»	54	2488	έφθ. Επαντίνη 6 Αύγ. διά Πειραιά
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	όργει εις Πειραιά από 20 'Απρ.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ραπόνελα»	47	2685	διπλήθ. Κυνή) πολιν 3 Αύγ. διά Ρένι
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	6724	έφθ. Απανα) Λάγκος 31 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φοίροπης»	65	15738	διπλήθ. Γιεράλταρ 3 Αύγ. διά Κείν Τάουν
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	έφθ. Πούλο Μπούκομ 5 Αύγ.
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσαπασίφικη»	52	4995	άνεχ. Βηρυτόν 6 Αύγ. διά Πειραιά
ΛΙΔΗ Μ.	έτ. «Άγια Ντεστίνη»	57	7110	έφθ. Μπάραρον 12 'Ιουλ.
ΛΙΔΛΗ	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	έτ. «Ξιμπολο»	52	4435	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Λατάκια
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	άνεχ. Αμέρερον 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ζετμάρη»	56	10210	άνεχ. Μακέιο 27 'Ιουλ. διά Καμπεντέλο
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10196	άνεχ. Βανκούσερ 22 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σκορπίδη»	60	28913	άνεχ. Σάρος 4 Αύγ. διά Κείν Λοπές
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Κάλα»	51	2428	διπλήθ. Κυνή) πολιν 31 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	έφθ. Αμέρερον 6 Αύγ.
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν)	έτ. «Σκαύπτη»	68	39617	ύπο παραλαβήν
ΛΥΔΙΑ	έτ. «Λάριμνα»	57	4486	έφθ. Αμέρερον 7 Αύγ.
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Άκτις»	69	25168	άνεχ. Κούρε 14 'Ιουλ. διά Κέδρος "Αϊλαντ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μάγκνα»	70	2867	έφθ. Τής 5 Αύγ.
ΜΑΓΚΝΟΙΑ	έτ. «Πρόωτο»	51	7127	εις Μπαγκάρη 2 Αύγ.
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολδίδη»	58	18297	άνεχ. Νιγκάτα 23 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαίανδρος»	63	15929	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	έφθ. Βανκούσερ 20 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΞΥΛΑ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	άνεχ. Ναγκόγια 11 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Έκδηλη»	55	1517	άνεχ. Γιεράλταρ 3 Αύγ. δι' Αννάμπα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Έλλενικ Μπάλικ Τράνοπ.»	67	38286	άνεχ. Κιορασέο 26 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. Μάκο Προγκρές	43	4419	άνεχ. Μπ. Αύρες 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. Μάκοπροσπερίτυ	40	5307	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. Μάκο Τρείντερ	47	2271	άνεχ. Γδύνια 31 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. Μάκοφιντελίτην	44	5306	άνεχ. Αμπιτζάν 11 'Ιουλ. διά Κοτόνου
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. Μάκο Φόρτσιον	47	2848	όργει εις Πειραιά από 21 Φεβρ.
ΜΑΝΑ (δ.)	'Αχ. Χαλκούσης	55	11430	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 6 Αύγ. δι' Ινδονησίαν
ΜΑΝΕΣ	έτ. Μοτορόβες	55	8526	έφθ. Αμέρερον 5 Αύγ.
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	έτ. Βαρνίμα	51	11022	έφθ. Αμέρερον 7 Αύγ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενοπλάτα	45	3766	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	έτ. Σαμοθράκην	57	1962	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτσης	51	16440	έφθ. Τέμα 1 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Πιλυθαγόρας	66	18231	διπλήθ. Κυνή) πολιν 31 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. Μαρκορίεντε	53	11376	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. Μαργκετίνα	49	4311	άνεχ. Απανα) Λάγκος 5 Αύγ. διά Λισσαβώνα
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. Τζένεραλ Κάρριερς	66	18569	άνεχ. Βανκούσερ 4 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. ΕΛ - ΠΑ	49	10123	έφθ. Βαλτιμόρη 4 Αύγ.
ΜΑΡΙ	έτ. Μαρι	58	4219	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. Ιόνιαν	62	9455	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 30 'Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΜΑΡΙΑ III	έτ. Λαέρτης	70	9101	έφθ. Ναγκόγια 20 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.	Γιολδόπονς - Μαρούλης	53	824	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Β.	έτ. Τρ. Τζενεράλες	56	10016	άνεχ. Ριγιέκαν 23 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. Ιντερμαρ Σέρβις	55	3597	έφθ. Αμέρερον 8 Αύγ.
	έτ. ΕΛ - ΠΑ	52	10607	άνεχ. Καρθαγένην 5 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

## SEASIC MARINE SERVICES

CABLES : SEASIC

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

PHONE : 912.371

76.749

93.231

A/O : 66.278

492.850

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ &amp; ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ &amp; ΤΡΟΦΙΜΑ

DIRECTORS : CAPT. P. PAPADIAS

K. S. TAIU DEAN

ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Φρόδω» .....	70	9070	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. άνεχ. Άνταφαγκάστα 31 'Ιουλ. διά Βαλπαραΐζο άνεχ. Καλκούταν 5 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν» .....	52	7676	άνεχ. Ντεμπάραθν 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	έτ. «Μελιγαλᾶ» .....	57	10311	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατούνι» .....	41	5291	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εμπειρία» .....	67	9365	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Παισιφίκα Θινανούάρια» .....	62	11033	άνεχ. Κομώ Μπαίν 28 'Ιουλ. δι' Αμοτερντομ εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελετονύ» .....	36	1597	έφθ. Κολδόμπο 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδίστα» .....	57	10314	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πριμάραν» .....	62	14047	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ελέξι II» .....	54	8025	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΙΙΙ (δ.)	Ίω. Λάτσης .....	50	16485	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΓΟ	Α. & Μ. Μπουσέδες .....	47	1595	έφθ. Βαρκελώνην 24 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	«Γέμελός Μαρ. 'Εντερπ.» .....	68	10016	άνεχ. Ναϊκόδια 26 'Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Αζούλ» .....	69	10816	άνεχ. Ντπτρόπ 8 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς» .....	55	5118	άνεχ. Βίλαδιγκτων (Β.Κ.) 21 'Ιουλ. διά Μπρούνοβικ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλλην. συμφέροντα .....	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί .....	62	1511	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ» .....	53	15789	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Μαρίλιον» .....	56	4486	έφθ. Τάγκα 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	56	6907	άνεχ. Μη. 'Αύρες 24 'Ιουλ. δι' Αμδούργον
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Μαρμπουένο» .....	63	15364	εἰς Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Βρουλίδια» .....	62	10485	άνεχ. Κοκουίμπο 2 Αύγ.
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Τίταριμπρ 'Ινκ.» .....	51	1851	άνεχ. Καλαμάταν 31 'Ιουλ. διά Βόλον
ΜΑΡΛΕΝΑ	έτ. «Γκλένταρ» .....	53	5875	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι» .....	59	20827	άνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 28 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχάρ
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουμας .....	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	έτ. «Μαρκρεοίτεντ» .....	60	19663	άνεχ. Μόνιπλ 31 'Ιουλ. διά Παναρά
ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βουλκάν» .....	50	1694	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 'Ιαν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβέρσοαλ» .....	55	9125	διπλόθε Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτσης .....	52	11198	διπλόθε Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Πειραιά
ΜΑΡΥΒΑ	έτ. «Βάρκο» .....	54	3146	άνεχ. 'Αμδούργον 20 'Ιουλ. διά Λα Λιμπερτάν
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	έτ. «Παρνασσός» .....	70	15806	άνεχ. Βανκούθερ 4 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλέιτ Σίπηγκ» .....	49	5038	άργει εἰς ρίβερ Μηλακγουώτερ ἀπό 10 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες» .....	59	9162	άνεχ. Ντακάρ 1 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαϊστρος» .....	69	22391	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια» .....	57	8906	άνεχ. Μανίλαν 5 Αύγ. διά Ντουναγκουέτ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	έτ. «Λιμπρα» .....	71	18700	άνεχ. Ρόκη Πόιντ 17 'Ιουλ. διά Πόιντ Κόμφορτ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Άυτόλυκος» .....	57	8823	έφθ. Μομπάσ 2 Αύγ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα» .....	65	32168	άνεχ. Λάς Πλάμας 1 Αύγ. διά Μπόννυ
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονάν» .....	57	9168	άνεχ. Μπουάντ 6 Αύγ. διά Κεϋλάνην
ΜΕΓΑΛΟΠΟΔΙΣ	έτ. «Σῆ Χόκ» .....	71	9300	άνεχ. Βανκούθερ 5 Αύγ. διά Κορέαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ ΙΙ	«Ελλένικ Μαριτ. Τρασπ.» .....	65	14264	έφθ. Αμέρεραν 23 'Ιουλ.
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη» .....	48	2227	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 19 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΛΛΑ	έτ. «Σῆ Ρόδερ» .....	52	1699	άνεχ. Θέσσατα 2 Αύγ. δι' Οράν
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα» .....	61	14661	άνεχ. ! ούτερτημ 7 'Ιουλ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μελιόιττα» .....	56	13233	άνεχ. Μπουάννυ 31 'Ιουλ. διά Μη. 'Αύρες
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρίντον Ήντερκοντ.» .....	68	10017	διπλόθε Παναμά 8 'Ιουλ. διά Κουτούκο
ΜΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Μεντατάλαντικ Τράμπη» .....	47	1700	διπλόθε Μπρούνιμπουτελ 4 Αύγ. διά Κέρι
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αστούριας» .....	58	21479	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΜΕΡΟΠΗ	έτ. «Μαρπασέος» .....	50	1927	έφθ. Χόγκ Κόγκ 3 Αύγ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ	έτ. «Μερινίδι» .....	50	6654	έφθ. Σαδόνα 31 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑ	έτ. «Αίτζαν Θράιτ» .....	60	14269	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αμίνος» .....	69	17840	άνεχ. Ωκλαντ 28 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα» .....	70	17840	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	έτ. «Οσσιανένταλ» .....	70	17718	άνεχ. Πουόλι Μπουόκον 30 'Ιουλ. διά Γιοκαΐσι
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)	έτ. «Εστέλλα» .....	71	18260	εἰς Αΐδι ίπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΙΔΕΑ (δ.)	έτ. «Φορτούνα 'Οσεάνικα» .....	71	18260	εἰς Αΐδι ίπο συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	έτ. «Εστέρλα Νασιέντε» .....	71	17718	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 29 'Ιουλ. διά Σπέτζια
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Ικερίνε» .....	70	17840	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΣ (δ.)	έτ. «Κινγκοφπλόδη» .....	71	18740	έφθ. Μπραϊτούν Πόιντ 2 Αύγ.
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)	έτ. «Άστρο ΕΞΙΤΟ» .....	65	51412	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα» .....	46	5804	άνεχ. Μόνιπλ 4 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΗΝΟΙΣ	έτ. «Κυκλάδες» .....	54	7831	εἰς Πειραιά ἀπό 23 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άκρις» .....	49	9004	άνεχ. Γένοβαν 12 'Ιουλ. διά Πούερτο Μιράντα
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα II» .....	52	18306	διπλόθε Παναμά 1 Αύγ. διά Ισραήλ
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ερέτρια» .....	54	11450	έφθ. Μπιλμπάο 5 Αύγ.
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	έτ. «Ελλην. Ετ. Ναυτ. & Βιομ.	60	18898	άνεχ. Τζάκονσιλ 30 'Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΔΙΟΣ	έτ. «Αγνήνορ» .....	68	9069	άνεχ. Αθάναν 29 'Ιουν. διά Σιενγρουέγκος
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάθες» .....	57	9200	έφθ. Σιμονοσέκι 28 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ	έτ. «Βερίνα» .....	56	1937	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεψπλάμα» .....	69	16413	άνεχ. Μαντράς 5 Αύγ. διά Βακαγιάμα
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Βαλικόν» .....	44	2463	διπλόθε Κυν) πολιν 28 'Ιουλ.
ΜΙΝΕΡΒΑ II	Μ. Βέττας	56	1194	άνεχ. Ταρανκόνα 2 Αύγ. διά Καζαμπλάνκα
ΜΙΝΙ ΔΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Ε. Λαγκούν» .....	70	1591	έφθ. Χιούστον 4 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΑΤΙΝΕΡ	έτ. «Ε. Λάινερ» .....	71	1590	εἰς Ακίτουν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	έτ. «Ε. Λάμα» .....	70	1591	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λαμπ» .....	70	1591	άνεχ. Ντεμαράρα 4 Αύγ. διά Τζαμάικα
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάντ» .....	70	1592	άνεχ. Μπαρμπάντος 5 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λάπ» .....	70	1592	διπλόθε Παναμά 4 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάς» .....	70	1592	έφθ. Βιρτόν 7 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λάτρια» .....	70	1591	άνεχ. Γκέραλτον 19 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	έτ. «Ε. Λέικι» .....	70	1590	διπλόθε Παναμά 5 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	έτ. «Ε. Λέιμπορ» .....	71	1580	εἰς Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΕΝΖ	έτ. «Ε. Λέντσ» .....	71	1590	εἰς Τοίμπα ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	έτ. «Ε. Λέο» .....	70	1591	άνεχ. Πουάντα ή Πιέρ 30 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΗ	έτ. «Ε. Λή» .....	71	1590	εἰς Κόμπη ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	έτ. «Ε. Λήγκ» .....	70	1592	έφθ. Χιούστον 3 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λήντ» .....	70	1592	έφθ. Μασσαλίαν 5 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λήφ» .....	71	1599	διπλόθε Παναμά 1 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην 31 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	έτ. «Ε. Λίλακ» .....	70	1591	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 30 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΙΑΛΑΚ	έτ. «Ε. Λίλου» .....	70	1590	εἰς Χακοδόπτην ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΔΥ	έτ. «Ε. Λίμπιτ» .....	71	1580	άνεχ. Κριτούμπαλ 2 Αύγ. διά Μπλούφιλντς (ΝΙΚ.)
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	έτ. «Ε. Λιμπρα» .....	70	1592	άνεχ. Βόλον 26 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λινκ» .....	70	1590	εἰς Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	έτ. «Ε. Λόρκ» .....	71	1580	άνεχ. Χονδουλούν 15 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΟΓΚ	έτ. «Ε. Λόρου» .....	71	1590	άνεχ. Χιούστον 29 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	έτ. «Ε. Λότι» .....	71	1590	έφθ. Πόρτ Κάιζερ 2 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	έτ. «Ε. Λότζικ» .....	70	1592	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 30 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους» .....	70	1591	άνεχ. Πουάντα ή Πιέρ 31 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	έτ. «Ε. Λόγ» .....	71	1591	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΩ	έτ. «Ε. Λώ» .....	71	1580	άνεχ. Ντεμπάρα 6 Αύγ.
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	έτ. «Ε. Λώντι» .....	70	1592	άνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Λατάκια
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	έτ. «Ε. Λέγκη» .....	70	1584	άνεχ. Μπατόν Ρούτ 23 'Ιουλ. διά Ντεμπάρα
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πινελόδηπη» .....	56	8905	άνεχ. Βανκούθερ 25 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Ταλασέρα» .....	55	8046	έφθ. Βούρδαν 10 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	έτ. «Σανγράι» .....	71	124009	άνεχ. Πάρα Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιμίχ» .....	68	23067	άνεχ. Βανκούθερ 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρεάντα» .....	57	12317	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. δι' Αρρύμπα
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Τρίνιτυ» .....	61	2490	άνεχ. Μπέλεμ 16 'Ιουλ. διά Πάρα Αΐλαντ
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εύλογια» .....	61	12662	διπλόθε Βιγραλάτρ 18 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΝΤΟΒΑ	έτ. «Διαμάλων» .....	71	9100	άνεχ. Πιοκοχάν 21 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	έτ. «Πανοσεάνικ Ναθ.» .....	69	47958	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Αύγ.
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι» .....	52	1950	άνεχ. Σιγκαπούρην 30 'Ιουλ. διά Σιμπού
ΜΟΝΣΟΥΝ	έτ. «Γεράνια» .....	53	2959	έφθ. Σαΐντ "Αννα Μπαίν 29 'Ιουλ. (έπισκευαι) ..

ΜΠΛΑΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Μόντεκάρλος»	58	3529	έφθ. Κόνακρυ 13 'Ιουλ.						
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Σαν Τζών (N.B.) 23 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν						
ΜΠΙΑΝΚΑ	στ. «Ζαΐδη»	52	5153	Ίδε: «ΚΥΘΗΡΑ» ώς μετωνυμάσθιν						
ΜΠΙΛΑΙ	έτ. «Παν. - Θεοαννη»	36	5275	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 'Ιουν.						
ΜΠΙΛΑΜΠΑΟ	έτ. «Ηρακλῆς»	53	2261	έφθ. Ντόρτρεκτ 7 Αύγ.						
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρινέας Σουρένας»	62	3926	έφθ. Λονδίνον 6 Αύγ.						
ΜΠΙΟΡΝΜΑΟΥΘ	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	άνεχ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην						
ΜΠΙΟΥΡΜΑ ΤΖΕΙΝΤ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	51	10203	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 'Ιουλ.						
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάνη»	45	3450	έφθ. Απανα) Λάγκος 4 Αύγ.						
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΪ	έτ. Εύσταθίου - Π. Παππάς	51	6022	έφθ. Αμδούργον 22 'Ιουλ.						
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στύλο»	50	2424	άνεχ. Αστόντον 1 Αύγ.						
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή N. 'Αμερ.	34	2708	άνεχ. Πιεταρασάρι 3 Αύγ. διά Ρόύτα						
ΜΥΡΡΙΝΕΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Φεβρ. 1969						
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 Νοεμ.						
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη						
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1142	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	Ίδε: «ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΜΥΣΩΝ» ώς μετωνυμάσθιν.						
ΜΩΡΗΑΣ	έτ. «Άλμα»	53	6811	άνεχ. Αμδέρσαν 15 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ						
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάνα»	56	7841	άνεχ. Πούλοκο μπούκο 4 'Ιουλ. διά Κίναν						
N. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Αύγ. διά Περιοκόν Κόλπον						
N. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόραιπς Φρέιτερς»	59	11299	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Κίναν						
ΝΑΒΙΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Τότο»	58	9998	άνεχ. Μόντρεαλ 29 'Ιουλ. δι' 'Αμετερνταμ						
ΝΑΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	έφθ. Πειραιᾶ 1 'Ιουλ.						
ΝΑΝΣΥ ΜΑΪΚΕΛΣ	έτ. «Ραιν»	57	4225	άνεχ. Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην						
ΝΑΝΟ	έτ. «Μαϊανόρος»	50	1391	άνεχ. Σέτε 1 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν						
ΝΑΞΟΣ ΆΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Μαρκάμινος»	68	3850	έφθ. Πόρτ Λίμον 24 'Ιουλ.						
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Κατρίνης - Δραγώνας	57	2012	έφθ. Ραθέναν 24 'Ιουλ.						
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΙΑΙΥ	έτ. «Τριφύλια»	50	1501	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην (N.S.)						
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μηνακάνημαρ»	60	3324	άργει εἰς Πειραιᾶ 2 'Απρ.						
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μ. Βέττας»	51	2372	άργει εἰς Πειραιᾶ 17 Φεβρ.						
ΝΕΑ ΜΟΗ	έτ. «Ινομένιον»	47	4981	έτ. «Εσπερία»	54	3535	έτ. «Πλανητάκο»	71	9000	έτ. «Σκαραμαγκά ήπο συμπλήρωσιν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Λουνίνο»	54	1982	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 20 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνιαν						
ΝΕΟΤΗΣ	έτ. «Πλανητάκο»	51	1907	έφθ. Μοσταγκάνεμ 23 'Ιουλ.						
ΝΕΠΙΟΥΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Θιλαδέλφειον 19 'Ιουλ. διά Ματάντζας						
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	άργει εἰς Πειραιᾶ 28 Μαρτ.						
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Ούτραμαρ 'Αρμοντόρα	51	17225	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 23 'Ιουλ. διά Λάγκος						
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νεστώρ»	48	3286	άνεχ. Χιούστον 6 Αύγ. διά Βερακρύζ						
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολιλίχρι»	56	7911	άργει εἰς Θάλμουσθ 5 Αύγ.						
ΝΕΦΟΣ II	έτ. «Ζουρούμπι»	71	9000	έφθ. Χιούστον 5 Αύγ.						
ΝΗΑ ΑΡΜΕΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	60	25471	άνεχ. Μιζουσιάμα 7 'Ιουλ. διά Περιοκόν Κόλπον						
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	έφθ. Τσάλνα 15 'Ιουλ.						
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	έφθ. Καράτοι 7 Αύγ.						
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	φ. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον						
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	φ. Γεωργόπουλος	47	2017	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.						
ΝΙΚΗ	έτ. «Ομάδα»	71	9070	έφθ. Χακάτα 25 'Ιουλ.						
ΝΙΚΗ	έτ. «Ατλαντικός»	58	9087	άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 'Ιουλ. διά Γλασκώδην						
ΝΙΚΗΤΑΣ	έτ. «Μορέας»	47	1526	άργει εἰς Πειραιᾶ 28 Μαρτ.						
ΝΙΚΗΤΑΣ II	έτ. «Πάντοιο»	51	2699	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 23 'Ιουλ. διά Λάγκος						
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταφάς κ. λπ.	44	3911	άνεχ. Χιούστον 6 Αύγ. διά Βερακρύζ						
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	έτ. «Ιονιμάρ»	69	9038	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ						
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έτ. «H. V. Κομπανία Ναθ.»	70	2867	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	έτ. «Εκάλην»	55	1520	έφθ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.						
ΝΙΚΟΛΑΣ	Δ. Βασιλάτος & Σιά	53	1362	άνεχ. Σάντος 6 Αύγ.						
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Μαρκούάρε»	51	6987	έφθ. Καράτοι 12 'Ιουλ. διά Τζιμπουστί						
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	εἰς Πειραιᾶ 3 Αύγ.						
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν)	έτ. «Τρείντ Λάινς»	55	15004	άνεχ. Ντάρτατος 31 'Ιουλ. διά Σακάτη						
ΝΙΝΑ ΠΑΝ	έτ. «Νίνα Πάνη»	60	2914	άνεχ. Γδύνια 14 Μαΐου διά Ρίγα						
ΝΙΝΗ	έτ. «Οσκ Σίππιγκ»	62	28651	άνεχ. Ρότερνταμ 30 'Ιουλ. διά Κουτούκο						
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «Εθνικά»	48	2462	έφθ. Γδύνια 5 Αύγ. (ἐπισκευαί)						
ΝΟΡΑΜΑΡΚ	έτ. «Γκλόριανταίν»	51	2758	άνεχ. Μπαρμόντ 25 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν						
ΝΟΡΔΧΑΓΝΤ	έτ. «Ανκάντα»	48	2401	άνεχ. Πάντοια 29 'Ιουλ. διά Βενετίαν						
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παγκολάντες»	60	10235	άνεχ. Νταμάρι 5 Αύγ. διά Κουβάτη						
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	άνεχ. Σιγκαπούρην 19 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην						
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκονκουίστα»	58	10662	άνεχ. Τρούπεστον 3 'Ιουλ. διά Κουβάτη						
ΝΟΡΟ ΚΙΡΚ	έτ. «Πασιφίκ Κάρριερα»	66	25820	άνεχ. Πάντοια 29 'Ιουλ. διά Βενετίαν						
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πριάμη»	59	12390	άνεχ. Μπαρμόντ 31 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν						
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεχ. Ερμούπολη 15 'Ιουλ.						
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντοι»	58	8639	άνεχ. Μπαρμόντ 25 'Ιουλ.						
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πριντούπε»	61	15092	άνεχ. Βενετίαν 4 Αύγ.						
ΝΟΡΟ ΧΑΙΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΝΟΡΜΑ	έλλην. συμφέροντα	39	1742	άνεχ. Αμδούργον 4 Αύγ. διά Βαλτιμόρην						
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙ	έτ. «Καραϊσκάκης»	59	12256	έφθ. Γουάλκου 29 'Ιουλ.						
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Άλκο»	48	2266	άνεχ. Νάντην 29 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην						
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	έτ. «Μαρπασές Σουρένος»	54	4487	άπο παραλεθήν						
ΝΤΑΡΑΙΓΚ	Α. Παναγάκος	47	2095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς						
ΝΤΑΡΑ	έτ. «Άλντεμπαράν»	53	4234	άνεχ. Νάντην 29 'Ιουλ. δι' 'Αμδέρσαν						
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Α.»	65	32060	άνεχ. Μπόννυ 25 'Ιουλ. διά Τενερίφην						
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ	έτ. «Θάσιαν»	58	13545	άνεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Μπ. 'Αύρες						
ΝΤΕΛΦΙΚ ΕΚΑΥ	έτ. «Σλ. Εντερπράιζες»	63	13571	άνεχ. Κλήδελαντ 4 Αύγ. διά Νηπτρότι						
ΝΤΗΦΑΓΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντο»	64	31040	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. δι' 'Αμδέργον						
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρες Σουρέντος»	55	8821	έφθ. Σουάναν 7 Αύγ.						

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253  
5254Residences : Director - 4456  
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT &amp; Co.

101 Leadenhall St.

LONDON E.C.3.

*N. Kassimatis, Ltd.*SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS  
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS  
19 Rua da Electricidade — 62 Av. Alvaro CabralCORRESPONDENTS OF  
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.  
5, QUAI DU MONT - BLANC  
GENEVA - SWITZERLAND

ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ			
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ			
ΝΤΙΝΟΣ Μ.			
ΝΤΟΛΗ ΜΑΡΙΑ			
ΝΤΟΥΑ			
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ			
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ			
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ			
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ			
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ			
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΣΕΝΗ			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ			
ΟΦΩΝ			
ΟΓΡΑ			
ΟΛΑΝΔΑΙΑ			
ΟΛΥΜΠΙΑ (υπερικ.)			
ΟΛΥΜΠΙΑΣ			
ΟΛΥΜΠΙΚ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)			
ΟΝΕΣΤΙ			
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΠΤΟΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ			
ΟΡΦΕΥΣ			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΟΣΕΑΝΙΚ			
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΟ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΩΓΥΓΙΑ			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ			
ΟΥΤΕ			
ΠΑΙΑΝ			
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)			
ΠΑΚΑΛΑ			
ΠΑΛΛΥΡΑ			
ΠΑΝ			
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.			
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ			
ΠΑΝΔΟΡΑ			
ΠΑΝΟΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΟΡΑΙΑ			
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)			
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ			
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΚΛΙΟ			
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΠΩΛ			
ΠΑΤΙΟΝΙΚ			
ΠΑΤΡΑΙ			
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΑΤΡΙΣ (λαίνερ)			
ΠΑΤΡΙΤΕΙΑ Λ.			
ΠΑΥΑΟΣ 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			
ΠΗΛΑΣ			
ΠΗΛΕΥΣ			
ΠΗΝΕΛΟΠΗ			
ΠΗΝΕΛΟΠΗ			
ΠΛΕΙΑΣ			
ΠΟΘΗΤΗ			
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΛΟΥΣ			
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ			
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ.			
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ			
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ			
ΠΟΝΓΚΑΛΑ			
ΠΟΠΗ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)			
ΠΡΟΕΣΤΟΣ			
ΠΡΟΚΥΩΝ			
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)			
ΠΡΩΜΗΘΕΥΣ			
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ			
έτ. «Ντίγκνιτυ» .....	38	3304	έφθ. Μπορντών 5 Αύγ.
έτ. «Αρχοντόνησσ» .....	62	14150	άργει εις Πειραιά από 27 Ιουν.
έτ. «Ιανυάρις» .....	56	8159	έφθ. Σικάγο 1 Αύγ.
έτ. «Μαριλίνα» .....	57	8978	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
έτ. «Άκουάριους» .....	55	4953	έφθ. 'Ακασόύτα 23 'Ιουλ.
έτ. «Εύρυπλόνη» .....	57	7285	άνεχ. 'Αινθέρσαν 7 Αύγ. δι' 'Αιμοδύργον
έτ. «Ηρόδοτης» .....	56	8716	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διά Ναγκόγια
έτ. «Κόδρος» .....	69	9072	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 Αύγ. διά Κίναν
έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ» .....	70	18662	άνεχ. Ντητρόπιτ 9 Αύγ.
έτ. «Μαρπερέκτα» .....	59	13381	άνεχ. Φρήμαντλ 22 'Ιουλ. διά Κασιούνκ
έτ. «Εστρέλλα Λλά» .....	65	28551	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 'Ιουλ. διά Τενερίφην
έτ. «Κόντυ» .....	55	1965	άνεχ. Ντητρόπιτ 5 Αύγ. διά Σικάγο
έτ. «Σουνταμέρικα» .....	50	2059	άνεχ. Πιεταροσάρι 3 Αύγ. διά Πειραιά
έτ. «Αιτζιαν» .....	57	9448	έφθ. Λαουτάρια 30 'Ιουλ.
έτ. «Ιόνιος Ναυτ. Μετ.» .....	54	5561	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 29 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	56	4380	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
έτ. «Τρανσατλάντικη» .....	53	17434	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ. (κρουαζίερα)
έτ. «Ζανέτη» .....	55	2552	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
έτ. «Εύδαιοι» .....	37	2354	άνεχ. Τομπά 27 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
έτ. «Γκράφτον» .....	69	109579	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ. διά Τριπολίν
έτ. «Μερτεύρβι» .....	47	1593	άνεχ. Βιλέμπορχεν 26 'Ιουλ. διά Μπεζάια
έτ. «Μαρκάμινος» .....	54	17888	άργει εις Πειραιά από 5 'Ιουλ.
έτ. «Αλλιεντ Θάινανς» .....	55	6859	άργει εις Πειραιά 5 Αύγ.
έτ. «Αλλιεντ Θάινανς» .....	54	6856	άργει εις Πειραιά από 5 'Ιουν.
έτ. «Αλλιεντ Θάινανς» .....	54	6856	άργει εις Πειραιά από 26 'Ιουν.
έτ. «Αλλιεντ Θάινανς» .....	55	6859	άργει εις Πειραιά από 13 'Ιουν.
έτ. «Αστροφρείστον» .....	56	10929	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
έτ. «Αστρομποίλο» .....	57	9367	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. δι' ΗΠΑ
έτ. «Ορφεύς» .....	56	9942	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
έτ. «Πηγασος» .....	61	16622	άνεχ. Χοινκάρια 31 'Ιουλ. διά Μανιλαν
έτ. «Οσεανίκη» .....	61	10966	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ.
έτ. «Μπρείτεϊν» .....	66	3919	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Ιουν. διά Μπαγκόκ
έτ. «Ούλουσες Σίππινγκ» .....	54	2731	έφθ. Αμέρερσαν 7 Αύγ.
έτ. «Αντικλεία» .....	50	3206	έφθ. Μίλγουωκι 28 'Ιουλ.
έτ. «Οδουσέος» .....	55	1799	άνεχ. Ντητρόπιτ 6 Αύγ. (μετων. «ΚΑΛΥΨΩ»)
έτ. «Βαλντόρο» .....	63	15377	άνεχ. Μουρόρια 31 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
έτ. «Δραγώνας» .....	49	1597	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
έτ. «Λ' Άμι Σίπηγκ» .....	49	1999	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
έτ. «Ρέγες» .....	60	9317	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 25 'Ιουλ. δι' Ειβονμασούθ
έτ. «Μαροσέανο» .....	58	23607	άνεχ. Αμέρερσαν 3 Αύγ. διά Γκάμπα
έτ. «Φιλιμπότε» .....	47	6702	άνεχ. Αμπιτζάν 25 'Ιουλ. διά Βενετίαν
έτ. «Μιραπάλλη» .....	58	5720	διπλής Παναμά 25 'Ιουλ. διά Πλυμουθ
έτ. «Μαρμαρόδαζα» .....	61	16561	άνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. δι' ΗΠΑ
έτ. «Πόρτο 'Αλεξάκρε» .....	56	16250	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουλ.
Έγγελάκης - Σούρης - Σούλα .....	51	5170	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Ντουμπάι
έτ. «Τουινάτρο» .....	52	1295	άνεχ. Πόπερμπουργκ 20 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
έτ. «Άστρο Β.» .....	44	2752	έφθ. Τάμπα 2 Αύγ.
έτ. «Ακμε» .....	57	10508	άνεχ. Σίδνευ 28 'Ιουν.
έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. 'Εντρε.» .....	47	2576	άνεχ. Ιμιγκαχ 27 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
Τσουρινάκης	39	2456	έφθ. Μασσαλίαν μεταφοράς
Ν. 'Αλαφάσος	50	996	έφθ. μεσογειακάς μεταφοράς
έτ. «Βαλλείντε» .....	55	10135	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
έτ. «Ρίμνες» .....	50	7468	άνεχ. Τακοράντι 4 Αύγ. διά Κηφέμε
έλλην. συμφέροντα .....	47	2811	έφθ. Σίδνευ (επισκευαί)
έτ. «Λόγκα» .....	45	4229	άνεχ. Κέιπ Τάουν 9 'Ιουλ. διά Μομπάσα
έτ. «Πίλαρα Βιάζες» .....	54	7853	άνεχ. Σίδνευ πολιν 2 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
έλλην. συμφέροντα .....	57	1882	άνεχ. Σίδνευ παραλαβήν
έτ. «Πανωράια» .....	39	4623	άνεχ. Φόδηνες 18 'Ιουλ. διά Μπωμόντ
έτ. «Λούνα IV» .....	56	15882	διπλής Κωνσταντίαν 2 Αύγ. διά Κηφέμ
έτ. «Μαρμπάκια» .....	57	8184	άνεχ. Διέρηπον 21 'Ιουλ. διά Κίναν
έτ. «Μέτιοι» .....	71	80225	διπλής Μασσαλίαν 2 Αύγ. διά Φόδης
έτ. «Αρμάντα II» .....	56	6156	έφθ. Μασσαλίαν 2 Αύγ.
έτ. «Κονσολιντάντος» .....	57	5176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Αύγ. διά Τανζιόγκ Μανι
έτ. «Μουντιάλ» .....	56	8984	έφθ. Καράτοι 3 Αύγ.
έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	47	2754	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Κηφέμε
έτ. «Μάρες» .....	65	31768	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 22 'Ιουλ. διά Πόρτη ντε Μπούκ
Α. Χανδρός .....	50	16259	άνεχ. Φρημάντερ 5 Αύγ. διά Τζιμπούτι
έτ. «Ελλανικέτορς» .....	71	14900	άνεχ. Πουσάν 6 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15867	έφθ. Ταξίδια Ράς Γκαρίμπ - Ράς Σουκείρ
Μ. Μαρκαντούνης & Yiol.	62	1510	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
έλλην. συμφέροντα .....	59	2746	έφθ. Σύρον (επισκευαί)
έτ. «Ντετέμπλε» .....	46	8590	έφθ. Ταϊταγκόκην ρόδς 15 'Ιουλ. διά Αλεξανδρείαν 1 Αύγ.
έτ. «Πανκόρμπο» .....	59	23607	άνεχ. Κέιπ Τάουνα 3 Αύγ.
έτ. «Φράνικον» .....	48	1594	άνεχ. Ράς Τανόύρα 3 Αύγ.
έτ. «Τρέιντ 'Αμπράντερ» .....	55	17999	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 3 'Ιουλ. δι' Αγγλιαν
έτ. «Περικλής» .....	56	20776	άνεχ. Πούλο Μπούκορι 29 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
έτ. «Έλπανα» .....	58	2667	άνεχ. Βενετίαν 4 Αύγ. διά Κουτούκο
έφθ. Μπαντάρ 'Αμπας 4 Αύγ.			
έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.			
έφθ. Τεμά 1 Αύγ.			
έφθ. Θιουμισίνο 4 Αύγ.			
έφθ. Αλεξανδρείαν 4 Αύγ.			
έφθ. Βανκούβερ 20 'Ιουλ. δι' Ινδίαν			
έφθ. Ούσαντ 1 Αύγ. διά Γκράνβιλ			
άνεχ. Μόντρεαλ 2 Αύγ. διά Μπρισμπαΐν			
άνεχ. Ριγιέκαν 8 Αύγ. διά Πειραιά			
έφθ. Ντώρμπαν 6 Αύγ.			
άνεχ. Μασσαλίαν 6 'Ιουλ.			
διπλής Βανκούβερ 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ			
άργει εις Πειραιά από 27 Μαρτ. (επισκευαί)			
έφθ. Δυρράχιον 10 'Ιουλ.			
έφθ. Σκικνάτα από 16 Μαΐου			
έφθ. Σαγκάν 22 'Ιουλ.			
έφθ. Μομπάσα 24 'Ιουλ.			
άνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Ιουλ. διά Ιμιγκαχ			
άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Μανιλαν			
άνεχ. Βρυτόν 4 Αύγ. διά Κωνσταντζαν			
έφθ. Παναμά 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν			
έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.			
έφθ. Βρυτόν 5 Αύγ.			
έφθ. Ράς Τανόύρα 7 Αύγ.			
άνεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 29 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν			
άνεχ. Ήοτκαν 7 Αύγ. διά Τής			
έφθ. Τούλα 2 Αύγ.			
άνεχ. Πούλο Μπούκορι 28 'Ιουλ. διά Σαγκάνην			
άνεχ. Μπόννυ 29 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο			
άνεχ. Χάμπτον ρόδς 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ			

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έλλην. συμφέροντα	50	7464	έθφ. 'Αμδέρσαν 5 Αύγ.
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	όνεχ. Νταμπιέρ 25 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΠΡΩΤΩΣ 2	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2392	έθφ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκοπι»	56	9218	όνεχ. Μαυρίκιον 31 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	όνεχ. Νόρκοπινκ 14 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	'Ιω. Λάτσης	65	37927	ίδε: «ΣΠΕΚΤΡΑΙ» ως μετωνυμάδην
ΠΩΛ (δ.)	έτ. «Πώλκαρουν»	52	10224	όνεχ. Γιβραλτάρ 1 Αύγ.
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ		51	6724	όνεχ. Αντεν 1 'Ιουλ. διά Κίναν
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ
PEA	έτ. «Λονσντέιλ»	71	9100	όνεχ. Θέουτα 25 'Ιουλ. διά Βαλπαραΐζο
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπερέτιγκ Έντζινιερς	54	1203	έθφ. Λισσαδώνα 6 Αύγ.
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. «Ναπιέρ»	54	12952	όνεχ. Κιλλικοχολ 8 Αύγ. διά Λύγούσταν
ΡΕΖΟΛΟΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναθιγκαντόρε»	58	13093	όνεχ. Διλά οφ Γκραίν 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	όνεχ. Δουνέρκρην 5 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΡΕΝΑ	έτ. «Εύοινος»	55	8902	όνεχ. Βανκούμπερ 5 Αύγ. διά 'Ινδίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Σύρα»	70	9069	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 'Ιουλ. διά 'Αργεντινήν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	όνεχ. Μπέλφαστ 6 Αύγ. διά Αμδέρσαν
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	6700	έθφ. Ραβέναν 22 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Μιλανέζα»	55	8828	όνεχ. Κομά Μπαϊν 4 Αύγ. διά Μπέλφαστ
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	όνεχ. Πειραιᾶ 5 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Σιπ.»	71	9070	όνεχ. Βατιάμπρην 4 Αύγ. διά Λιθέρπουλ
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάιλτσεν	54	2676	όνεχ. Μασσαλίαν 30 'Ιουν. διά Χοραμσάχρ
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	45	3863	έθφ. 'Αμδέρσαν 7 Αύγ.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	έθφ. 'Αλεξάνδρειαν 7 Αύγ.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ	έτ. «Φήλυντσον»	56	9206	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	όνεχ. 'Αρούμπα 1 Αύγ. διά Κολομβίαν
ΣΑΒΙΑΚΟ	έτ. «Σκανδιναϊν Μπάλτ.»	38	1770	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25 Φεβρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	όνεχ. Ράς Τανούρα 11 'Ιουλ.
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2573	όνεχ. Σύμρυν 20 'Ιουλ. διά "Απαπα) Λάγκος
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έλλην. συμφέροντα	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπό 6 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ασοίμι»	55	11356	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΣΑΙΝΤ ΣΩΦΙΑ	Σ. Ροσόλυμος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	έθφ. Πόρτ ω Πρίν 31 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαιντ Ειρήνη»	60	11117	όνεχ. Κουνταμασού 29 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ. «Μαΐανδρος»	62	9648	έθφ. Ούμ Καρρ 27 'Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Καπετάνιος - Παγούλατος,	47	1575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΛΑΜΙΣ	Άτμοπλ. Σαλαμίνος Ε.Π.Ε.	49	1525	ύπό παραβαθήν
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	όνεχ. Βανκούμπερ 5 Αύγ. διά Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιουν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 Αύγ. διά Ντακάρ
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Αρκα»	71	9070	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	έτ. «Φάλλορν»	53	2694	όνεχ. Ειλάτ 27 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΝΖΑΡΒ	έτ. «Βιανκουάρντια»	58	10179	όνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 29 'Ιουλ. διά Γκάλφορτ
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλύκα»	43	1595	όνεχ. Ρούεν 7 'Ιουλ. διά "Απαπα) Λάγκος
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαραρέσιο»	62	3926	έθφ. Λατάκια 31 'Ιουλ.
ΣΑΝΣΑΤΙΝ	έτ. «Σανσάνι»	54	2485	όνεχ. Τάμπα 29 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίπ. Ντεβελόπημεντ»	57	10376	όνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 7 Αύγ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα 'Αλισια»	63	13841	διπλήθε Ποναμά 6 Αύγ. διά Σάν Χουάν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	έτ. «Μαρίνα»	43	4295	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίπ. Ντεβελόπημεντ»	58	10397	όνεχ. Γκάλβεστον 5 Αύγ. διά Νιγκάτα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έλλην. συμφέροντα	71	9100	όνεχ. Είδονμασού 3 Αύγ. διά Τσώρτσιλ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Οσεάνικ Σουρένα»	48	5957	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 30 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Ανθόμισα»	52	4687	έθφ. Πειραιᾶ 5 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έλλην. συμφέροντα	71	9100	εἰς Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ανθόμισα»	54	2945	έθφ. Ντουάλα 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία»	60	8772	έθφ. 'Αρικα 5 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρίνα»	54	2006	έθφ. Πειραιᾶ 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	Α. Ν. 'Αθανασιάδης	44	2284	έθφ. Στεττίνον 1 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπ. Ντεβελόπημεντ»	58	10391	όνεχ. Ναγκόγια 4 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	56	10271	έθφ. Πόρτ Τζάιλς 8 Αύγ.
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρμπο»	57	2396	όνεχ. Σάρπνες 24 'Ιουλ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρήτη»	65	1129	όνεχ. Ντεμαράρα 23 'Ιουλ.

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

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

ΣΑΣ						
ΣΑΧΕΛ II (δ.)	·Αφοι Σιγάλα	40	5360	·άργει εἰς Πειραιά ἀπό 4 Μαΐου		
ΣΕΙΡΗΝ MENT	·έτ. «Ηοτ Μεντίτεράνεαν»	62	2335	·έρθ. Ρουέν 29 'Ιουλ.		
ΣΕΜΙΡΑ	«Πίουν. Μαριτ. 'Εντερπράϊ»	46	3921	·Έμβερσον 6 Αύγ.		
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	·έτ. «Ζάπα»	53	6838	·έρθ. Χιούστον 1 Αύγ.		
ΣΕΡΙΦΟΣ	·έτ. «Άλφα II»	47	1835	·άνεχ. Μπαγιόν 30 'Ιουλ. διά 'Αμπιτζάν		
ΣΕΡΤΑΝ	·έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	·άνεχ. Γκότεμπουργκ 24 'Ιουλ. διά Τρίπολιν		
ΣΗ ΛΑΓΙΩΝ	·έτ. «Ελληνοαλλανόκη»	53	1898	·άνεχ. Ντακάρ 3 Αύγ. διά Γένοβαν		
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ	·έτ. «Σπλαΐον»	53	6504	·διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά Μαλάγα		
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	·έτ. «Μαρέστε»	50	2774	·εἰς Καράτοι ἀπό 6 Μαΐου		
ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ	·έτ. «Εσονίλιτα»	52	3256	·έρθ. Νέαν 'Ορλεάντων 2 Αύγ.		
ΣΗ ΤΑΙΝΤ	·έτ. «Άδελφατσι»	52	11206	·άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.		
ΣΗ ΧΟΡΣ	·έτ. «Νίνος Πλούτος»	71	10000	·διπλήθε Παναμά 3 Αύγ. δι' 'Ακαζούτλα		
ΣΙΩΘΡΙΑ	·έτ. «Σπλάχνα»	53	6518	·έφθ. Τακοράντι 28 'Ιουλ.		
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΝΒ	·έτ. «Φρίντονιον»	68	10016	·έφθ. Κεμπέκ 2 Αύγ.		
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	·έτ. «Σιλάθερ Κρέστ»	57	8476	·άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 8 Αύγ. διά Ντώρμπαν		
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	·έτ. «Σιλάθερ Στάρ»	51	2652	·έφθ. Μόντρεαλ 30 'Ιουλ.		
ΣΙΜΟΣ	·έτ. «Άμαντα»	52	4998	·άνεχ. 'Αμπούργον 6 Αύγ.		
ΣΙΜΣΜΕΤΑΪ	·έτ. «Ζαντε»	43	7275	·έφθ. 'Ασοντόν 26 'Ιουλ.		
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	·έτ. «Σινούριτιον»	69	12748	·άνεχ. Καζαμπλάνκα 29 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν		
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	·έτ. «Τρανσόδιλ & Νάθιγκ»	49	4825	·έφθ. Λάς Πάλμας 9 Αύγ.		
ΣΙΣΣΥ	·έτ. «Ιλιοπάν»	58	18287	·άνεχ. Γιουροπόρτ 9 Αύγ. δι' 'Αιλ οφ Γκραίν		
ΣΙΦΟΝΟΣ	·έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	54	1832	·άνεχ. Μπέιρα 8 Αύγ.		
ΣΙΚΑΓΡΟΥΝΤ	·έτ. «Παλάνκα»	62	3097	·διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' 'Αλγέριον		
ΣΙΚΑΠΛΕΙ' Κ.	·έτ. «Εξάς»	70	9077	·έφθ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 31 'Ιουλ.		
ΣΙΚΑΠΧΙΛΛ	·έτ. «Άλεξανδρα»	53	3839	·έφθ. Σεβίλην 5 Αύγ.		
ΣΙΚΙΑΘΟΣ	·έτ. «Γιακουάτε»	61	12012	·άνεχ. Τολέδο 5 Αύγ.		
ΣΙΚΙΟΣ	·έτ. «Μαρμάνα»	54	1856	·άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 'Απρ.		
ΣΙΚΛΕΡΙΟΝ	·έτ. «Καρδάμυλιαν»	53	2340	·έφθ. Γκαλφορπτ 29 'Ιουλ.		
ΣΙΚΟΠΕΛΟΣ	·έτ. «Κοράλλα»	69	9057	·άνεχ. Νεάπολιν 6 Αύγ. διά Σπέτζια		
ΣΙΚΥΡΙΑΚΗ	·έτ. «Σικυριακή»	48	3745	·άνεχ. Μοντεβίδεο 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ		
ΣΙΜΑΡΩ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	·άνεχ. Τακοράντι 1 Αύγ. διά Τέμα		
ΣΙΛΩΝ	·έλλην. ουμφέροντα	57	1210	·εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΣΙΟΥΖ	·έτ. «Νορτένα»	55	2283	·άνεχ. Θεόνικν 20 'Ιουλ. διά Τρίπολιν		
ΣΙΟΥΛΑ Κ.	·έτ. «Έλκο»	58	10690	·άνεχ. Ρεύνιον 26 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον		
ΣΙΟΥΜΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	·έτ. «Μαριτίμα Μαρίν»	51	4664	·άνεχ. Σιγκαπούρων ροδς 6 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν		
ΣΙΩΦΙΑ (δ.)	·έλλην. ουμφέροντα	50	1140	·άνεχ. Βρέμην 4 Αύγ.		
ΣΙΩΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	·έτ. «Νικλέντια»	43	2729	·άνεχ. Ούδο 26 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ		
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΑΓΓΛΑΝΤΣ	·έτ. «Αμάκλιον»	62	14622	·άνεχ. Βενετίαν 5 Αύγ. διά Χάιφα		
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	·έτ. «Εντίβρορ»	47	5010	·άνεχ. Μόντρεαλ 15 'Ιουλ. διά Σικάγο		
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΚΑΙΤΑΙΝ	·έτ. «Απίγανος»	50	6354	·άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 'Απρ.		
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	·έτ. «Σπαλαματόρι»	56	5720	·άνεχ. Λιέρπρουλ 29 'Ιουλ. διά Σαγκάνη		
ΣΠΑΡΤΑ	·έτ. «Μαρδιγιάν»	50	9189	·άνεχ. Λάς Πάλμας 20 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν		
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	·έτ. «Μαρλίνεάς»	51	6006	·άνεχ. Αντεν 24 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν		
ΣΠΕΚΤΡΑΙ (δ.)	·έλλ. Δεξαιονεπόλοια	50	9959	·έφθ. Άλεξανδρειαν 28 'Ιουλ.		
ΣΠΗΛΑΙΑΔΑ	·έτ. «Ανδρομέδα»	65	33971	·άνεχ. Σουάμιαν 1 'Ιουλ. διά Τζακάρτα		
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	·έτ. «Νάδες Τρανσατλάντ.»	54	6994	·άνεχ. Ριγιέκαν 5 Αύγ. δι' 'Ασκελόν		
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	·έτ. «Ζάψφιρ»	43	3328	·έφθ. Καλαμπόρ 4 Αύγ.		
ΣΠΥΡΟΣ	·έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	·άνεχ. Αντεν 1 Αύγ. διά Ντάς 'Αιλαντ		
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	·έτ. «Πάντρε»	52	5754	·άνεχ. Φράτουν 29 'Ιουλ. δι' 'Απανα/Λάγκος		
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	·έτ. «Απολλωνία»	26	5648	·εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	·έτ. «Γαρουφαλιά»	68	26481	·έφθ. Βακαγιάμα 1 Αύγ.		
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	·έτ. «Μαρφιάντζα»	70	18260	·άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπα		
ΣΤΑΛΑΩ	·έτ. «Μαρντίτα»	70	18262	·έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ.		
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	·έτ. «Βάσαο»	53	7353	·άνεχ. Μπάραν 5 Αύγ. δι' 'Αμπαντάν		
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	·έτ. «Φαιρκεπί»	64	6213	·άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίν 28 'Ιουλ. διά Μόρμπιλ		
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	·έτ. «Εντίνα»	56	8878	·έφθ. Κόπερ 20 'Ιουλ.		
ΣΤΑΜΟΣ	·έτ. «Μαρβουέλο»	70	18262	·άνεχ. Χώρ άλ 'Αμαγία 19 'Ιουλ. διά Λισσαθώνα		
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	·έτ. «Ποσειδώνια»	56	8789	·άνεχ. Σουεστάπαγια 7 'Ιουλ. διά Κόντινεντ		
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ	·έτ. «Σάντα Δ.»	70	17840	·διπλήθε Παναμά 31 'Ιουλ. διά Μαμονάλ		
ΣΤΑΥΡΟΣ	·έλλην. ουμφέροντα	55	1112	·εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	·έτ. «Αστροβίδιο»	44	7223	·άνεχ. Τάμπα 22 'Ιουλ. διά Κοσταζακούλας		
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	·έτ. «Σταύρος Σίππιγκ»	64	44726	·άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 'Ιουλ. διά Χώρ άλ 'Αμαγία		
ΣΤΕΛΛΑ	Σ. Μάτσας	45	4014	·έφθ. Ταλκαχουν 21 'Ιουλ.		
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ	·έτ. «Ράντιολ»	57	8971	·ίδε: «ΘΕΟΔΟΧΟΣ» ομμαία Λιβερίας		
ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	·έτ. «Πανοσεάνικ»	59	10801	·άνεχ. Κόρνουαλ ('Οντάριο) 29 'Ιουλ.		
ΣΤΙΛΛΥ ΠΑΝΝΕΡ	·έτ. «Στιλλακάρρερ»	66	2703	·άνεχ. Ντάρμπουν 7 Αύγ. διά Σαβάνναν		
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	·έτ. «Στιλλαρύννερ»	66	2456	·άνεχ. Βρόπταν 30 'Ιουλ. διά Κάιζερ		
ΣΤΟΛΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	·έτ. «Μέκο»	55	10553	·άνεχ. Σαντιάρα 30 'Ιουλ. διά Βαλπαραίζο		
ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΑ	·έτ. «Πύρος»	58	13409	·άνεχ. Αμαγκασάκι 21 'Ιουλ. διά Τσουντζίν		
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	·έτ. «Μαρκάμινος»	53	5635	·έφθ. Σιγκαπούρων ροδς 6 Αύγ.		
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	·έτ. «Γκαράντε»	39	7401	·άνεχ. Σιγκαπούρων 23 'Ιουλ. διά Κωνοτέντζαν		
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	A. & Π. Καλλίτας	57	2520	·έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.		
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	·έτ. «Συμφωνία»	60	24549	·διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Φινλανδίαν		
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	·έτ. «Οσεαν Γκάζ»	53	1092	·έφθ. Ειδονμασούθ 8 Αύγ.		
ΤΑΙΝ ΟΡ	Φίλων Ειδική Α.Ν.Ε.	61	8198	·ύπο παραλαβήν		
ΤΑΚΑ	·έτ. «Ωκεανός»	58	11200	·ύπο παραλαβήν		
ΤΑΜΑ (δ.)	·έτ. «Μπετελτζές»	55	19674	·άνεχ. Γένοβαν 7 Αύγ. διά Λά Σκίρα		
ΤΑΜΑΡΑ	·έτ. «Νάδιος Πανοσεάνικα»	60	4800	·έφθ. Αμέρεσον 4 Αύγ.		
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	·έλλην. ουμφέροντα	71	9070	·έφθ. Γένοβαν 15 'Ιουλ.		
ΤΑΡΑ	·έτ. «Βαλίντα»	45	7767	·άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Αύγ. διά Ντακάρ		
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	·έτ. «Πανοεγκούρο»	61	3994	·άνεχ. Βρόπταν 7 Αύγ. δι' 'Ιακεντερόν		
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	·έτ. «Ταραόντες»	71	10011	·άνεχ. Ντάρμπουν 8 Αύγ. διά Μασσάσουα		
ΤΑΣΟΥΛΑ	·έτ. «Ταργουάλιβη»	65	10979	·έφθ. Κόμπε 3 Αύγ.		
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	·έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3495	·διπλήθε Κωνοτέντζαν 3 Αύγ. διά Φινλανδίαν		
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	·έτ. «Τανοκοντίνενταλ»	56	20332	·άνεχ. Σιμόθουν 2 Αύγ. διά Γιοκοκάμαν		
ΤΑΥΧΥ (δ.)	·έτ. «Ταύρος»	55	19638	·άνεχ. Σουετίνα 5 Αύγ. διά Βερντόν		
ΤΕΑ	·έτ. «Αρκτουρους»	55	20060	·άνεχ. Σιγκαπούρων ροδς 22 'Ιουλ. διά Κουδίν 'Αιλαντ		
ΤΕΛΑΜΩΝ	·έτ. «Σαντιλάννα»	49	5632	·άνεχ. Σιγκαπούρων ροδς 15 'Ιουλ. διά Ντάρεν		
ΤΕΛΑΣΤΙΥ (δ.)	·έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	·έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.		
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	·έτ. «Τενάϊτο»	51	11124	·διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Φινλανδίαν		
ΤΕΡΡΥ	·έλλην. ουμφέροντα	53	2990	·έφθ. Πειραιά 8 'Ιουλ.		
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	·έτ. «Τέτα III»	55	7798	·άνεχ. Σιγκαπούρων ροδς 23 'Ιουν. διά Κωνοτέντζαν		
ΤΕΤΗ Ν.	·έτ. «Σημπερντ»	60	20058	·έφθ. Ντακάρ 5 Αύγ. δι' 'Αγκόλα		
ΤΕΧΝΗ (δ.)	·έλλην. ουμφέροντα	69	10009	·άνεχ. Φρόμαντλ 3 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχοάρ		
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Σ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	54	11250	·έφθ. Μαυρίκιον 9 Αύγ.		
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	·έτ. «Σύνεσις»	61	7558	·άνεχ. Μπελάζ 10 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν		
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	·έτ. «Φούλαιοι»	56	7712	·άνεχ. Σιγκαπούρων 14 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνων		
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	·έτ. «Μούντιαλ»	65	42109	·άνεχ. Σιεπιλι 1 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνων		
ΤΖΕΝΗ	·έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	·άνεχ. Λισσαδώνα 6 Αύγ. διά Πιομπίνο		
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	·έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	·έφθ. Σαντερόλαντ όπδ 27 Φεβρ.		
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	·έτ. «Τέτα IV»	63	27885	·άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Ιουλ.		
ΤΖΟΣ Π.	·έτ. «Μάρες Νεπτούνια»	56	4401	·άνεχ. Μπλέζ 12 'Ιουλ. διά Σάντο Τόμας		
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	·έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	·έφθ. Νεάπολιν 18 'Ιουλ.		
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	·έτ. «Ανκλά»	71	21500	·άνεχ. Ρίο 'Ιανείρο 3 Αύγ. διά Γάνδον		
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	·έτ. «N. Γ. Λιθανός»	70	9070	·έφθ. Σάφι 1 Αύγ.		
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	·έτ. «Πάνι»	57	1600	·άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουν. διά Λιμπρεβίλ		
ΤΗΑΕΜΑΧΟΣ (δ.)	·έτ. «Βλασσόδεσαν»	53	12962	·άνεχ. Μπ. Αύρες 27 'Ιουλ. διά Μεσόγειον		
TINA Δ.	·έτ. «Κάδανο»	57	2569	·έφθ. Ντεμεράρα 6 Αύγ.		
TINTAXΟΛΜ	·έτ. «Θαλῆς»	43	4314	·άνεχ. Κολαόντο 20 'Ιουν. διά Σαγκάνη		
TITAN	Παπαχρήστου	47	1832	·εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	·έτ. «Φρίστον»	71				

ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.δ.	54	1336	εις Τέμα ἀπό 11 Σεπτ.
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	έτ. «Σκορπιόδ»	60	23913	ιδε: «ΛΙΠΙΑ» ὡς μετωνυμάσθι
ΤΟΛΟΦΩΝ	έτ. «Ερατεινή»	57	7683	ἀνεχ. Τάμπα 23 'Ιουλ. δι' Ιλκένες
ΤΟΣΩΤΗΣ	έτ. «Πανάμικη»	71	9070	ἔφθ. Τζέντα 4 Αύγ.
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Γουεστερν Ναβ.»	69	41687	ἔφθ. Φουκουγιάμα 2 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σησουΐτη»	53	3411	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22 'Απρ.
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	ἀνεχ. Καλκούτταν 28 'Ιουλ. διὰ Μπαγκόκ
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	ἔφθ. Κων(πο)λιν 4 Αύγ.
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	58	16695	ἀνεχ. Αρούμπα 22 'Ιουλ. διὰ Τέζας Σίτου
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	έτ. «Ντόν»	57	21496	διπλήθε Παναμά 3 Αύγ.
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)	έτ. «Ντενέμπι»	59	22561	ἀνεχ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόθιντενς»	48	11172	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Αύγ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	Νάδες Βαλιέντες	64	37705	ὑπὸ παραλαβὴν
ΤΣΗΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Οξιντένταλ»	64	52868	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 10 'Ιουλ. διὰ Τρίνινταν
ΤΥΧΗ (δ.)	έτ. «Χέιθεν»	54	16210	ἀνεχ. Γενόβαν 6 Αύγ. διὰ Ταστούς
ΤΥΧΗ	έτ. «Αστροσίντη»	52	7744	ἀνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουλ. διὰ Κωνσταντζαν
ΥΔΡΑΙΟΣ III	Ραφαήλ-Μελαχροίνδς & Υιοι	38	5239	διπλήθε Κων(πο)λιν 3 Αύγ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βικτικ Τρείντερ»	59	23678	ἀνεχ. Καλούντμποργκ 17 'Ιουλ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Βιωτία»	71	11489	ἔφθ. Κόμπε 1 Αύγ.
ΦΑΙΑΞ	έτ. «Μεσσηνία»	70	11489	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 5 Αύγ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΦΑΙΔΡΑ	έτ. «Μαραθόδοις»	66	15565	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ.
ΦΑΙΗ	έτ. «Κεανάρη»	46	1576	ἀνεχ. Αλεξανδρείαν 7 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ	Γ. Γιακουμ. - Κ. Αθανασ.	47	3247	ἔφθ. Λονδίνον 24 'Ιουλ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2	έτ. «Φάστ»	50	3139	διπλήθε Κων(πο)λιν 4 Αύγ. διὰ Γαλάται
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΟΪΝ	Γιακουμόπουλος-Αθαν.	45	2742	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 29 'Ιουλ. διὰ Θεσσαλίαν
ΦΑΥΤΕΡ	έτ. «Ελντοράνια»	57	8631	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διὰ Μπέρια
ΦΑΩΝ	έλλην. συμφέροντα	59	3027	ἀνεχ. Αγ. Βικέντιον 7 Αύγ. διὰ Σαλβαδόρ
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	έλλην. συμφέροντα	50	5317	ἔφθ. Αμερέροαν 31 'Ιουλ.
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	έτ. «Πάτρας»	69	12748	ἔφθ. Αμερέροαν 8 Αύγ.
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	62	31050	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 25 'Ιουλ.
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Επαντοποικήν»	44	1596	ἔφθ. Ραθέναν 21 'Ιουλ.
ΦΙΛΟΘΕΗ	έτ. «Φάιρη»	47	8207	διπλήθε Γιβρατάρ 8 Αύγ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «Φιλότης»	55	7578	ἔφθ. Αλεξανδρείαν 2 Αύγ.
ΦΛΩΡΙΤΑ	έτ. «Φιλωριντάραμ»	49	3625	ἔφθ. Γκληλογκ 1 Αύγ.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών»	57	9949	ἔφθ. Βαλπαραϊζο 31 'Ιουλ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	ἀνεχ. Ντώρμπαν 25 'Ιουλ. διὰ Γλασκώθην
ΦΟΥΛΜΕΝ	έτ. «Φούλμεν»	66	2982	ἀνεχ. Βαλενθίδιο 3 Αύγ. διὰ Λά Νουθέλ
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντίκτα»	47	2475	ἀνεχ. Πειραιᾶ 3 Αύγ. δι' Απανα(Λάγκος)
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «Ινθίκτα»	70	10003	ἀνεχ. Σάντος 26 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «Αράνων»	49	9694	ἀνεχ. Λορεντζ Μάρκες 4 Αύγ. διὰ Κείπ Τάουν
ΦΡΙΞΟΣ Α.	Μ. Α. Χαμπούοπος & Σιά	47	1391	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6 Σεπτ. (έπισκεναι)
ΦΡΟΣΩ	έτ. «Ολυμπος»	70	18633	ἔφθ. Βιζαγκαπανάμ 8 Αύγ.
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	70	9069	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 5 Αύγ. διὰ Τάμπα
ΧΑΔΙΕΣ	Μ. Καπότα κλπ.	27	2448	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙ'ΙΝΤΑ	«Κοοπερέτιγκ Έντζινιερς»	53	1184	ἔφθ. Καέν 4 Αύγ.
ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμώνιν»	57	18815	ἀνεχ. Καρθαγένην 30 'Ιουλ. δι' Αρζέβ
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Κλειώ»	50	10315	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Αύγ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άκμε»	60	9319	ἔφθ. Αυμούη Νταμπί 9 Αύγ.
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννής»	54	21006	διπλήθε Γιβρατάρ 3 Αύγ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΧΑΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Χαρλίον»	55	4486	ἔφθ. Καζαμπλάνκα 30 'Ιουλ.
ΧΑΡΙΣ II	έτ. «Χάρισελ»	55	4721	ἀνεχ. Θεσσαλία 2 Αύγ. δι' Αλγερίου
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Γκρηγκαλί»	55	1791	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΙΑΝ Α'ΙΛΑΝΤ	έτ. «Τράμ Τάνκερς»	69	10016	ἔφθ. Γκληλογκ 7 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΝ	έτ. «Φρίντομ»	68	10016	ἔφθ. Ντουλούθ 30 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	έτ. «Φρίντομ»	68	1021	ἔφθ. Σεβίλην 5 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	έτ. «Φρίντομ»	69	10016	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Αύγ. διὰ Σάντος
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρίντομ»	67	10086	ἔφθ. Ισκεντερούν 19 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Φρίντομ»	69	10016	ἔφθ. Αμερέροαν 3 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Φρίντομ»	68	1021	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διὰ Καέν
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Αιλάντερ»	69	10016	ἀνεχ. Νέαν Ορλεάνην 16 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Καμπέλο
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «Ασσοισιτεντ Κόντ.»	69	10016	ἔφθ. Κόμπε 17 'Ιουλ.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	έτ. «Φρίντομ»	69	10016	ἔφθ. Βαλπαραϊζο 24 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΑ	έτ. «Πάιοντρ Σίπιπιγκ»	53	8453	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	ἀνεχ. Σαδάννων 28 'Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν (ΕΠΟΛ.)
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μαγιά»	54	16193	διπλήθε Κων(πο)λιν 4 Αύγ.
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Αμπερος»	50	8632	ἔφθ. Μπ. Αύρες 30 'Ιουλ.
ΧΟΠ	έτ. «Τίτικα»	49	1681	διπλήθε Γιβρατάρ 29 'Ιουλ. διὰ Βόλον
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1 Μαρτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτέρανεαν»	45	2331	ἔφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 28 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	έτ. «Ντερεύ»	56	3904	ἀνεχ. Αμπιτζάν 24 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ ΤΣΙΜΠΛΗ	έτ. «Ακακία»	56	8411	εἰς Νέαν Υόρκην ἀπό 21 Μαΐου
ΧΡΙΣΤΙΝΑ 6	έτ. Αφοί Θωμά	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πιοσιφικ Κόρη»	69	28006	διπλήθε Πανούρα 25 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	έτ. «Χόλιο Πιάφούλνες»	58	8348	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 18 'Ιουλ. διὰ Καράτοι
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ II	Ε.Α.Ν.Ε. «Βερνίκος»	51	3856	διπλήθε Κων(πο)λιν 4 Αύγ. διὰ Κωνσταντζαν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κεδνάβη»	45	2095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Ατλαντικ»	71	10000	ἀνεχ. Οζάκαν 2 Αύγ. διὰ Ναγκόγια
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Εθνικός Πλούτος»	70	9426	ἔφθ. Ντάρε Σαλάμ 25 'Ιουν.
ΟΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 4 Αύγ. διὰ Λά Παλίς
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Κλαυδία»	66	10601	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 4 Αύγ. διὰ Ναγκόγια

**DFDS NORDANA LINE**

TAXEΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (ΤΑΜΠΑ - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΑΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85\* ΚΑΙ 50\*\* ΤΟΝΝΩΝ

M.V. "MANITOBA" \*

M.V. "SKYROS"

Προσεχεῖς άναχωρήσεις  
έκ Κόλπου:

1—10/9

10—17/9

'Αναμένονται εἰς Πειραιᾶ :

4—5/10;

14—15/10;

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

# Tα ύπό Σενας σημαῖας

ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγέλα»	52	3714	άνεκ. Χιούστον 24 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάροι»	56	12231	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροίσια»	59	15660	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σιμπόλο Ατλάντ.»	62	9690	άνεκ. Κέιπ Τάουν 21 'Ιουν. διά Μπάραν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	3718	άνεκ. «Απανα) Λάγκος 30 'Ιουλ. διά Πουάντ Νούαρ
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπριμπαρά»	43	2847	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 'Ιαν.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Ερυθιανή»	56	20153	άνεκ. Ταμπαγκάο 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	άνεκ. Κολόμπο 28 'Ιουν. διά Σαφάγκα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίν. ουμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπορια»	51	2527	άνεκ. 'Αυδέρσαν 6 Αύγ. διά Νουσαντιμού
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαϊδβρεστο»	55	5064	άνεκ. Οζάκαν 31 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνια»	53	11010	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 2 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	διπλής Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλλουξ»	43	7208	άνεκ. Α'δάνων 1 Αύγ. διά Μαριέλ
ΑΓΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρούσουπριαν»	55	1216	έφθ. Γκρέπτ Γιάρμουθ 4 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίν. ουμφέροντα	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάδες»	43	7254	εἰς Κούδαν
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποθογιάνκη»	55	3391	εἰς Κιελον ἀπό 17 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτανέρα»	56	15881	άνεκ. Α'μπούργον 2 Αύγ. διά Στάντε
ΑΔΕΛ (κυπρ.)		έτ. «Λιθέρα»	49	4930	έφθ. Αλεξάνδρειαν 16 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΑΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αδελφοί»	50	11693	άνεκ. Λονδίνον 6 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20745	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζαλέα»	48	9556	άνεκ. Α'δάνων 25 'Ιουλ. διά Νουεβίτος
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σπηγουάιν»	49	4113	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΑΘΕΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδόποτερην»	70	8825	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 4 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερονής Μίνεραλζ»	64	30682	άνεκ. Μίρι 7 Αύγ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθ Ήντ Μεντίτη»	68	15886	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 26 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44705	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Αύγ. διά Κουσίν "Αίλαντ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	19462	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 4 Αύγ.
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	άνεκ. Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Κούδαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ξενόφων»	59	9010	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Αύγ. διά Φίτζι
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεκ. Ράς Τανούρα 10 'Ιουλ. διά Τραμαντάι
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίας»	53	12023	εἰς Πειραιά ἀπό 17 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9025	άνεκ. Ιόλι 22 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΥΟΠ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικ Κάρ.»	71	11525	άνεκ. Κέιπ Τάουν 30 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φείμι»	69	9241	άνεκ. Κόμπε 22 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορο»	56	12355	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλία»	52	7787	έφθ. Φουκουγιάμα 3 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ		έτ. «Τρόπαντ»	67	28774	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 31 'Ιουλ. διά Τοιμπα
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόμο»	71	15500	έφθ. Ταιμπα 29 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαΐνηντρεις»	58	10018	άνεκ. Σιμίζου 31 'Ιουλ. διά Τογκονούρα
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΗ Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σίπ»	58	10018	άνεκ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 9 Αύγ. δι' Ήντ λόντον
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10020	εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΑΙΓΓΙΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίντα»	55	21054	άνεκ. Λονδίνον 31 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράντ Πέιλ»	47	3343	έφθ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουντον Μαριτάιμ»	65	35324	άνεκ. Λάς Πόλμας 25 'Ιουλ. διά Βάρρι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μπάλκ»	71	57830	άνεκ. Χάρυκ "Αίλαντ 16 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σῆπ»	69	51627	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 16 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόποζ»	67	32644	άνεκ. Κικούμα 5 Αύγ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρτντ»	67	32644	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 4 Αύγ. διά Τομπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΟΤΩΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέυτερς Τρανοπ.»	56	8835	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 7 Αύγ. διά Μουροράν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Καρριερ»	66	22362	διπλής Ντόθερ 30 'Ιουλ. διά Κή Σουέστ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιοφίκι»	66	22362	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Παναμά 31 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγουαίνις Κάρριερ	65	18452	άνεκ. Νέαν 'Ορλέανην 26 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9005	άνεκ. Α'μέρσαν 27 'Ιουλ. διά Καρθαγένην
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	άνεκ. Βανκουβέρ 4 Αύγ.
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	άνεκ. Σαιν Μιχαέλς 6 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	67	25168	άνεκ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλέανην
ΑΚΟΥΑΡΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέντ»	56	10394	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 5 Αύγ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433	άνεκ. Βούντον 6 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25168	έφθ. Μόντρεαλ 28 'Ιουλ.
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25155	άνεκ. Βιτόρια 23 'Ιουλ. δι' Αμοτερνταμ
ΑΚΟΥΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάριο»	57	8889	άνεκ. Καντζί 25 'Ιουλ. διά Βαλπαραΐζο
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βαρούντο»	49	2935	αργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Απρ.
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέτεορ»	70	8825	άνεκ. Βανκούμερη 23 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτή»	56	10370	άνεκ. Λά Σανίνα 26 'Ιουλ. δι' Αμδέρσαν
ΑΚΤΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν»	58	11351	άνεκ. Μελδόνιουν 5 Αύγ. διά Μπούμπουρι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίν. ουμφέροντα	53	1887	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Καρθαγένην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζ»	58	10499	έφθ. Σιγκαπούρην 3 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίωνη»	56	20926	αργει εἰς Τουλάνη ἀπό 16 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεκ. Πουάντ ά Πιέρ 20 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα»	55	12380	άνεκ. Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Σαιν Κρουά
ΑΛΕΞΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλισσον»	56	2299	έφθ. Σουάντον 7 Αύγ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερς»	67	14845	έφθ. Πόρτ Σουέτεγχαμ 17 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιακμων»	68	16320	έφθ. Μπαχρέιν 22 'Ιουλ.
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	άνεκ. Βντρόν 6 Αύγ. διά Βραΐλαν
ΑΛΚΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκαν»	66	27985	έφθ. Μόντρεαλ 28 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκουέντο»	70	11826	άνεκ. Ροτόντον Ρουζ 29 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυονις»	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	άνεκ. Ωλεύεις 2 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεκ. Καλλό 3 Αύγ. διά Ταλάρα
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ»	41	9097	έφθ. Α'δάνων 2 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέφορντ»	55	14121	άνεκ. Βίλελμοχαφεν 31 'Ιουλ. διά Ζουετίνα
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζόρου»	58	13023	διπλής Παναμά 20 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμόρ»	54	13145	διπλής Σόλα 2 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	58	18413	άνεκ. Μαντράς 21 'Ιουλ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάβενπορτ»	69	15808	διπλής Παναμά 27 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλενά»	42	7292	έφθ. Α'δάνων 30 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	έφθ. Εμδεν 5 Αύγ.
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Στυλιανός»	46	2904	διπλής Ούσαντ 8 Αύγ. δι' Αμδέρσαν
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλεντύ»	41	7388	άνεκ. Βαλβίς Μπαίν 30 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμάλθεια»	51	11169	άνεκ. Σιγκαπούρην 29 'Ιουλ. δι' Α'δάνων
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρύλισ»	56	8959	έφθ. Γκέρσλον 8 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιστόρο»	61	14073	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Βαλένθια
ΑΜΟΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμφιτρίτη»	39	5171	έφθ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 8 Αύγ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Χερμόζον»	66	23571	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Αύγ. διά Σιμίζου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Εντ»	69	15869	έφθ. Λά Γκουαίρα 29 'Ιουλ. διά Ραβέναν 13 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράνια»	53	4314	άνεκ. Τάουνοβιλ 24 'Ιουλ. διά Παναμά
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	έφθ. Τζιμπούτι 6 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαέν κ»	67	21423	έφθ. Χάμπτον ρόδς 2 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρ»	55	19125	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21418	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 26 'Ιουλ.

ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρος» .....	63	33375	άνεχ. Μιλάζο 5 Αύγ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμώνη» .....	52	7168	έφθ. Αθανάν 2 Αύγ.
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλυτόραντο» .....	57	25441	είς Γένοβαν 24 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΘΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Γουώτερε» .....	54	1973	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλντνεν Στάρ» .....	46	8047	άργει εἰς Βόλον ἀπό 21 Αύγ. 1970
ΑΝΝΙΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίουσε» .....	53	2236	άνεχ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Ματαντί
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .....	65	19758	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	49	2149	άνεχ. Κοατζακοδάκος 25 'Ιουλ. διά Φλωρίδα
ΑΝΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστόρη Ν. Κ.» .....	59	20935	άνεχ. Της 29 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο» .....	66	15597	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Ιουν.
ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιγόνη» .....	44	3174	διπλήθε Παναμά 3 Αύγ. διά Καλλάδο
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρα» .....	63	14048	έφθ. Χάμπτον ρόδης 3 Αύγ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλας Πετρόλεουμ» .....	57	22130	άνεχ. Βενετίαν 10 Αύγ. διά Ραθέναν
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης» .....	48	6259	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρα» .....	57	10888	άνεχ. Αθανάν 5 Αύγ. διά Καρντένας
ΑΟΥΡΩΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα» .....	46	10754	άνεχ. Λαουτόκα 5 Αύγ. διά ΗΠΑ
ΑΠΗΛΙΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τρανο» .....	63	9733	διπλήθε Μπρούνουμπούτελ 3 Αύγ. διά Μαντουλότο
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπλλέρ» .....	54	1274	άνεχ. Παναμά 3 Αύγ. διά Καλλάδο
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων» .....	68	27989	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρός» .....	58	10369	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 1 Αύγ. διά Γουαμπά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ')	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνα» .....	63	29141	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 21 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καοτέλλα» .....	54	3726	άνεχ. Μασσαλίαν 4 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδιο» .....	56	10180	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΡΓΚΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορεμάρ» .....	41	5215	διπλήθε Κωνώπια πολὺ 4 Αύγ. διά Βάρναν
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκανών» .....	53	3071	έφθ. Μανάους 28 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκος» .....	51	2988	άνεχ. Γκάλδεσταν 26 'Ιουλ. διά Λά Γκουάιρα
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τέιρισον» .....	61	10163	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΑΡΓΚΟΣΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκοσην» .....	50	2973	άνεχ. Κάρδιφ 2 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν» .....	51	3065	είς Πειραιά ἀπό 11 'Ιουν. (ἐπισκευαί)
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν» .....	50	3442	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Πίσκο
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούντας» .....	35	4733	έφθ. Λουπίτο 7 Αύγ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος» .....	64	28133	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 Αύγ. διά Αρούμπα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ» .....	68	24894	άνεχ. Φορμαντάλ 5 Αύγ. διά ΗΠΑ
ΑΡΕΝΤΑΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρέντολ» .....	43	7253	άνεχ. Αθανάν 21 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή» .....	57	8409	άνεχ. Οζάκαν 4 Αύγ. διά Τομπάτα
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα» .....	45	4578	άνεχ. Ήστχαν 31 'Ιουλ. διά Ντηρμπαν
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαμάρη» .....	54	13432	έφθ. Σάσσος 30 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αμαρίλλο» .....	62	25211	άνεχ. Φίλεδελφειον 22 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρέττα» .....	64	31331	έφθ. Φιλαδέλφειον 14 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .....	63	28029	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεθάντε» .....	35	992	έφθ. Αμβούργον 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ» .....	38	10280	άνεχ. Κουδάτη 29 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρτικ Γκάζ» .....	45	4693	άνεχ. Μη. 'Άρες 14 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων» .....	38	5245	άνεχ. Αλεξανδρειαν 21 'Ιουν. διά Ρουέν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήκρεοτ» .....	67	45376	άνεχ. Ντώρημπαν 2 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άργω» .....	58	7772	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 26 'Ιουλ.
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο» .....	56	22670	άνεχ. Μένα Σαούδη 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκιμπορ» .....	43	7273	άνεχ. Αθανάν 23 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα» .....	54	1960	έφθ. Μιζιρίκιον 8 Αύγ.
ΑΡΣΕΝΑΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρσενόλ» .....	48	3675	άνεχ. Καράτοι 6 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα» .....	56	1647	έφθ. Γάνδην 5 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίζ Μπάλκ Κέρριερς	64	18000	άνεχ. Κούρε 29 'Ιουλ. διά Παραντίπ
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ππλεύς» .....	49	5841	άνεχ. Αθανάν 14 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμπόπης» .....	52	8076	άνεχ. Μιθάρα 30 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΑΣΧΙΜΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπήνιοντ» .....	66	35001	άνεχ. Κούρε 21 'Ιουλ. διά Τεζάντα
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θόρα» .....	53	13415	άνεχ. Ντώρημπαν 8 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίν» .....	45	14133	έφθ. Σαγκάντον 28 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους» .....	49	8525	άνεχ. Μπάκια Μηλάνκο 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΣΤΗΡ (Λιθον.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστόρη» .....	50	7470	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 Αύγ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη» .....	63	33375	άνεχ. Λάς Πόλμας 3 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέαρ» .....	58	12623	άνεχ. Σέλ Χάρεν 6 Αύγ. διά Δανιάν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίον» .....	58	21144	άνεχ. 'Αντεν 21 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερ» .....	60	21138	άνεχ. Μαντράς 5 Αύγ. διά Χάργη 'Αιλαντ
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευπερορ» .....	49	17325	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 5 Αύγ. διά 'Αλαμάγια
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρφαινάνον» .....	64	31716	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 24 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ» .....	63	15977	διπλήθε Ντόρε 6 Αύγ. διά Κουβάτη
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ» .....	57	25172	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουν» .....	57	24813	άνεχ. Νέον 'Υρκην 22 'Ιουλ. διά Μπρεμερχάφεν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίηντυ» .....	55	12985	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντη» .....	53	11322	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 'Ιουλ. διά Χάρηκ 'Αιλαντ
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες» .....	68	40962	άνεχ. Γιουρούπορτ 21 'Ιουλ. διά Κουάνιν 'Αιλαντ
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες» .....	68	40962	άνεχ. Μιθάρα 30 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ» .....	54	16006	έφθ. Βιζαγκαπτανάρ 8 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Εβεργκλείντη» .....	66	15668	έφθ. Καέν 3 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μόναρκ» .....	68	48936	άνεχ. Φορκάντος 14 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον» .....	53	12696	άνεχ. Πούντα Καρντόν 22 'Ιουλ. διά Ρίο Γκράντε
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες» .....	53	12712	άνεχ. Καράκας Μπαιν 3 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ» .....	63	15985	άνεχ. Παραντίπ 24 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ» .....	56	14839	άνεχ. Πανάλα 6 Αύγ. διά Ντηρμπαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίνες» .....	64	38538	έφθ. Γιουρούπορτ 9 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνεσ» .....	66	40884	έφθ. Γένοβαν 7 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν» .....	57	10067	έφθ. Μαυρίκιον 7 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπηνη» .....	58	10067	άνεχ. Ντηρμπαν 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σάνραΐζ» .....	58	10057	άνεχ. Λή θ 31 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ» .....	56	10066	άνεχ. Βανκούθερ 24 'Ιουλ. διά 'Ινδιάν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΤΓΓΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ητ' Ατλαντικ	64	15977	έφθ. Γένοβαν 28 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Φάλκον» .....	59	10389	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ» .....	60	10389	έφθ. Μπάφραν 14 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΦΩΡΗΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φωρητον Σίππινγκ» .....	62	10405	άνεχ. Ντηρμπαν 1 Αύγ. διά Μαντράς
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμασμαν» .....	69	12621	άνεχ. Καμάρι 24 'Ιουλ. διά Μπιντάν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χεριτάζ» .....	69	16291	έφθ. Σακάι 2 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΧΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χρό» .....	69	16320	διπλήθε Παναμά 2 Αύγ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΓΙΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράζεν» .....	69	16320	άνεχ. Μόζι 31 'Ιουλ. διά Ούζινα

ΕΦΟΔΙΑ ΚΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

·ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ·  
Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ή ΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

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

ΑΤΑΛΗΤΙΚ ΧΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Χόκι» .....	69	16291	έφθ. Μαυρίκιον 1 Αύγ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος» .....	67	45321	άνεχ. Γένοβαν 3 Αύγ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπήδερη» .....	56	10312	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7 Φεβρ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ὑπερωκ. π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία» .....	40	26315	άνεχ. Σούδα 27 'Ιουλ. διά Σαουθάμπτον
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας» .....	56	8136	διῆλθε Παναμά 28 'Ιουλ.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλα» .....	50	5455	εἰς Πειραιά ἀπό 20 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαρμονί» .....	51	2501	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 15 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη» .....	53	18743	εἰς Μασσαλίαν ἀπό 17 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαράν» .....	55	979	άνεχ. Χάφα 28 'Ιουλ. διά 'Αυδούργον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυτορ. Νούστρο» .....	55	10464	άνεχ. Τζάκοσβιλ 15 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσύντο» .....	51	10677	έφθ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΟΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντινάκο» .....	51	8032	άνεχ. Τέμα 27 'Ιουλ.
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα» .....	58	20958	άνεχ. Πούλο Μπούκου 27 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεγονία» .....	52	6576	έφθ. 'Αθαναν 19 'Ιουλ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους» .....	53	12897	άνεχ. Ντώρμπραν 3 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» .....	60	3068	άνεχ. Βρέμπν 24 'Ιουλ. διά 'Απαπα) Λάγκος
ΒΕΡΜΟΝΤ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουμπλικ Μαρίτ.» .....	55	5913	έφθ. Σάν 'Αντριό 27 'Ιουν.
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ 'Ητ» .....	49	1592	άνεχ. Κείη Τάουν 25 'Ιουλ. διά Τζέντα
ΒΙΚΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουαίν» .....	57	8622	άνεχ. Ρόττερνταν 6 Αύγ. διά Βρέμπν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Πρότον» .....	64	15238	έφθ. Νέαλον 7 Αύγ.
ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	62	23497	εἰς Όολο ἀπό 17 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΒΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσόσ.» .....	58	27372	εἰς Ντουμπάι ἀπό 28 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκά» .....	58	11625	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ.
ΒΙΡΤΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα» .....	68	31093	άνεχ. Ναγκόγια 22 'Ιουν. διά Αύστραλιαν
ΒΙΡΤΙΝΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιργινία» .....	57	11554	άνεχ. Παναμά 28 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σύτικα» .....	44	10499	άνεχ. Κόρπους Κριότι 25 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσσα» .....	53	5566	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΒΟΛΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεον» .....	52	2672	εἰς Πειραιά ἀπό 30 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Ν.» .....	58	8472	άνεχ. Τάμπα 31 'Ιουλ. διά Σάντος
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	56	8615	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. διά Ντακάρ
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρο» .....	64	33245	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 'Ιουλ. διά Λούσερ Μπουτανάν
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ» .....	54	8720	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Τενερίφην
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐθιντ» .....	68	24894	άνεχ. Μασίνλοκ 21 'Ιουλ. διά Μπαλμπά
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	25988	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 4 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	64	32231	άνεχ. Τενερίφην 23 'Ιουλ. διά Κείη Τάουν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άντρες» .....	56	9415	άνεχ. Μίζουσια 6 Αύγ. διά Μόζι
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» .....	55	9415	άνεχ. Ναγκόγια 18 'Ιουλ. διά Παναμά
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδενία» .....	57	9723	άνεχ. Αμύδεραν 7 Αύγ. διά 'Αθαναν
ΓΑΡΟΥΟΔΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιτι» .....	55	8344	άνεχ. Αλεάνδρειαν 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	63	30650	άνεχ. Γκάμπα 27 'Ιουλ. διά Κιουρασό
ΓΕΩΡΓΙΑΣ ΠΡΩΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο» .....	67	15414	άνεχ. 'Αλμπαν (Δ.Α.) 21 'Ιουλ. διά 'Ιντσόν
ΓΕΩΡΓΙΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαναντό» .....	52	7503	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιουνών» .....	53	7439	άνεχ. Μομπάσα 6 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια» .....	66	30647	έφθ. Βενετίαν 6 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσιο» .....	58	9483	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλ» .....	54	18790	έφθ. Αβάναν 3 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Σκόπελος» .....	64	1193	άνεχ. Βαλτώμπρων 31 'Ιουλ. διά Γκρότον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελιζαρπεθ» .....	54	9646	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.» .....	53	7490	άνεχ. Γιοκοχάμων 25 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλτγουντ» .....	31	2841	έφθ. Αλεάνδρειαν 29 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμόπο» .....	54	5826	έφθ. Σικάρι 1 Αύγ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ' (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάλθερ» .....	55	1275	άνεχ. Ντόρτρεχτ 3 Αύγ. διά Λά Παλίς
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΕΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλία» .....	55	5543	άνεχ. Ρουέν 27 'Ιουλ. διά Τουλέαρ
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερυάτις» .....	59	2763	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Ιουν.
ΓΚΑΛΑΞΥ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούροζα» .....	50	6036	άνεχ. Κείη Τάουν 10 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΗΘ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άύρα» .....	57	4637	άνεχ. Χιούστον 2 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια» .....	52	10381	άνεχ. Χάρην 15 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υρκην
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκέρντα Σνέλλ» .....	56	2635	άνεχ. Τέμα 4 Αύγ. διά 'Αμπιτζάν
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	63	30650	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 Αύγ. διά Μάρσα ἐλ Μπρέγκα
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Έδη» .....	60	8150	άνεχ. Σάντος 3 Αύγ. διά Σαγκάν
ΓΚΛΟΦΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο» .....	67	48747	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 'Ιουλ. διά Τραμαντάι
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούιλα» .....	59	23084	εἰς Πειραιά ἀπό 31 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούμικι			

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάγχαμ» .....	69	41477	άνεκ. Ράς Τανούρα 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρθος» .....	71	51878	άνεκ. Μένα 'Άχμαντι 22 'Ιουλ. διά Ταιβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θωάς» .....	70	51878	άνεκ. Τενερίφων 21 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ» .....	53	12843	άνεκ. Χάρυκ 'Αιλαντ 15 'Ιουλ. διά Μοάντα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον» .....	58	11201	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα» .....	55	20165	άνεκ. Μπαχρέιν 7 Αύγ. διά Λόρ αλ Άμαγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα Σ.» .....	58	25888	άνεκ. Αμουσιαν Μπαιν 26 'Ιουλ. διά Σλάγκεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.» .....	54	20864	άνεκ. Ράς Τανούρα 11 'Ιουλ. διά Βερντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόλμα» .....	64	47344	άνεκ. Φορκάντος 29 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιλόν» .....	65	49437	άνεκ. Σή 'Αιλαντ 6 Αύγ. διά Τενερίφων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακουάριους» .....	70	100175	διπλή Ουσάντ 31 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργοκο» .....	71	108500	άνεκ. Γιοκοχάμαν υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γρανάδα» .....	56	10180	άνεκ. Πόρτ 'Αλφεντ 6 Αύγ. διά Γκάλφορτ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίμονς» .....	50	3364	έφθ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ» .....	54	11385	άνεκ. Γιουροπόρτ 9 Αύγ. διά Μπρέμερχαφεν
ΔΑΦΝΗ (μ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θεροπίζ Μίνεραλς» .....	63	31289	έφθ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλιαντ» .....	56	11669	άνεκ. Μένα 'Άχμαντι 18 'Ιουλ. διά Λά Πλάτα
ΔΕΛΦΟΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δελφοί» .....	68	8796	άνεκ. Χονολουλού 2 Αύγ. διά ΗΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόργκο» .....	53	5579	έφθ. Καράτοι 8 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια» .....	54	8712	εις Αμερίδαν από 26 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριόντον» .....	59	9493	άνεκ. Αμπιτζάν 29 'Ιουλ. διά Γκαμπόν
ΔΗΜΗΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκέντον» .....	68	5983	άνεκ. Αντοφαγκάστα 24 'Ιουλ. διά Σιδνευ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Ναϊν.Κ.» .....	53	7829	έφθ. Ελεσμερ Πόρτ 5 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.) .....		έλλην. συμφέροντα .....	55	1894	ύπτι παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)		έτ. «Αιλό Βεντούροδά» .....	71	42000	εις 'Αιοι υπό συμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λασσανγούεντζι» .....	53	13173	άνεκ. Μόντρεαλ 29 'Ιουλ. διά Κράρκον
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ		έτ. «Πρίγκιπος» .....	71	16300	άνεκ. Μιζουσίμα 28 'Ιουλ. διά Κασίμα
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορέάλις» .....	44	7079	άνεκ. Θέσσαλα 4 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΔΙΩΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπήγκαλ» .....	52	12523	άνεκ. Αντοφαγκάστα 8 Αύγ. διά Πούντα 'Αρένας
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβάλδορ» .....	52	11675	διπλή Βιρβαλάταρ 5 Αύγ.
ΔΡΟΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος» .....	64	17487	άνεκ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουλ. διά Πόρτ Κάιζερ
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς» .....	58	8431	άνεκ. Λονδίνον 26 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη» .....	67	43231	άνεκ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ.
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	έφθ. Φρέντρικοχαφεν 5 Αύγ.
ΔΩΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσσα» .....	68	35191	άνεκ. Χονολουλου 4 Αύγ. διά Χιλήν
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγώνωρ» .....	58	9431	άνεκ. Στεττίνον 28 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΕΒΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ» .....	57	13637	έφθ. Άγ. Φραγκίσκον 4 Αύγ.
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ		έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	8122	έφθ. Ταλκαχουσαν 16 'Ιουλ.
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρερος» .....	67	14800	άνεκ. Μπάξια Μπλάνκα 22 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΒΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εβρος» .....	63	15983	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 17 'Ιουλ. διά Σφάξ
ΕΩΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντρεϊκ» .....	56	10329	άνεκ. Βενετίαν 28 'Ιουλ. διά Ραβέναν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρολίν» .....	56	10289	άνεκ. Κολόμπο 19 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκριγκόνι» .....	48	3627	άνεκ. Σμύρνην 26 'Ιουλ. δι 'Ισκεντερούν
ΕΚΟΥΤΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εκούτιτ» .....	52	16173	έφθ. Ρότερνταμ 4 Αύγ.
ΕΑ INKA (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη» .....	53	2007	άνεκ. Μόμπιλ 3 Αύγ. διά Βερακρούζ
ΕΑ MINA (λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ» .....	53	1980	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΕΑΝΑΝΤΙ (γ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάρκισσος» .....	50	3647	έφθ. Καζαμπλάνκα 29 'Ιουλ.
ΕΑΕΚΤΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρες» .....	59	20915	άνεκ. Δουκέρκην 4 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΕΑΕΝ .....		έτ. «Ατλαντίς» .....	67	27989	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 5 Αύγ. διά Φουκουγιάμα
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνονπορτ» .....	58	20830	όργει εις Χερβούργον από 1 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)		έτ. «Κυτίον» .....	39	4909	έφθ. Καράτοι 8 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χαμιλάτον» .....	70	14766	άνεκ. Σικάγο 28 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις» .....	58	13066	άνεκ. Μοντεβίδεο 7 Αύγ. διά Ντώμπαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΡΤΡΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Ελευθερώτρια» .....	56	2709	εις Κολόμπο από 8 'Ιουν.
ΕΛΙΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελός» .....	45	2068	διπλή Ντόρερ 6 Αύγ.
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)		έτ. «Κόρνος» .....	58	8370	έφθ. Ρότερνταμ 25 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιροπόλη» .....	39	5001	άνεκ. Πόρτ Χάρκουρτ 2 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζαύτλαντ» .....	60	10530	έφθ. Μη. Αύρες 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα» .....	56	10312	όργει εις Πειραιά από 17 Μαΐου
ΕΛΝΤΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σκκάντλερ» .....	55	6316	άνεκ. Μπαντάρ Μαχάρ 29 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΠΙΠΛΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίδα» .....	56	8296	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπ» .....	60	8539	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ. διά Χιουστόν
ΕΣΩΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νορθγουίντ» .....	70	71211	άνεκ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Επιδαυρος» .....	40	6895	διπλή Κυν) πολιν 31 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουνες» .....	58	30332	διπλή Ντόρερ 26 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΕΠΙΚΟ (δ.) .....		έτ. «Επικο» .....	60	12898	άνεκ. Αρούμπα 31 'Ιουλ. διά Χιουστόν

# 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

ΕΡΓΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	26800	άνεκ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	ετ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	59	30187	έφθ. Λιδερπούλ 8 Αύγ.
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	ετ. «Πιταλέζ»	48	3497	άνεκ. Μπαγιόν 3 Αύγ.
ΕΡΟΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	άνεκ. Ρόττερντα� 4 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άργει εἰς Πειραιά από 5 Μαρτ.
ΕΣΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σηφάρερ»	57	4171	διπλής Μπρουνόμποτελ 6 Αύγ. διά Γερμανία
ΕΤΕΟΚΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ετεοκλῆς»	37	5574	άνεκ. Βαλένθια 4 Αύγ. διά Κόπερ
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Αλεξάνδρεια 5 Αύγ.
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σίππινγκ»	55	2472	άνεκ. Φόλεϋ 23 Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύασσες»	39	3971	έφθ. Αλεξάνδρεια 5 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλ»	66	38339	άνεκ. Φόλεϋ 20 Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	έφθ. Μπ. Αύρες 3 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέας»	54	11208	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεκ. Μένα Αχμαντί 22 Ιουλ. δι' Ιμριγκάμ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλ»	54	19406	έφθ. Μπόννυ 2 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέθελ»	70	96775	
ΕΥΔΟΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35410	
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	71	4412	
ΕΥΚΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σένις»	20	1594	
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενές»	54	2234	
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπλοιο»	55	19959	
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9003	
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκ Σῆ»	64	9727	
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκ Σῆ»	65	10290	
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊάζ»	43	2896	
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35406	
ΖΑΓΓΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρεν»	51	8032	
ZAN ZAN (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίκινη Ναϊγκάκι»	51	10917	
ZHNO	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	
ZHNΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	68	9877	
ZINNIA (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίννια»	52	7114	
ZΙΠΟΥΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένο»	59	4226	
ZITA	(N.A.T.)	έτ. «Παρθενών»	70	15665	
ZΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καθρίνη»	67	43231	
ZΩΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβίδιρ»	57	4176	
ZΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροάρο»	58	19417	
ΗΒΗ					
ΗΛΙΑΣ Δ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράγτερ»	68	28774	
ΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαρδάνος»	48	4574	
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ελέαν»	47	7356	
ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΛ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Φραγκάντσια»	65	23535	
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεβότο»	44	14540	
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητόνι»	53	13224	
ΘΑΛΑΙΟ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	1534	
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αθενύαρ»	57	4904	
ΘΕΙΟΙΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράζινς»	57	10316	
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7258	
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεύκα»	58	10801	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκούνιοτ Όσεάν»	63	31581	
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκτιον»	56	3649	
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	10744	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Τράρδερο»	54	10916	
ΘΕΟΜΠΙΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεζόνια»	59	15314	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	2959	
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα»	51	6618	
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	62	25157	
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Μαριτάιμ»	60	8461	
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	
ΘΗΡΑ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρεοία»	59	21323	
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπιζ»	66	40933	
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14032	
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέσσαρ»	40	5355	
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανάντα»	53	12504	
ΙΙΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	
ΙΙΙΣΣΟΣ					
ΙΑΚΩΝ ΑΓΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτων»	58	21291	
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάμνον»	59	4381	
ΙΑΜΑ					
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελεύθερον»	59	4378	
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιν»	59	27262	
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοκάστη»	38	5509	
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδιμη»	65	30516	
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλευν»	64	13516	
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντντφορντ»	63	13517	
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	53	22531	
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλόυτσερ»	66	45280	
ΙΟΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	50	1259	
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιον»	53	9357	
ΙΡΕΝΕ I (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρις»	59	8479	
ΙΡΙΣ					
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραίσομαρ»	33	3946	
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιοιμην»	44	7141	
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρού Σίππιγκ»	58	10057	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράν»	68	15890	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	
ΙΩΑΝΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοθάνι»	42	7020	
ΚΑΒΑΛΑ					
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλφ Ανδοάντερς»	56	16015	
ΚΑΡΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλόρης»	48	4804	
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	
ΚΑΙΤΗ					
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου Μαριτάιμ»	64	10864	
ΚΑΙΤΗ					
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	
ΚΑΙΤΗ					
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Εθερολέυ»	55	11991	
ΚΑΛΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουσι»	51	1923	
ΚΑΛΛΗ ΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νούεδα Βαλένθια»	67	34498	
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπερτοπορτ»	57	8774	

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	54	6112	άνεχ. Κακινάντα 4 Αύγ. διά Μουροράν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσσος. Κάρριερς»	52	12883	άνεχ. Νάντην 25 'Ιουλ. διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έλαφινα»	52	8111	άνεχ. Άθαναν 16 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάρος»	39	8464	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Αντιροτάκη»	64	14493	έφθ. Μπράκε 31 'Ιουλ.
ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντμιλος»	48	4949	έδε: «ΚΟΡΙΝΘΟΣ» ως μετωνυμάσθιπ
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αθωσιάρη»	56	6370	είς ΚΑΡΠΑΘΟΣ» ως μετωνυμάσθιπ
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομόρη»	55	5879	εἰς Πειραιά ἀπό 14 Μαΐου (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Έζκος»	50	3913	άνεχ. Κείπ Τάουν 1 Αύγ. διά Νιούπορτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίρυκο»	63	16984	άνεχ. Ζουείτινα 27 'Ιουλ. δι' Αύνούσταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Πουλό Μπουκού 23 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουέτεγχαμ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 6 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6841	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπε 39 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 17 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιόπη»	50	3910	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστπορ»	61	24871	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ.
ΚΑΠΡΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμαρ»	59	29626	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 26 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριους»	51	15784	άνεχ. Γένεοβα 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΚΑΠΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιορτράφτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν Υόρκην 30 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	άνεχ. Νάρδικ 5 Αύγ. διά Γάνδην
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεύτερν Σίππιγκ»	31	1871	έκτελε πλος Παναμά
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)		έτ. «Μπορίνα»	48	5370	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 19 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΤΑΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)		έτ. «Φρέντλι Πειά»	47	3340	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 1 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ (κ.)		έτ. «Άσκαι»	40	3500	άνεχ. Ντακάρ 12 'Ιουλ. διά Ματαντί
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελονφάρερς»	61	13437	άνεχ. Καλλάδ 3 Αύγ. δι' Ονεχάμα
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιανζα»	52	7597	άνεχ. Ρεσί 31 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΚΑΠΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φερεσίλ Κάρριερς»	69	9072	έφθ. Λά Γκουάρια 29 'Ιουλ.
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	άνεχ. Γιουροπόρτ 28 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρς»	54	2716	έφθ. Τεργεστίν 6 Αύγ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ		έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. δι' Ελλάδα
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)		έτ. «Καρπούλη»	47	1934	έφθ. Σουάνον 31 'Ιουλ.
ΚΑΣΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3401	άνεχ. Μουράσας 25 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΚΑΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάϊ»	58	14606	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουν. δι' Αδάναν
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιονικός»	53	7641	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Αύγ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 22 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεχ. Ντουμάι 11 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	διπλήθε Παναμά 4 Αύγ.
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13996	άνεχ. Τέμα 28 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΚΕΙΤΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέα»	58	11755	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Φρέϋτ.»	57	17180	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινά»	51	6137	έφθ. Σάροχ 22 'Ιουλ.
ΚΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλαι»	52	20667	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Μπάνιας
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	εἰς Λαντοκρόνα υπό συμπλήρωσιν
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)		έτ. «Τρανσόπορτες Ντ. Έστε	71	16563	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίον»	66	44867	έφθ. Μασαλίδιαν 7 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Νέαν Υόρκην 2 Αύγ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΙΓΚ ΚΑΛΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδηνος»	64	29797	άνεχ. Λιοσαβόνα 24 'Ιουλ. διά Πειραιών Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδίδην»	58	20487	έφθ. Πουάντ Νουάρ 27 'Ιουλ.
ΚΙΜΩΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρι»	48	3858	έφθ. Καζαμπλάνκα 3 Αύγ.
ΚΙΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλεαργόν»	45	8319	άνεχ. Σάντος 5 Αύγ. διά Μένα Αχαμοντί
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	49	8328	άνεχ. Σάιν Τζών (N.B.) 12 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οοχίδη»	61	23373	εἰς Πειραιά ἀπό 2 Μαΐου (έπισκευαι)
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	56	23232	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 Αύγ. δι' Ελ Παλίτο
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ»	54	9519	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ. διά Λά Σαλίνα
ΚΛΑΙΡΧΙΔΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κάμπεον»	54	12782	
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	έφθ. Μπέρια 8 Αύγ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 31 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κλέιώ»	51	7542	άνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 17 'Ιουλ. δι' Αφρικήν
ΚΛΕΙΟ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	έφθ. Κόπερ 8 Αύγ.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίσια»	51	8079	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 25 Απρ. (έπισκευαι)
ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Δέλτα»	53	6629	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Σάροχ 1 Αύγ.
ΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	55	20924	άνεχ. Μίζουσια 24 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΚΟΝΚΑΚ ΙΝΤΕΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόκκαρ Ιντερπίντ»	71	38847	άνεχ. Χιροκάτα 19 'Ιουν. διά Ταμάνο
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόκκαρ Μαριτάιμ»	68	23258	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΔΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόκκαρ Ρέζιολιουτ»	70	25139	άνεχ. Σιμόστασ 27 'Ιουλ. δι' Οκινάουα
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)		έτ. «Κοντελλέλειον»	52	11755	άνεχει εἰς Πειραιά ἀπό 24 'Ιουλ.
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12754	έφθ. Ριγιέκαν 8 Αύγ.
ΚΟΝΤΙΚΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμέρον»	53	13459	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρη»	56	6370	άνεχ. Μπρισμπαιν 24 'Ιουλ. διά Βοστωνήν
ΚΟΡΣΑΙ'Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ Στ. Τράνσοπορτ»	62	15000	άνεχ. Κόμπε 29 'Ιουλ. διά Βιζαγκαποτνά
ΚΟΡΦΟΥ Α' ΙΔΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάρδος»	69	9045	άνεχ. Ντηπτρόιτ 7 Αύγ.
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιολαμοράντα»	70	11826	άνεχ. Μπόρε Αλφρεντ 6 Αύγ. διά Μακένζι
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμοι»	49	7378	έφθ. Μπιλμάριο 31 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Βιρτζίν "Αίλαντ"
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφειλ»	44	14875	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνίστρα»	44	7199	εἰς Βαλένθια ἀπό 9 'Ιουν.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24233	εἰς Πειραιά ἀπό 16 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΓΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντίνεραλ Φρέϋτερς»	47	1860	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αϊδούρ Κόσουτα»	43	8433	έφθ. Καλκούταν 6 'Ιουλ.
ΚΡΟΥΣΣΕ ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Όιλ Κάρριερς»	57	20778	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σεσίλιο»	57	13895	έφθ. Κασσιούνγκ 4 'Ιουλ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελάδα»	71	16563	άνεχ. Σαίντ Αννα Μπαιν 2 Αύγ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλα»	56	24234	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 Αύγ.
ΚΥΝΘΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπυριτάθη»	43	7001	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρ»	48	3455	άνεχ. Ντώρμπαν 1 Αύγ. διά Σαϊγκόν
ΚΥΡΝΕΤΑΝΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	εἰς Δουνκέρκην ἀπό 10 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΥΡΝΕΤΑΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	διπλήθε Ντόμερ 1 Αύγ. διά Φορκάντος
ΚΥΡΝΕΤΑΝΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθιράζον»	51	2430	έφθ. Αντεν 8 Αύγ.
ΚΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3430	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 28 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτές
ΚΥΣΤΑΝΤΗΣ ΘΩΤΕΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Εύδελλα»	47	1531	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΚΥΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστιάνα»	52	7199	άνεχ. Άθαναν 15 'Ιουν. διά Νουεβίτας
ΚΥΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	άνεχ. Λύμπεκ 13 'Ιουλ. διά Βέντοπιλς
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	άνεχ. Μπαχρέιν 31 'Ιουλ. διά Σαϊγκόν
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χολάκι»	53	3545	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 6 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΚΑΙΙΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	53	7047	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 9 Αύγ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11230	άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διά Ντετρίντζε
ΛΑΚΚΟΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεάνο»	59	27462	άνεχ. Τεούσεπτον 8 Αύγ. διά Ράς ες Σιδέρ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήλικ»	65	34185	άνεχ. Της 28 'Ιουλ. διά Πειραιών Κόλπον
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Πιουρόπορτ 12 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λαμψί»	55	2983	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Τέλα
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Κοιν 26 'Ιουλ. διά Χάρηκ "Αίλαντ"
ΛΑΣΤΕΡΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»</			

ΛΕΝΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνος» .....	47	7029	Έφθ. Αθάναν 29 'Ιουν.
ΛΕΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λένα» .....	48	2563	άνεχ. Δουνκέρκην 3 Αύγ. διά Λισσαβώνα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός» .....	57	10499	Έφθ. Μόζι 31 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θρέτερς» .....	67	28776	Έφθ. Ευδέν 1 Αύγ.
ΛΗΤΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουάνη» .....	53	12577	Έφθ. Αματερνταμ 4 Αύγ.
ΛΙΑΝΑ (λίθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	42	2881	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 8 Φεβρ.
ΛΟΙΓ'ΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριό 'Αζούλ» .....	57	20730	άνεχ. Νεαν 'Υόρκην 27 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόραιπς» .....	57	8986	Έφθ. Ντάρ εξ Σαλάμ 29 'Ιουλ.
ΛΟΥΣΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	57	7478	άνεχ. Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΛΟΥΣΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αϊκον» .....	71	28100	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 6 Αύγ. δι' 'Ελλάδα
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» .....	58	27526	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόσεανο» .....	58	27466	Έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΛΥΡΙΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον» .....	64	29396	διήλθε Παναρά 2 Αύγ.
ΛΩΖΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάν» .....	52	2906	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 Μαΐου
M. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	67	44646	Έφθ. Τζεμπέλ Ντανά 8 Αύγ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Λιμπερτάντη» .....	53	5789	εἰς Λισσαβώνα ἀπό 23 'Ιουν.
ΜΑΪΚ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιδαρέρτο» .....	63	25768	άνεχ. Λός 'Αντζελες 27 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΪΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάϊος» .....	52	8853	Έφθ. Κολόμπο 17 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	60	13592	άνεχ. Χάργι 'Αιλαντ 27 'Ιουλ. διά Ντάρ εξ Σαλάμ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	Έφθ. Μαντράς ρόδς 8 'Ιουλ.
ΜΑΪΣΤΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα Μπορεάλις» .....	69	18923	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 7 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαίνφερ Τάνκερς» .....	53	15685	Έφθ. Βιρυτόν 30 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΦΕΙΣΙΤΥ (κ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούάκο» .....	51	10570	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι» .....	47	4344	άνεχ. Θεούτα 5 Αύγ. διά Ροστόκ
ΜΑΛΑΜΠΙΑΡ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισσα» .....	54	1970	άνεχ. 'Αμερέσαν 31 'Ιουλ.
ΜΑΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Έλλη Θαλασσοίαι Μεταφοραι» .....	57	10044	Έφθ. Κόμπε 1 Αύγ.
ΜΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια» .....	46	1962	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΑΡΑΚΙ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν Σίππη» .....	54	3596	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 'Ιουλ. διά Λόγκβιου
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ» .....	58	21738	Έφθ. Κόμπε 5 Αύγ.
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγκουλας» .....	52	2352	Έφθ. Διούρο Ντανά 6 Αύγ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	Έφθ. Δουνκέρκην 15 'Ιουλ.
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουρόπα» .....	43	15028	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Φρήνπορτ (Μπαχ.)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαύθερν Κρός» .....	66	15404	άνεχ. Νεαν 'Υόρκην 5 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΜΑΡΓΙΚΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναδιέρο» .....	62	8951	Έφθ. Κουσίρο 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρβα» .....	60	25190	άνεχ. Γιουροπόρτ 24 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιοθένια» .....	56	12231	Έφθ. Ήστχαν 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.) .....	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα .....	52	1780	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ» .....	64	34827	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 31 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερθρόεαν Κάρριερς» .....	70	51602	άνεχ. Μενού 'Αχμαντί 3 Αύγ. διά Σάο Σεμπαστίαν
ΜΑΡΙΑ Τ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν» .....	43	8518	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥΘ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτορο» .....	59	28693	άνεχ. Χιμέζι 28 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριωθέρα» .....	44	2088	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντούρος» .....	58	9299	άνεχ. Πειραιά 31 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΜΑΡΙΕΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλα» .....	51	5747	Έφθ. Βούδαν 9 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάριελλη» .....	53	11616	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέλ Νόρτε» .....	56	20207	Έφθ. Τζεμπέλ Ντανά 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα» .....	61	8951	άνεχ. Θρή πίρεσ 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα» .....	63	9190	έφθ. Τζάκονδιλ 10 'Ιουλ. (έπισκεναι)
ΜΑΡΙΛΥΝ Δ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα» .....	53	2471	έφθ. Σάν 'Αντόνιο 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρόπερ» .....	68	14800	άνεχ. Ντουμάι 15 'Ιουλ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπούντα» .....	49	10596	άνεχ. Βοστώνην 29 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΜΑΡΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα» .....	55	12597	άνεχ. Νεαν 'Ορλεάνην 3 Αύγ. διά Πόρτ Ροάδες
ΜΑΡΙΝΑ Δ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίτι» .....	66	19411	άνεχ. Ισκεντερόυν 22 'Ιουλ. διά Μπατόν Ρούζ
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα» .....	65	19805	έφθ. Ταϊταγκόκ 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικολας» .....	55	7726	άνεχ. Τζάκονδιλ 2 Αύγ. διά Μπαρμπάντος
ΜΑΡΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόπι» .....	50	11631	άνεχ. Κάλκρις 25 'Ιουλ. διά Κή Γουέστ
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς» .....	48	2739	άνεχ. Πουάντ α Πλέι 1 Αύγ. διά Θλωρίδα
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια» .....	58	12443	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα» .....	50	15747	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα» .....	51	10216	Έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαντ - Ινταστρίς» .....	51	7977	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 3 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόρα» .....	49	10337	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Αύγ. δι' 'Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολίκος 'Αστήρ» .....	53	11310	άνεχ. 'Αμουσιάν Μπαίν 2 Αύγ. δι' 'Αμδουργον
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον» .....	37	5272	διήλθε Κωνιόπολιν 26 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΜΑΡΙΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παραμόδουντ» .....	65	17238	Έφθ. Παλέρμου 27 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΑ Δ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε» .....	68	36365	διήλθε Παναρά 29 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκος» .....	50	7622	Έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθισ» .....	61	12011	άνεχ. Μπ. 'Αυρες 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΓ'ΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τάϊν» .....	48	4575	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 Φεβρ.
ΜΑΡΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος» .....	54	16573	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουλ. διά Γιουροπόρτ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο» .....	46	7327	άργει εἰς Ρινιάκεν ἀπό 12 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιώνη» .....	64	9390	Έφθ. Τεργέστην 20 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο» .....	46	7334	εἰς Μαριέλ ἀπό 24 'Ιουλ. 1970
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζιάς» .....	65	34185	άνεχ. Τής 30 'Ιουλ. διά Ζουετίνα
ΜΑΧΗΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλλ Μότοροπι» .....	57	8855	άνεχ. 'Αμερέσαν 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΓΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσιον» .....	67	43231	Έφθ. Αύγουστον 28 'Ιουλ.
ΜΕΩΘΗΝΗ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν» .....	58	29139	άνεχ. Ντεμαράρα 27 'Ιουλ. διά Μεξικό
ΜΕΛΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Υπαναπή» .....	59	3372	Έφθ. Αυτοτερνταμ 31 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλεργκα» .....	57	11652	άνεχ. Βιτρόια 4 Αύγ. διά Σακάι
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιδέσαλ Τράμπι» .....	66	39617	άνεχ. Βρέμπιν 23 'Ιουλ. διά Ντιπρότροϊτ
ΜΕΛΤΕΜΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός» .....	56	7986	έφθ. Φιλαδέλφειον 21 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΙΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομπόλη» .....	56	10360	άνεχ. Μπέρια 24 'Ιουλ.
ΜΕΝΤΩΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος» .....	52	12057	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 Αύγ.
ΜΕΡΡΥΑΝΤ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ» .....	43	8158	άνεχ. Αθάναν 30 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΜΕΡΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα» .....	43	7214	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 'Απρ.
ΜΕΣΣΛΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεσσλά» .....	47	2740	άνεχ. Πουέρπορτ 15 'Ιουν. διά Χάργικ 'Αιλαντ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουιλα Γκαλαντέ» .....	65	57307	άνεχ. Παγκαλάν Σουσού 13 'Ιουλ. διά Λόδη 'Αντζελες
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο» .....	58	25275	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Αύγ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν» .....	61	31387	άνεχ. Ούαντόντ 23 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρος Σ.» .....	48	3315	άνεχ. Μπουτάνα 18 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.» .....	44	7291	άνεχ. Ναντόντ 6 Αύγ. διά Ρουέν
ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα .....	51	8032	άνεχ. Γκέλα 7 'Ιουλ. διά Σύρον
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόφερο» .....	49	17905	έφθ. Αθάναν 16 'Ιουλ.
ΜΙΜΗ Μ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσίδος» .....	56	4717	έφθ. Τζεμπέλ Ντανά 7 Αύ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΜΙΜΟΖΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιμόζα» .....	56	8782	άνεχ. Πορτ Κεμπλα 7 Αύγ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΜΙΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	διήλθε Ούαντόντ 7 Αύγ. διά Σπαλάτον
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς» .....	39	3486	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαιντυ» .....	69	1572	έφθ. Κασσιούνγκ 22 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιτ» .....	70	1582	έφθ. Καλντέρα 13 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκο» .....	69	1560	άνεχ. Πύλων 31 'Ιουλ. διά Τουρκίαν
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνα» .....	69	1572	διήλθε Ούαντόντ 7 Αύγ. διά Βουλώνην
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκο» .....	69	1582	έφθ. Κασσιούνγκ 22 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΕ'ΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λέιν» .....	70	1582	έφθ. Καλντέρα 13 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτο» .....	70	1582	άνεχ. Πύλων 31 'Ιουλ. διά Τουρκίαν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντ» .....	69	1565	διήλθε Κωνιόπολιν 18 'Ιουλ. διά Σαμφούντα
ΜΙΝΟΥΤΣΕΙ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα .....	48	8242	έφθ. Συμύρων 4 Αύγ.
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναβ.» .....	58	10490	έφθ. Γδυνία 5 Αύγ.
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν» .....	57	8181	άνεχ. Τζακοονδίλ 30 'Ιουλ. διά Γκιζόν
ΜΙ					

ΜΙΝΩΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια» . . . . .	57	21229	άνεχ. Μίνα ἀλ Φακάλ 6 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ» . . . . .	56	8590	άνεχ. Μη. "Άυρες 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΡΕΙΓ' . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιρεϊγ» . . . . .	57	6205	έφθ. Πουάντ Νούρα 30 'Ιουλ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μίσμαρ» . . . . .	66	22241	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Κή Γουέστ
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ» . . . . .	69	9241	άνεχ. Αβάναν 29 'Ιουλ. διά Ματάνιζας (Κούθα)
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ» . . . . .	49	1683	άνεχ. Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Σαιν Μαλό
ΜΙΧΑΗΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια» . . . . .	59	26737	άνεχ. Ράς Τανούρα 20 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμιέντο» . . . . .	65	28313	άνεχ. Χάδρην 30 'Ιουλ. διά Φορκάντος
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπις» . . . . .	58	22129	άνεχ. Φώλεϋ 23 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» . . . . .	53	11289	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Ιουλ.
ΜΙΧΡΙΣ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φάξ» . . . . .	54	2807	έφθ. Βρινδίσιον ἀπό 27 'Απρ.
ΜΟΝΤΑΝΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αμαζών» . . . . .	57	7655	άνεχ. Θεούτα 3 Αύγ. δι' 'Ανκόνα
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λεθάντε» . . . . .	51	3386	άνεχ. Τύνιδα 4 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιθύπος)
ΜΠΑΖΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλι» . . . . .	48	3574	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΑΖΙΑ III . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σέρερ - Γκουάκα» . . . . .	65	18459	άνεχ. Σαντος 27 'Ιουλ. διά Μη. "Άυρες
ΜΠΕΛΛΑ ΚΡΟΥΣΣΕ' ΙΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεντάς» . . . . .	56	1333	άνεχ. Μπότον (Λίνκες) 28 'Ιουλ. διά Μεσάνε
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας» . . . . .	52	4303	άνεχ. Λισσαβών 26 'Ιουλ. διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΤΙΚΕΛΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σημαστέρ» . . . . .	65	4636	άνεχ. Τολέδο 2 Αύγ.
ΜΙΗΝΒΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπιπέρ» . . . . .	57	20464	έφθ. Πόρτλαντ (Βικ.) 24 'Ιουλ.
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙΤ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δηλός» . . . . .	45	5101	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 15 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΠΛΟΥ ΣΗ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ηνρεύς» . . . . .	48	3335	άνεχ. Θεούτα 23 'Ιουλ. δι' 'Ορτόνα
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος» . . . . .	58	988	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 'Ιουλ. διά Χονολουλού
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» . . . . .	53	12861	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 'Ιουλ. διά Χονολουλού
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άγιες» . . . . .	59	22844	έφθ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστογουντ» . . . . .	56	10062	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Χιούστον
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα» . . . . .	53	21577	έφθ. Μπαχρέϊν 9 Αύγ.
ΜΠΙΡΓΙΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίανα» . . . . .	51	2633	άνεχ. Αμπιτζάν 15 'Ιουλ. διά Λάς Πάλμας
ΜΠΙΡΓΚΙΤΤΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλ» . . . . .	50	9627	εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουν.
ΜΥΘΙΚ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας» . . . . .	67	39617	έφθ. Τείμπλ Μπαιν 6 'Ιουλ. διά Χόδικ
ΜΥΚΑΛΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν» . . . . .	62	27483	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 6 'Ιουλ. διά Χόδικ
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς» . . . . .	57	25267	έφθ. Άγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΜΥΡΩΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	64	17487	άνεχ. Παναμά 18 'Ιουλ. διά Πρόβιντενς
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» . . . . .	67	11025	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ.
ΝΑΝΑ Π. (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.» . . . . .	53	4783	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 28 'Ιουλ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» . . . . .	57	23690	άνεχ. Χάρκι Αίλαντ 30 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΝΑΤΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντ» . . . . .	59	23785	άνεχ. Αντεν 4 Αύγ. διά Γκόδε
ΝΑΥΑΡΙΝΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» . . . . .	57	9990	άνεχ. Σουάμπια 14 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος» . . . . .	46	8550	έφθ. Χούγκαν 26 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΛ Ι (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κουλάνφατ» . . . . .	52	20887	άνεχ. Κολόμπη 7 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλευς» . . . . .	58	12624	άνεχ. φρόπτορ (Μπαχ.) 1 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τουρλάντ - Γουάιντ» . . . . .	58	24068	άνεχ. Κεελάγκ 18 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΝΕΙΔΙ 2 (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» . . . . .	38	7679	διπλήθει Μπρούνωμπουτελ 1 Αύγ. διά Ρουμανίαν
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.» . . . . .	57	12784	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουλ.
ΝΕΜΕΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο» . . . . .	54	10980	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Μπρέμερχαφεν
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Τ.» . . . . .	58	29262	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 25 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρί Τάνκερς» . . . . .	58	29141	άνεχ. Νέαν 'Υδρκων 8 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΕΠΚΟ ΝΤΩΝΤΛΕΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτκολ» . . . . .	56	20492	άνεχ. Φίλαδελφειαν 31 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΝΕΙΤΤΟΥΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα» . . . . .	67	15996	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 4 Αύγ. διά Τέζας
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρτη» . . . . .	52	4386	έφθ. Λόμπον 4 Αύγ.
ΝΕΡΕΙΝΤ (δ.π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντ» . . . . .	44	10544	άνεχ. Μαντράς 31 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντε» . . . . .	54	10944	άνεχ. Μιλφόρτ Χάφεν 8 Αύγ. διά Σέλλ Χάφεν
ΝΕΣΤΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτος» . . . . .	64	16073	έφθ. Ράλμπαν (Δ.Α.) 6 Αύγ.
ΝΕΣΤΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οττερ» . . . . .	54	4169	άνεχ. Μονρόβια 29 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νεττούνο» . . . . .	55	11018	άνεχ. Μη. "Άυρες 27 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΕΦΕΛΗ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» . . . . .	58	24152	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΕΦΟΣ (μικτόν) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοποιοφίκ» . . . . .	67	54502	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Αύγ. διά Χάργκ Αίλαντ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» . . . . .	52	11234	έφθ. "Αντεν 3 'Ιουλ.
ΝΙΚΕ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αραμπέλλας» . . . . .	55	9689	διπλήθει Παναμά 3 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΗΜΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» . . . . .	45	3739	άνεχ. Σαλδάρος 11 'Ιουλ. διά Τρινινταντ
ΝΙΚΟΛΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερ» . . . . .	68	9034	άνεχ. Τζακάρτα 6 Αύγ. διά Νταβάο
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ» . . . . .	53	12396	έφθ. Ντουάλα 2 Αύγ. (έπισκευαι)
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα» . . . . .	68	86521	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 25 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάροιπ Κορπ.» . . . . .	58	7324	άνεχ. Φίλαδελφειαν 5 Αύγ. διά Πλότσε
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σερίφος» . . . . .	64	1199	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άγια I.» . . . . .	51	3364	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ.
ΝΙΝΦΕΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νινφέο» . . . . .	52	12975	άνεχ. Μούμπας 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΟΥΚΤΕΙΤ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νιούγκειτ» . . . . .	41	6743	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 Νοεμ.
ΝΙΟΥΧΗΔ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κλαίρη» . . . . .	51	7643	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 Δεκ.
ΝΙΤΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντ. Όσεάνικ» . . . . .	71	17000	άνεχ. Φίλαδελφειαν 3 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΝΟΒΑ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόβα» . . . . .	47	7304	άνεχ. Τζακάρτα 29 Μαΐου διά Σαγκάνην
ΝΟΕΛ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κομέλια» . . . . .	41	7256	διπλήθει Κάπ Μπρίτ 3 Αύγ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών» . . . . .	58	20451	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Πούλο Μπούκοι
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Θράύτερ» . . . . .	44	14800	άργει εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 25 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστηα» . . . . .	58	18183	άνεχ. Νέαν 'Υδρκων 5 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους» . . . . .	59	18180	άνεχ. Σλάκεν 24 'Ιουλ. διά Μπραϊότον Πόιντ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙΤΑΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ» . . . . .	67	22549	άνεχ. "Αιλ οπ Γκραίν 18 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρίαμι» . . . . .	64	38649	άνεχ. Βιτόρια 26 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλασιφικ Κάρριερς» . . . . .	67	25837	άνεχ. Βιτόρια 14 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμύρα» . . . . .	56	12402	άνεχ. Ντας Αίλαντ 31 'Ιουλ. δι' 'Αγγγλιαν
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλερα» . . . . .	56	18210	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλερα 'Αρμαντόρα . . . . .	52	12029	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
ΝΟΞΟΓΟΥΝΤΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστογουντίντ» . . . . .	70	11328	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 25 'Ιουν.
ΝΟΡΝΤΟΣΕΛ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . . . .	54	4313	έφθ. Καζαμπλάνκα 1 Αύγ.
ΝΤΑΛΑΜΑΡΙΝ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ινόντουσαι» . . . . .	56	2709	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 31 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΝΤΑΥΝΑΚΙΜ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τουντυγούορην» . . . . .	58	30235	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καλύνιανιαν» . . . . .	61	13198	έφθ. Γκλόκας 30 'Ιουλ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική» . . . . .	57	21340	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΕΡΜΠΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίνη» . . . . .	58	10396	έφθ. Τόκιο 2 Αύγ.
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόντο» . . . . .	63	15249	έφθ. Χιούστον 31 'Ιουλ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα» . . . . .	57	22006	άνεχ. Φίλαδελφειαν 27 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τέσκαον» . . . . .	57	20728	έφθ. Φίλαδελφειαν 6 Αύγ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντίζερτ» . . . . .	56	20352	άνεχ. Πειραιά 2 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νοιδίκειτορς» . . . . .	60	19988	άνεχ. Πέρτ Ελίζαμπεθ 2 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ» . . . . .	53	15826	άνεχ. Ντακάρ 4 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αιλάντικ Νεδιγκέιο.» . . . . .	45	5202	έφθ. Αιβάναν 1 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Θουκιδίδης» . . . . .	51	12890	εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Απρ. (έπισκευαι)
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δημιοσθένης» . . . . .			

ΝΤΟΡΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάπτζεντ» .....	66	45280	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων» .....	56	8424	άνεχ. Ντωρμπαν 23 'Ιουλ. διά Μαλάγια
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ» .....	47	2836	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέπικα Νεπτούνεα» .....	54	2227	διπλής Παναμά 26 'Ιουλ. δι' 'Ακαζούτλα
ΟΑΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρενάφο» .....	50	1439	έφθ. 'Αμβούργον 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κύμα» .....	62	11270	άνεχ. Βομβάνι 31 'Ιουλ. διά Μαλαισίαν
ΟΛΥΜΠΙΚΑ ΑΘΛΕΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο» .....	69	97468	άνεχ. Κόρυτον 14 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξετερ» .....	54	17999	άνεχ. Χόρ άλ. 'Αμάγια 29 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντεμεράρα» .....	70	98726	άνεχ. Ράς Τανούρα 14 'Ιουλ. διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΑΓΑΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύνγυντο» .....	70	97206	άνεχ. Χάροντ 29 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκλεσάιντ» .....	70	97206	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 6 Αύγ. διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιρδιν» .....	70	98566	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 28 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχασάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ωμπουρν» .....	70	97466	άνεχ. Σερ. Αίλαντ 25 'Ιουλ. διά Φός
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουμπορντ» .....	70	98566	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 30 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχασάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον» .....	70	96627	άνεχ. Τοίμπα 27 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίτζπορτ» .....	70	96679	άνεχ. Χάργκ 22 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σίππιγκ» .....	54	13652	άνεχ. Ντώρμπαν 31 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ» .....	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ» .....	54	20495	άνεχ. 'Αμβούργον 6 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σήγουελ» .....	65	38607	άνεχ. Γένοβαν 6 Αύγ. διά Μάρσα έλ. Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντημπανκ» .....	64	32380	άνεχ. Πουάντ ό. Πιέρ 12 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν» .....	65	32478	άνεχ. Γιουροπόρτ 24 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ» .....	64	38598	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρ» .....	65	38607	άνεχ. Γιουροπόρτ 6 Αύγ. διά Ραθέναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονεπίσιον» .....	65	32407	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόνο Σίππιγκ» .....	54	14047	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΡΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινούιτς» .....	58	27602	άνεχ. Χόρ άλ. 'Αμάγια 13 'Ιουλ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανουαρον» .....	50	24741	έφθ. 'Αμβούργον 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοέστερ» .....	53	14221	άνεχ. Κόρπους Κριστί 1 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ'Τ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπράιμπαντος» .....	53	24009	άνεχ. Χάργκ 25 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Me)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα» .....	54	17999	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Μπόννυν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουφίλντ» .....	49	24682	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 3 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΥΟΝΤΑΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	53	18781	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Αύγ. διά Φιννάρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουανσόπα» .....	54	13934	διπλής Παναμά 5 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιβίλ» .....	55	13709	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 Αύγ. διά Λουάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙ'Λ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» .....	54	18476	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 25 'Ιουν. διά Πόρτλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ» .....	66	15625	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κλιφτόν» .....	65	15577	έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουντ» .....	68	15809	έφθ. Πόρτλαντ (Bik.) 25 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ» .....	65	15179	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ» .....	65	15671	έφθ. Σικάνο 3 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κινούτεϊλ» .....	69	15688	έφθ. 'Αιμέρρασ 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλευ» .....	67	15697	έφθ. Νέον 'Υόρκην 29 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα» .....	69	15803	έφθ. 'Αιλαντ 4 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χόουλαντ» .....	69	15688	έφθ. 'Αιμέρρασ 3 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ» .....	55	13934	άνεχ. Σιγκαπούρην 3 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ» .....	60	32008	έφθ. Σκόλντβικ 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λούνδορ» .....	59	32007	άνεχ. Χάρπην 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεντπρουκ» .....	54	17999	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ» .....	55	18790	άνεχ. Μπ. 'Αρρές 4 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτ Τράνσοπτ» .....	55	13934	άνεχ. Κόνακροι 26 'Ιουλ. διά Γκάμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενοενάτα» .....	54	13665	άνεχ. Λιοσαδώνα 28 'Ιουλ. διά Κιουρασσό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο» .....	54	20595	άνεχ. Μονόρδια 29 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντη» .....	49	17792	έφθ. Νιού Χέρε 28 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε» .....	54	14047	άνεχ. Χάμιλτον ('Οντ.) 3 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιος Όίλη» .....	49	24689	διπλής Γιβραλτάρ 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονράδια Τράνσοπτ.» .....	59	37958	έφθ. Γιουροπόρτ 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκ» .....	60	37744	άνεχ. Τάραντες 27 'Ιουλ. διά Καλούντημποργκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίν» .....	63	30574	άνεχ. Τάραντες 3 Αύγ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν» .....	64	30581	άνεχ. Χάρπην 20 'Ιουλ. διά Τολέδο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρου» .....	65	15179	άνεχ. Φραντζάτη 23 'Ιουλ. διά Χάρης
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντεντάλη» .....	58	27602	άνεχ. Φραντζάτη 23 'Ιουλ. διά Χάρης
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον» .....	65	47493	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπορφόντ» .....	50	17791	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.) .....		έτ. «Μπέρελρου» .....	64	47493	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) .....		έτ. «Χόδη Λάινς» .....	31	18563	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΝΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια» .....	55	17102	έφθ. Ντόντζες 31 'Ιουλ.
ΟΡΕΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα» .....	56	21090	άνεχ. Ντόντζες 1 Αύγ. διά Μπόννυ
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεόσεον Μπάλκ» .....	56	11267	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ποοπερίνταντ» .....	54	11909	άνεχ. Ντακάρ 5 Αύγ. διά Κέιπ Λοπέζ
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (κυπρ.) .....		έτ. «Οριεντ» .....	56	20219	άνεχ. Γκάλφαφεν 31 'Ιουλ. δι' 'Εσκραθός ριβερ
ΟΡΙΚΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδλ» .....	58	12668	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	Ρούσσος .....	42	2881	έφθ. Βιούτον 4 Αύγ.
ΟΡΟΣΟΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορό» .....	53	9839	άνεχ. Τζάκονθιλ 18 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.) .....		έτ. «Ορούτσο» .....	53	10164	έφθ. Πειραιᾶ 4 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑΙ'ΟΝ (δ.) .....		έτ. «Πόλορ Στάρ» .....	70	79001	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 4 'Ιουλ. διά Χάρην
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθε» .....	49	15456	άνεχ. Χόρ άλ. 'Αμάγια 2 'Ιουλ. διά Λιοσαδώνα
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα» .....	56	9165	έφθ. Γιοκασί 30 'Ιουλ. διά Κασιμπάλανκαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουλτραμαρίν» .....	56	10016	άνεχ. Καζαμπάλανκαν 12 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθε» .....	57	15406	διπλής Θέρσταντ 'Αιλαντ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νότσουρου» .....	63	11963	άνεχ. Σάν 'Αντόνιο 31 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΣΕΑΝΙΚΑΝ (π. υπερωκ.) .....		έτ. «Χόδη Λάινς» .....	65	27645	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ.
ΟΣΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκα» .....	65	28101	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 24 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΤΓΑΜ (κυπρ.) .....		έτ. «Στανταρόντ» .....	56	23232	άνεχ. Πούλο Μπούκο 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΑΙ'ΛΑΝΤ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσπού» .....	51	4032	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 26 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκέισος» .....	50	2500	έφθ. Βάλλεϋφολδ 28 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουνέρτε» .....	55	1839	έφθ. Τάιν 19 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	29	2692	άργει εἰς Ζευμπρούγκες ἀπό 22 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλ» .....	53	4069	διπλής Παναμά 29 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΥΡΑΝΟΣ .....		έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκ» .....	61	16984	έφθ. Φίλαδελφειαν 17 'Ιουλ.
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονταρόντο» .....	57	12881	έφθ. Σαβάνναν 31 'Ιουλ.
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυρτοῦ» .....	51	2214	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΠΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαρωνικός» .....	56	10487	έφθ. Μανιλάν 23 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φών» .....	54	2565	έφθ. Ήσο Λόντον 5 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο» .....	50	5304	έφθ. Μπορντώ 23 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλουσάρρου» .....	50	8280	έφθ. Αμπιτζάν 25 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)		έτ. «Κασάνια» .....	58	10659	άνεχ. Νέαν 'Οδελάνην 23 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εφταβρύσσοες» .....	43	7244	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ. διά Ντόνα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΗΗΤΡΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σωπτήρ» .....	49	5414	έφθ. Λιβερπούλ 31 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κρυστόπατος» .....	52	4589	άνεχ. Τζέντα 25 'Ιουλ. διά Σαφάγκα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Σάιντ Τζώρτζ» .....	43	8426	έφθ. Απανα) Λάγκος 6 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Ελτράνονπορτ» .....	57	10493	έφ

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πελλήναιον»	61	10393	άνεχ. Μελβούρην 10 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάδη Σίπινγκ»	51	1000	έφθ. Γένοβαν 6 Αύγ.
ΠΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παγκόρπο»	59	2360/	άνεχ. Νεάπολιν 4 Αύγ. διά Μπάνιας
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	61	13912	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουλ. διά Μενιάντι
ΠΑΣΙΟΦΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	65	38116	άνεχ. Λιθερπουλ 3 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	6902	διπλήθ. Κων) πολιν 14 'Ιουλ. διά Ζυτάνωφ
ΠΑΤΙ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	άνεχ. Κέπι Τάουν 25 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Σ. (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	64	1199	άνεχ. Ούλού 6 Αύγ. διά Ρέθυμνον
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	άνεχ. Μπελαδάν 15 'Ιουλ. διά Μουντόκ
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24521	άνεχ. Τοίμπα 2 Αύγ. διά Τόκιο
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Σολδί»	36	5065	έφθ. Γιέμπο 23 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Δαναός»	55	7508	άνεχ. Νταλούζι 23 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυρούρα Σ.»	54	19444	διπλήθ. Εσκουμίν 28 'Ιουλ.
ΠΕΝΝΥ ΜΑΙΚΕΛΣ		έτ. «Οφρίκε»	59	7919	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24502	άνεχ. Σαδόνα 3 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Περαμάτρος»	41	6464	άνεχ. Βακαγίμα 8 Αύγ. διά Πορτογαλίαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	51	1077	διπλήθ. Ντόρερ 2 Αύγ. διά Πορτογαλίαν
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεχ. Κόμπε 21 'Ιουλ. διά Μπογκόνκ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διά Λιθερπουλ
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10868	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΓΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 24 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	57	7843	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 7 'Ιουν. διά Ντάρειν
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουαμαρίν»	68	1199	άνεχ. Είδημασον 30 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΛΔ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμεράλδ»	68	1200	έφθ. 'Αμβούργον 8 Αύγ.
ΠΕΤΡΟ ΖΙΡΚΟΝ (κ.)		έτ. «Ζίρκον»	68	1199	παραλαβήν
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούμπυ»	68	1200	έφθ. Αμδέρσαν 8 Αύγ.
ΠΕΤΡΟ ΣΑΦΙΡ (κ.)		έτ. «Σαφίρ»	67	1198	παραλαβήν
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοπάζ»	66	1198	έφθ. Ιργουέλ 8 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρο»	48	3349	άργει εις Κάρδιφ ἀπό 20 'Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσιφικ Οίλ»	65	41255	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 31 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 2 Αύγ. διά Περισκόν Κόλπου
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήναδα»	61	13437	άνεχ. Τσουρούγκα 17 'Ιουλ. διά Σκάγκουεΐ
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελμίρα»	50	17763	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 11 'Ιουλ. διά Γιρολατάρ
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σόναρπεύ»	67	48747	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Ιουλ. διά Βίλελμοσαφέν
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάροντιαν»	53	12514	άνεχ. Μπ. Αύρες 16 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλάιτ»	53	9422	έφθ. Αμδέρσαν 7 Αύγ.
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεχ. Βακαγίμα 12 'Ιουν. διά Νεδερωασικην
ΠΛΩΤΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριζ»	68	35191	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 24 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντυτομ»	66	33291	άνεχ. Ντώρημαν 29 'Ιουλ. διά Μαλαισίαν
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσι»	56	10483	άνεχ. Ντώρημαν 29 'Ιουλ. διά Μαλαισίαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυνίκης»	45	5181	προσήραξεν εις Μπουργκάς ρόδας 7 'Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. 'Αμπαντάν 29 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	έφθ. 'Οκινάουα 28 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Άργυρους»	44	4897	έφθ. Μπιλμπάν 22 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΟ (κ.)		έτ. «Σούστερ»	56	1384	έφθ. 'Αμβούργον 9 Αύγ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστιμίνστερ»	57	10389	άνεχ. Σλονίκιαν 16 'Ιουλ. διά Τολέδο
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρήττυ»	46	8513	άνεχ. Μένος 'Αχμαντί 1 Αύγ. διά Ντώρημαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκαρ 8 Αύγ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	5916	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 5 Αύγ.
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)		έτ. «Πρόμπιτι»	52	10188	άνεχ. Ρότερνταμ 27 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	58	8369	έφθ. Φότερνταμ 6 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτοαπόστολος»	56	8130	έφθ. Χαινάκιαν 19 'Ιουλ. διά Μόζι 4 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	έφθ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 Αύγ.
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλαρώ»	53	13256	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Ιουλ.
ΠΥΛΙΑΣΤΡΩΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλιάστρον»	46	1921	άνεχ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΥΡΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεσουμ»	58	23102	άνεχ. Ζευμπρούγκε 2 Αύγ. διά Σιδώνα
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Αντανία»	52	1346	έφθ. Αμδέρσαν 8 Αύγ.
PANNER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουέ»	57	23693	άνεχ. Κοοίν 5 Αύγ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ		έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 16 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	48	1515	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)		έτ. «Μουνφλάνερ»	71	80000	εις Τσουν ύπο συμπλήρωσιν
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεχ. Λορέντο Μάρκες 27 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΡΙΟΝΤΟΝ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	52	8111	ύπο παραλαβήν
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρον Σῆ»	56	21028	έφθ. Φίλαδελφειαν 4 Αύγ.
ΡΟΥΘΗ ΜΑΙΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλο Μ.»	63	7363	άνεχ. Σικάγο 2 Αύγ.
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 12 Μαΐου
ΡΩΜΥΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	έφθ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 Αύγ.
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)		έτ. «Προμπατίνα»	53	1837	έφθ. Γκρείτ Γιάρμουθ 6 Αύγ.
SAINT ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνή»	54	2730	άνεχ. Μπέλεμ 27 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν
SAINT ΑΝΑΡΕΑΣ (κυρι)		έτ. «Θάντερ»	58	3066	άνεχ. 'Αμδέρσαν 8 Αύγ.
SAINT ΑΣΣΗΜΙ		έλλην. ουμφέροντα	65	27042	ύπο παραλαβήν
SAINT ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλαος»	57	20686	άνεχ. Γιρολατάρ 1 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδας
SAINT ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Ελεν»	56	2285	έφθ. Νέαν Ύόρκην 4 Αύγ.
SAINT ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Εμμανουέλ»	59	17994	άνεχ. Βίλμικτον (Β.Κ.) 30 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
SAINT ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίν»	58	9150	έφθ. Κοοίν 5 Αύγ.
SAINT ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλαος»	56	12279	άνεχ. Νεάπολιν 8 Αύγ. διά Μπάνιας
SAINT ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 23 'Ιουλ.
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλ»	66	16334	έφθ. Νέαν Ύόρκην 28 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
SAINT ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσα»	53	12453	άνεχ. Πόρτ Ελέζερποτ 6 Αύγ.
SAINT ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22109	εις Αμδούργον ἀπό 14 'Ιουν. (επισκευαί)
ΣΑΝΤΙΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 22 'Ιουλ. διά Σουγκέι Πακνιγκ
ΣΑΛΑΒΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλθια»	56	8522	διπλήθ. Γιρολατάρ 25 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)		έτ. «Κρυογκένικ»	52	13542	έφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Άπις Δημητρόπ.»	71	12100	εις Κλάδιντμπανκ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ		έτ. «Άπις Γιάννης»	71	12100	εις Κλάδιντμπανκ ύπο συμπλήρωσιν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίσα»	57	8952	άνεχ. Νιού Γουέστιντοντερ 16 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρέ Ρίος»	51	10255	έφθ. Αμδούργον 6 Αύγ.
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάξια»	50	1439	έφθ. Ρουέν 4 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηνούαίνα Κάρριερς»	55	11922	έφθ. Χούκ Κόγκ 26 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	29486	άνεχ. Πουάντ ά Πιέρ 1 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναρθίνια»	46	2849	έφθ. Χιούστον 6 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Σεράνταριαλ 27 'Ιουλ. δι' Αμδούργον
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	άνεχ. Γιουροπόρτ 27 'Ιουλ. διά Μπόννυν
ΣΑΞΕΣΟΡ (κυρι)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9144	άνεχ. Γιουροπόρτ 29 'Ιουλ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΣΑΧΟΥΓΟΥΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαξεδόρ»	63	11471	έφθ. Κοκούρα 31 'Ιουλ.
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ. 61)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	70	11329	έφθ. Απανα) Λάγκος 7 Αύγ.
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεσον-Φράντερ»	44	14020	έφθ. Φίλαδελφειαν 15 'Ιουλ.
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		έτ. «Ιντάρτοριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 16 'Ιουλ.
ΣΗ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάνα»	59	9165	άνεχ. Μπωμόντ 29 'Ιουλ. δι' Ειλάτ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάρμα»	71	11055	διπλήθ. Γιρολατάρ 4 Αύγ. δι' Αύγούσταν
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πέλλα»	51	1522	άνεχ. Μασσαλίον 4 Αύγ.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορντού»	51	3904	άνεχ. Τόκιο 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σπηγκαλ»	61	13083	άνεχ. Βενετίαν 30 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΣΙΛΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλβερ Κόουστ»	48	7473	άνεχ. Ρουέν 31 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΙΛΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλβερ Χόουπ»	45	5319	διπλήθ. Παναϊ 26 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σιτάρντασ»	65	33287	έφθ. Κούρε 17 'Ιουλ.

ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινοέριτυ»	54	15463	έφθ. Μη. "Αύρες 5 Αύγ.
ΣΙΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βιασέλλα»	70	18287	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 4 Αύγ.
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έφτι»	47	1108	εἰς Πειραιά ἀπό 18 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγαππο»	57	944	ἀνεχ. Λιβερπούλ 31 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμεζ»	57	984	ἀνεχ. Λονδίνον 22 'Ιουλ. διὰ Νεάπολιν
ΣΙΘΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13906	ἀνεχ. Χαροκόπειον 20 'Ιουλ. διὰ Σάντα Μάρτα
ΣΚΑΪΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόσα»	63	12273	ἀνεχ. Τεμπλαντόρα 5 Αύγ. διὰ Μόμπιλ
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέθεν 'Αιλε»	59	8497	έφθ. Ικικ 5 Αύγ.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιουνο»	64	17487	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 4 Αύγ. διὰ Λάς Μίνας Μπαίν
ΣΟΒΕΡΙΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Πασιφίκη»	57	3070	ἀνεχ. Βίλμιγκτων (B.K.) 4 Αύγ. διὰ Λάς Μίνας Μπαίν
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΡΟΥΜΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρινέντκο»	58	4403	ἀνεχ. Κέπι Τάουν 26 'Ιουλ. διὰ Τζακάρτα
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τάιγκερ»	62	28387	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	7258	ἀνεχ. 'Αθάναν 17 'Ιουλ. διὰ Γκουαντανάμο
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΣΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντατλάντικ»	62	10862	ἀνεχ. Σάντος 14 'Ιουλ. διὰ Βιτόρια
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 'Ιαν.
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	ἀνεχ. Τομπρού 2 Αύγ. διὰ Μιζουσίμα
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Τουνέστουγιντ»	57	10398	έφθ. Χιούστον 30 'Ιουλ.
ΣΠΑΓΚΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδεν Σινζ»	54	1681	ἀνεχ. Φλέντμπουργκ 29 'Ιουλ. διὰ Πιτέα
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτα»	69	8825	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουν. διὰ Κασσιούγκ
ΣΠΑΡΤΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλλα»	56	1743	διπλήθε Ουσάντ 26 'Ιουλ. δι' 'Ανκόνα
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	ἀνεχ. Αμβέρσαν 7 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οὐλουσοες»	64	34593	ἀνεχ. Τομπρού 10 'Ιουλ. διὰ Σαίν Κρουά
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 12 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ Λ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπάλα»	40	2208	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	56	30709	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Me) 3 Αύγ. διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργινούσσαι»	52	10407	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διὰ Κούθαν
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλχα»	55	8623	ἀνεχ. Γιέμπο 18 'Ιουλ. διὰ Σαφάγκα
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σοντίνι»	55	3398	ἀνεχ. Μπέλεμ 24 'Ιουλ. διὰ Πόρα "Αίλαντ
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόρλαντη»	60	10733	έφθ. Ταλκαχούνο 24 'Ιουλ.
ΣΤΟΙ'ΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σδουγγοϊντη»	71	71208	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουλ.
ΣΤΟΑΤ ΑΔΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθενιρ»	53	8031	έφθ. Λιοσαδώνα 6 Αύγ.
ΣΤΟΑΤ ΕΝΤΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουόριους»	54	12237	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ.
ΣΤΟΑΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακο Στάρη»	51	12540	έφθ. Παραμαρίμπο 26 'Ιουλ.
ΣΤΟΑΤ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίγκουελ»	54	11582	έφθ. Αίλ ο Γκραίν 8 Αύγ.
ΣΤΟΑΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13481	έφθ. Ρόττερνταν 24 'Ιουλ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμώνη»	69	16320	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 4 Αύγ.
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμη»	53	5916	ἀνεχ. Τάραντα 26 'Ιουν. διὰ Πιομπίνο
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στήμη Ναθ.»	53	1764	έφθ. Σέτε 4 Αύγ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	50	1776	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Μπάρι
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	68	9024	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ.
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίθουρ Κόουστ»	44	8636	ἀνεχ. Τρινκομαλί 2 Αύγ. διὰ Ποντίσερυ
ΤΑΙΝΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ»	55	10697	έφθ. Αγ. Θραγκίκον 12 'Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (ΑΙΓ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπανέζα»	44	7349	ἀνεχ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διὰ Ντακάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρορεύ»	60	8742	έφθ. Νομέα 6 'Ιουλ.
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταροΐη»	58	13581	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Ιουλ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	ἀνεχ. Ταϊλ οφ Μπάνκ 4 Αύγ. διὰ Δάντσικ
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταροσινίφτη»	57	7977	έφθ. Ταϊλ οφ Μπάνκ 29 'Ιουλ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓΓΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	ἀνεχ. Ρίο Γκράντε 2 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	68	11025	έφθ. Μπατόν Ρούζ 23 'Ιουλ.
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδωνη»	47	5605	ἀνεχ. Κολόμπη 26 'Ιουλ. διὰ Ποντίσερι
ΤΑΡΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεμπο»	55	17103	έφθ. Νέαν 'Υρκην 6 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ 'Αναστάσιος»	57	21450	έφθ. Χιούστον 6 Αύγ.
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	54	1592	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
ΤΕΚΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρεξ»	55	15807	ἀνεχ. Μούμπας 7 Αύγ. διὰ Βίλελμοχαφεν
ΤΕΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαέρτης»	51	11110	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 4 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδέσον 'Οίλη»	68	48339	ἀνεχ. Ζευμπρούγκε 6 Αύγ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΤΕΡΡΟΥ (δ.)		έτ. «Τέρρου»	52	12152	έφθ. Στοκχόλμην 5 Αύγ.
ΤΕΧΟΓΚΑ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	58	1870	έφθ. Ντόρτρεκτ 6 Αύγ.
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνγκούρο»	68	14800	ἀνεχ. Κασσιούγκ 30 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδης
ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21831	έφθ. Κόπερ 8 Αύγ.
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτην»	65	19421	έφθ. Τομπάτα 17 'Ιουλ. δι' 'Ονομίκη
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σπονρέϋ»	69	9072	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 6 Αύγ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10856	εἰς Σάντερλαντ ἀπό 27 Φεβρ. (ἐπισκευαι)
ΤΖΟΥΓΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14800	ἀνεχ. Σιμίζου 8 'Ιουλ. διὰ Μπιντάν
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ορέ Καούγκο»	57	6590	εἰς Καρούσετ ἀπό 20 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπό»	54	19129	έφθ. Τζεμπέλ Ντανά 8 Αύγ.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικ»	66	39556	ἀνεχ. Πούλη Μπούκον 5 Αύγ. διὰ Μίνα ἀλ Φαχάλ
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	9680	ἀνεχ. Βανκούμπερ 6 Αύγ. διὰ Κίναν
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπρίς»	55	22891	ἀνεχ. Νέαν 'Υρκην 27 'Ιουλ. διὰ Ράς Τανούρα
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάιν»	39	5270	έφθ. Πειραιᾶ 15 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ (κ.)		έτ. «Σῆπ Κρέστο»	59	1219	άροει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαΐου
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	28798	έφθ. Φίλαδελφειαν 6 'Ιουλ.
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	ἀνεχ. Κομώ Μπαιν 6 Αύγ. διὰ Βραζιλίαν
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)		έτ. «Τολλάνα»	59	12821	εἰς Νέαν 'Ορλέανην 1 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΤΟΜΑΖΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άθερόλα»	28	1390	εἰς Παλέρμον ἀπό 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορενία»	57	8077	εἰς Σιμίζου 4 Αύγ.
ΤΟΡΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	21617	έφθ. Αμέρερσαν 8 Αύγ.
ΤΡΕΙΓΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντη»	61	24461	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΓΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντη»	54	12570	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανρομέδα»	54	6640	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 7 Αύγ. δι' 'Υκοπιλάγια
ΤΡΙΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	έφθ. Χοραμσάρ 5 Αύγ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10423	έφθ. Νέαν 'Υρκην 29 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Τράνσορπτ»	57	10493	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην
ΤΡΙΠΟΔΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντουν»	67	34501	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουλ. διὰ Χάρηκ 'Αίλαντ
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	ἀνεχ. Τόρ Μπαιν 2 Αύγ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	ἀνεχ. Ρόττερνταν 24 'Ιουλ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμνια»	60	10470	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.
ΤΣΑΛΛΑΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Κλίνπερ»	66	45255	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διὰ Ράς Τανούρα
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοάλλεντζερ»	51	2491	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΤΣΕΡΓΚΟΥΤ' (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	ἀνεχ. Ντακάρ 2 Αύγ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Hot Μεντιτεράνεαν»	57	1177	ἀνεχ. Λεμεσόν 6 Αύγ. διὰ Πύλον
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδροῦσσα»	55	21088	διπλήθε Ούσαντ 7 Αύγ. διὰ Ράς ές Σιδέρη
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σπονράιν 'Οίλη»	71	105784	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15006	άροει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8 'Απρ.
ΦΑΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνονερ»	45	13849	ἀνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	13548	άροει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουλ.
ΦΑΙΛΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άλορα»	60	13998	έφθ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	ἀνεχ. Λορεντζό Μάρκες 16 'Ιουλ. διὰ Σιμίζου
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη»	57	21910	εἰς Καϊν 6 Αύγ.
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	ἀνεχ. Μόντρεαλ 31 'Ιουλ. δι' 'Ιταλίαν
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιμάστερ»	56	5613	ἀνεχ. Ντακάρ 27 'Ιουλ. δι' 'Ινδίαν
ΦΕΛΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγρόρας»	53	1430	ἀνεχ. Ριγιέκαν 7 Αύγ.
ΦΕΡΣΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπολη»	53	6415	ἀνεχ. Βαρκελώνην 2 Αύγ. διὰ Χάρηα
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	ἀνεχ. Λός Λός 'Αντζελες
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπανίδη»	36	3149	ἀνεχ. Πουατ Νουάρ 31 'Ιουλ. διὰ Μαγιούμπα

ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. Πασίφικ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 22 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ άνεχ. Καλκούτα 25 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ'ΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Νάσιοναλ» .....	59	15914	άνεχ. Τοκοπίλα 28 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα διπλήθε Παναμᾶ 3 Αύγ. διά θιλασθέλειαν
ΦΛΑΜΙΓΚΟ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Εύσωρέκα» .....	49	1502	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Νόρκοπικ
ΦΛΕΡΤΙΕ (κ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Άραινόν» .....	54	2519	άνεχ. Στοκχόλμην 22 'Ιουλ. διά Κλαϊπέντα
ΦΛΩΡΑ II .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Άφρομαρ» .....	60	5044	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΑΙΗΤ (π.) .....	(N.A.T.) .....	έλλην. συμφέροντα .....	43	6338	ΕΠΩΛΗΘΗ
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Άλορα» .....	60	13997	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Αύγ.
ΦΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Φορτσιούτυ» .....	53	10945	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Φρατέρνιτυ» .....	63	10382	έφθ. Ριγιέκαν 8 Αύγ.
ΦΡΕΑΤΤΥΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Φρεαττύς» .....	52	3714	έφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 3 Αύγ.
ΦΡΕΖΑ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ντόθερ» .....	58	12035	άνεχ. Δουνκέρκην 5 Αύγ. διά Μόντρεαλ διπλήθε Ντόθερ 27 'Ιουλ.
ΦΡΗ ΛΑΝΣΙΣΕΡ (κ. μικτόν) .....	(N.A.T.) .....	έλλην. συμφέροντα .....	59	18047	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16 'Απρ. άνεχ. Σάντος 4 Αύγ. διά Ρίο Γκράντε άνεχ. Τομπρόύκ 23 'Ιουλ. διά Χοθίκ
ΦΡΗ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κυπρ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κλαιρην» .....	44	7061	άνεχ. Τομπρόύκ 23 'Ιουλ. διά Χοθίκ
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Άλφοτρίν» .....	57	10493	άνεχ. Τομπρόύκ 23 'Ιουλ. διά Χοθίκ
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Άλμα» .....	68	44646	άνεχ. Πόρτ Λάτα 30 'Ιουλ. διά Ναυκόγια
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ. .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Ελκαπιτάνι» .....	67	36365	άνεχ. Πόρτ Λάτα 30 'Ιουλ. διά Ναυκόγια
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Χάππυ» .....	48	10703	διπλήθε Κωνιών πολιν 24 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν έφθ. Μάλταν 8 'Ιουλ. (έπιοκευαι)
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.) .....	έτ. «Χαρικλεία» .....	59	21357	άνεχ. Σιγκαπούρην 30 'Ιουλ. διά Τορόντο
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πιλγκριμ» .....	56	10523	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 'Απο.
ΧΙΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Χίο» .....	56	10542	ύπο παραλαβήν
ΧΡΙΛΑΚ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Χρίλακ» .....	44	2783	άνεχ. Χάμπτον ρόδας 3 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν έφθ. Σιδηνεύ 1 Αύγ. διά Μπέιρα
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.) .....	έλλην. συμφέροντα .....	64	1199	έφθ. Γιοκαϊό 31 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Φιντέλιτυ» .....	66	19419	άνεχ. Βιζακαπατνάν 6 Αύγ. διά Φουκουγιάμα άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Φρεαττύς» .....	58	10351	άνεχ. Άμβούργον 31 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ άνεχ. Πουάντ α Πιέρ 13 'Ιουλ. διά Σαουδ. Αραβίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Οσεάνο 'Ατλαντικο» .....	59	29141	άνεχ. Τομπρόύκ 23 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Α. .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Κόδων» .....	71	16275	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Σανγκόνημ» .....	71	124000	άνεχ. Άμβούργον 31 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ άνεχ. Πουάντ α Πιέρ 13 'Ιουλ. διά Σαουδ. Αραβίαν
ΧΡΥΣΗ Α. Σ. .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Μαρκρία» .....	51	5563	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 3 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Πασίφικ "Οίλα"» .....	66	41066	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Μορμουγκάο
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Βίρα» .....	60	29086	
ΩΚΕΑΝΟΣ .....	(N.A.T.) .....	έτ. «Νέπτουν» .....	67	28021	

<b>"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"</b>		
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76		
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ		
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.		
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΩ:		
Έκδότης - Διευθυντής <b>Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ</b> Όρφεως 18 - Ν. Σμύρνη	Διευθυντής Συντάξεως <b>ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ</b> Αριστοτέλους 180 - Αθήναι	Διευθυντής Τυπογραφείου <b>ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ</b> Θέμιδος 80 - Αμαρουσίου
Τυπογραφικαὶ ἐγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεὺς		

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 261

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1971

### The Coloured Crew Problem

The radio officer of a small Greek cargo ship tells us that his ship's crew is composed of eighteen coloured seamen and only seven Greeks. The coloured men are Egyptians, Sudanese and Somalis who fly at each others' throats at the slightest provocation and are separated with difficulty by the Greeks.

They are lazy and incompetent and the officers have to take turns at the wheel because the coloured men are useless as helmsmen. They are even worse when it comes to chipping and painting.

In such circumstances, the Master can only hope that his officers will put up with the situation. Otherwise, they give up at an early stage and leave the ship for another berth.

On the same subject, an AP report from Warsaw describes a mutiny on a Greek ship at Gdynia by a Filipino crew of 15 who allegedly complained about living and working conditions aboard. As soon as the differences were settled, the remaining 20 Greek members of the crew threatened to walk off the ship if the Filipinos were retained on board. A small fire then broke out on the vessel which was put out in time.

Finally, a shipowner of our acquaintance tells us that the situation has reached a point where the dissolution of Greek shipping will be inevitable unless the crew problem is solved. Accidents attributable to bad seamanship and inexperience are mounting and unless we can inject new blood in the ranks of our ships' crews, we are surely heading for disaster.

He says the preliminary training schools of Preveza and Mihanionia must function as soon as possible. A third school is also necessary so that a total of two thousand youngsters can be taught the rudiments of seamanship before they embark as deck boys.

Some shipowners are suggesting that besides free board and lodging, a further incentive should be provided for such youngsters in the form of a monthly stipend of say about five hundred drachmas. This would come in handy for those who have no means of support and would also enable them to help

their families while at the school. The money could come from a special fund to be set up for this purpose.

We think this is a good idea and that it should be applied forthwith. Incentives such as these are being adopted in all maritime countries facing the same problem. Unfortunately, in Greece, nothing has yet been done to encourage more youngsters to go to sea and the result is that our shipowners have been forced to resort to coloured crews. As things have turned out, this does not solve the problem but merely compounds it.

### International Certificates

The views prevailing in IMCO circles regarding the adoption of international standards of qualification for the officers and crews of merchant ships are worthy of close attention on our part.

As far as the substance of such a development is concerned, Greece has nothing to fear. Ever since the establishment of an independent Greek state, the standards of qualification have always been high and have always been respected in the rest of the world. We have a network of efficient merchant navy training schools throughout the country and the exams candidates have to pass are strict even if they do have some shortcomings.

Nevertheless, we should be constantly revising and improving our training methods in order to keep up with the times. Our merchant fleet is fast becoming up-to-date and the men who man it should be trained in such a way that they can cope with the navigational aids and automated machinery they will find in many of our newbuildings.

### More Engineers

The four Training Schools for Merchant Navy Engineers have turned out a total of 122 engineer apprentices this year. This is most encouraging when one considers that only 46 were graduated last year.

Sixty of them were graduated from the

Aspropyrgos School as against twelve last year. The newly-founded Salonia school turned out twenty-five, the Chios school ten as against seventeen last year and the Skaramanga school produced twenty-seven as against seventeen last year.

Of course, these 122 apprentices are hardly sufficient to fill the yawning gaps in our ships' complements. But more engineers are graduated from private and night schools although there are no figures available for the exact number.

Nevertheless, the fact remains that we are seriously short of engineers and that even if four times the number who are graduated every year became available, they would still not be enough to man our fast-growing fleet.

It is therefore obvious that more public training schools are needed and very badly at that.

### The Mediterranean Cargo Ship

The current depression in the freight market has brought home with a vengeance the basic weakness in the operation of the Mediterranean-type cargo ship. The weakness lies in the high running costs which render it unprofitable as soon as freight rates drop below an optimum level.

As a result, many of these small freighters have been laid up since the freight market situation no longer allows them the margin of profit necessary to cover high insurance rates, high port dues, costly repairs and high victualling costs. The biggest contributor to the high running costs, however, is the wage scale and the crew complement requirements for this type of ship.

A shipowner who has studied these costs has worked out that each member of a 4000-ton cargo ship with a 24-man crew costs \$ 13 per day, contributions included. This is higher than the cost on any other foreign-flag ship and is another result of the shortage of officers and men which forces shipowners to pay wages above the minimum scale of the collective agreement.

These high costs, together with the com-

## 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)

petition from communist bloc ships and the dearth of cargoes is forcing the Greek Mediterranean-type freighter into oblivion. This is a sad admission to have to make and sadder still is the fact that we have no ready suggestion to make that might help it to survive.

## The Mediterranean Passenger Ship

Our Mediterranean passenger ships and our inter-island coastal vessels are riding the crest of the seasonal boom. They are packed to capacity on every sailing from Venice, Ancona and Brindisi and from Piraeus to Crete and the Aegean islands. So are the cruise ships that perform regular three- and seven-day cruises.

The only trouble is that this boom lasts only a few months during the year. Four at the most. As soon as the autumn sets in, the traffic drops practically to zero.

If our coastal ship owners are to replace their vessels with newer, faster and more comfortable units, they will need state support of some kind. Otherwise they will almost surely suffer losses and eventually withdraw from the scene. No coastal shipping enterprise has ever flourished in Greece. Companies are formed with high hopes and ultimately end up in the red. Their backers, sadder but wiser, turn to other fields of endeavour. That is the problem that somehow has to be solved.

## Cruise Ships

More and more cruise ships are entering the field. There will be more of them in the Aegean next year and more passenger liners are turning to cruises in the Caribbean and the Mediterranean.

There will be four new Greek cruise ships in the Aegean in 1972. They are Mr. Bilini's "Phoenix", Sun Line's "Stella Solaris II", Hellenic Mediterranean Lines' "Aquarius" and one more owned by Mr. Efthymiadis.

There will also be two Italian cruise ships in the Eastern Mediterranean, one operated by Costa Line and the other by Adriatica.

Moreover, all the large passenger companies in Britain, France, Scandinavia and, more recently, Italian Line and Hapag-Lloyd, are turning their liners into cruise ships for the Caribbean trade where competition promises to be stiff indeed. Ten Scandinavian newbuildings, the last word in cruising luxury, are aiming to corner the Caribbean market while the success of Home Lines' "Oceanic" has prompted Mr. Anthony Chandris to place two liners on the New York-Bermuda run and Greek Line to do the same with the "Olympia".

As long as the affluent society in the United States and in Western Europe continues to flourish, there will be more than enough customers for these ships. But if a depression sets in as it appears to be doing in the United States, their position will be a difficult one to say the least.

Greek shipowners have entered the cruise field with their usual temerity. Thirty large and small Greek-owned cruise ships are currently in operation and have done very well so far. We can only hope they will continue to do so and that they will not be adversely affected by the growing competition from all sides.

## Small Drydocks

The Association of Mediterranean Ship Owners has sent a memorandum to the Minister of Mercantile Marine stressing the need for more drydocks in the small capacity range.

They point out that the two graving docks and the two floating docks in Piraeus are not sufficient for the needs of Mediterranean shipping when priority is usually given to passenger ships, ferries and warships. The docks at Skaramanga and Eleusis are large-capacity docks and are usually taken up by large vessels. Even if they were not, the cost of using them is prohibitive.

The Association suggests that the Piraeus Port Authority should acquire a floating dock with a lifting capacity of 5000 tons and reserve it for the exclusive use of Mediterranean-type cargo ships in such a way that it can be booked without fear of cancellations in favour of ships enjoying priorities.

An alternative solution is the acquisition by the state of a small-capacity dock for the exclusive use of the Greek Navy but which can be used by cargo vessels when it is free.

## Congratulations!

One of the noblest human acts is the saving of life at sea. The Master of the Japanese ship "Yamakiwo Maru" has sent a telegram of thanks to the Master and crew of the Greek ship "George Matsas" which rescued 36 crew members of the Japanese ship when she sank in the Indian Ocean. The Japanese master, in his message, extolls the manner in which Greek seamen uphold the high traditions of their maritime heritage.

We add our own congratulations to the Master and crew of the "George Matsas" notwithstanding the fact that acts of heroism and self-sacrifice on the part of Greek seamen are common occurrences.

## Expatriate Greeks

The Greek press has recently been playing up the contributions to the national economy of shipowners established abroad and of other Greeks who have made good in foreign lands.

They are responsible for Greece's invisible earnings from shipping, from remittances and, to a noteworthy extent, from investment capital flowing into the country.

In spite of the fact that the statistics are often incomplete, Greece's foreign exchange revenues from shipping are always at the top of the list of such sources of income.

Expatriate Greeks have almost always been a credit to the home country and have made good in spite of the many difficulties and challenges they have had to face.

And when they have reached the top, they have never failed to remember their land of origin. Everywhere around us, in Athens as well as in the provinces and islands, we see evidence of their generosity and sincere desire to do something for their country.

