

NAYTIKA XRONIKA



15η Σεπτεμβρίου 1971

Αρ. Φύλλου 871/630



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Μ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 871/630

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1971

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ηρχισε, όλιγον κατ' όλιγον, νά προσαρμόζεται η ναυλαγορά εις τάς έκ της νομισματικής κρίσεως καταστάσεις. Ναύλοι έλαφοφρώς πως βελτιωμένοι πληρώνονται διά τά ξηρού φορτίου σκάφη, καλύπτοντες, έν τινι μέτρω, τά ηγήσιμες, έκ της υποτιμήσεως τού δολλαρίου, έξοδα τών πλοίων. Μισθώματα, έπιστρεψη, καλύπτερα συνεφωνήματα διά χρονοναυλώσεις. Κάπως περισσότερα ήσαν και τά προσφερόμενα φορτία. Όπωσδήποτε, όμως, ή έπανοδος τών Ιαπωνών εις τήν ναυλαγορά δὲν φαίνεται λίστην προσεχής και ή έπιφύλαξης τών άλλων μεγάλων φορτωτών, παρά την άφθονίαν τού προσφερόμενου τονάζ, διά ναυλώσεις άπωτέρων πως ήμερομηνών, είναι χαρακτηριστική τής γενικοτέρας κρίσεως, ήτις κροτεῖ εις τάς διεθνείς συναλλαγάς από τήν νομισματικήν άσταθειαν.

Δεν έπιστημαίνεται και αύξησης τού παροπλιζόμενου τονάζ. Οι έφοπλισταί, έπι τή έλπιδι, λόγω έποχης, έξόδου από τήν άπο μηνών κρατούσαν στασιμότητα, προτιμούν νά κρατούν τά πλοία των έν τινησι, άποφεύγοντες τών δαπανηρών παροπλισμόν.

* * *

Μετά τήν άνατμησην τού γιέν, άλλα και τήν αύξησην κατά 10% τών είσαγωγικών δασμών από τήν Αμερικήν, ή άνακαμψις τής Ιαπωνικής Οικονομίας τοποθετεῖται εις τό τέλος τού 1972. Προεβλέπετο αύτη διά τάς άρχας τού έτους.

Πολλά, πάντως, θά ξεκαρτθούν από τήν συνερχομένην εις Λονδίνον διάσκεψιν τών δέκα μεγάλων βιομηχανικών χωρών, ή όποιας και θά άσχοληθη με τή έξένερσιν νέου νομισματικού συστήματος, όπερ και θά συζητηθή έν συνεχεία εις τήν γενικήν συνέλευσιν τού Νομισματικού Ταμείου, τήν συνερχομένην εις τό τέλος Σεπτεμβρίου εις Ούασιγκτώνα.

* * *

'Ο άναπόφευκτος, λόγω τής νομισματικής κρίσεως, περιορισμός τών διεθνών έμπορικών συναλλαγών ήρχισεν ήδη προκαλών και τήν μείωσιν τών είς πρώτας ψάλια μεταφορών. Διά τήν Ιαπωνίαν, συγκεκριμένως, αι έπιπτώσεις είναι ήδη σοδαφέρεται, λόγω και τής άνατμησης τού γιέν. "Επι ολιγώτερα θά είναι τά φορτία γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματων διά τήν παραγωγήν ήχαλυσθεί, τού όποιου και αι έξαγωγαι πρός τήν Αμερικήν όπωσδήποτε θά μειωθούν.

* * *

Τά πλέον ταλαιπωρούμενα από τήν κρί-

σιν σκάφη δέν είναι μόνον τά άναλισκοντα τά πολλά καύσιμα ατμοκίνητα, άλλα και τά μεγάλα μπάλκα κάρριερς, τά άλλοτε τόσον περιζήτητα και κερδοφόρα. Λόγω τής μικροτέρας καθ' άλλον τών Κόσμου παραγωγής χάλυβος άλιγώτερα είναι τά φορτία σιδηρομεταλλεύματος και γαιανθράκος, ένω και ι χρονοναυλώσεις τών σκαφών αύτών έπαισαν προσφερόμεναι.

Πολλά υποχρεούνται εις τήν άναληψιν μεταφορών μέν άλιγώτερον από τό μέγεθός των φορτίου. Δέχονται γαύλους χαμηλούς, μη καλύπτοντας ούδε τά ήμερησιας έξοδα κινήσεως, ίνα άποφύγουν τον παροπλισμόν. Ή έλπις τής λίστη, κατά τινας, προσεχούς καλυτέρας αύριον, τά διατηρεῖ έν κινήσει. "Αν αύτη φρουρή αποδειχθεί, οι άριθμοι τού παρωπλισμένου τονάζ θά φθάσουν εις άπρόβλεπτα ύψηλά έπιπεδα.

* * *

Συμφώνως πρός έκθεσιν δημοσιευθείσαν προσφάτως εις Τόκιο ύπό τού 'Υπουργείου Μεταφορών, τό κατά τό παρελθόν έτος Ισοζύγιον ναυτιλιακών πληρωμών τής Ιαπωνίας έκλεισε πολιθηκόν, εις έπιπεδον ένως και πέλον δισεκατομ. δολλαρίων. Τούτο παρά τό γεγονός ότι Ιαπωνικαί ναυτικαί έταιρια μετέφερον κατά τό 1970 διά πλοίων των 344.000.000 τόνους φορτίων, τά όποια ήσαν κατά 27,5% άνωτερα τών τού προηγουμένου έτους.

Τά 63% τών φορτίων είσαγωγών εις τήν Ιαπωνίαν και τά 54% τών έξαγωγών μετεφέρονται διά πλοίων ιαπωνικών, άλλα κυρίως ξένων, ναυλωμένων ύπό ιαπωνικών ναυτικών έταιριών εις τήν έλευσθεν ήγορην. Κατάδηλος θήν ή ζωτική σημασία τού ιαπωνικού παράγοντος διά τήν διεθνή ναυλαγοράν. Ή άποκή του έπιτείνει τήν ύφεσιν τών άπο θαλάσσης μεταφορών.

* * *

Μακαρίζομεν δύσους ήγιοντας νά έχουν χρονοναυλωμένα τά σκάφη των —ύγρου και ξηρού φορτίου— με ναύλους ήπωσδήποτε καλούνται, έκεινους τού παρελθόντος «μπούμ». Δέν είναι, δώμας, άλιγις και αι δυσχέρειαι πού άντιμετωπίζουν οι έφοπλισταί τών ύπο μακροχρόνιον τάιμ παράτερ σκαφών. Δέν λείπει από τούς ναυλωτάς ή κακοπιστία, ή προσπάθεια ύπεκφυγής από τάς υποχρέσεις των. Η έλαχίστη από τό ναυλούσμφων έκτρητη, λόγω έκτακτου τινός γεγονότος, διποτελεί τήν δικαιοιογίαν τού «off hire», εις τινας δι περιπτώσεις και τής καταγγελίας τής συμβάσεως.

Περικοπήν τών μισθωμάτων, κατόπιν συμ-

φωνίας ύπό τήν πίεσιν τών πραγμάτων, έπειταν ήδη ναυλωτά τίνες. "Άλλοι, κερδοσκόποι τής περιστάσεως, ήγνόησαν τάς συμβατικάς των υποχρεώσεις. Τινές και έηγηφνισθησαν. Μεμονωμένα, πάντως, τά κρούσματα, χαρακτηριστικά, θώμας, τής κρίσεως. Θά πολλαπλασιασθούν άν αύτη παραταθή. Δέν συμβαίνουν, άλλως τε, δια πρώτη φοράν αι άνωμοδίαι αύται. Συχνόταται και είς τό παρελθόν, ζταν τήν εύφορίαν τών καλών ναυλών διεδέχετο ή δυσπραγία, ή κρίσις.

* * *

Αι Διασκέψεις (Conferences) τακτικών γραμμών, τών όποιών οι ναύλοι καθορίζονται εις δολάρια, σπεύδουν ή μία μετά τήν άλλην νά τούς άναπροσαρμόσουν, μετά τήν έ τών πραγμάτων υποτίμησην τού άμερικανικού νομίσματος. Αι έπερχομεναι είς τά ναυλολόγια αι άγηστεις, κυμαίνονται μεταξύ 2½ - 6%.

Αποδεικνύεται, διά μίαν άκομη φοράν, πόσον στοιχερά είναι ή έκμετάλλευσις τών τακτικών γραμμών, κατ' άντιθεσιν πρός τά παλιντροπον έχοντα τήν τύχην τράμπης, τά έρειδοντα είς τόν νόμον τής προσφοράς και ζητήσεως, με τάς τόσας γνωστάς διακυμάνσεις.

* * *

Είς ώρισμένην παραχώρησιν πρός τούς έφοπλιστάς τών διά μακρόν διάστημα χρονοναυλωμένων δεξαιμενοπλοίων προέβει τελευτών ή «Σλέλλ», έλεγετο δέ οτι, θά τήν άκολουθησε και ή Μπρίτις Πετρόλεουμ. 'Ανετιμήθη, έν τώ μεταξύ, τόσον τό κόστος τών δαπανών κινήσεως τών πλοίων —ασφάλεια, έπισκευαί, μισθοδοσία κλπ.— οώς έκριθη δίκαιον νά ύψηφθη κατά τι τό μίσθωμα τών χρονοναυλώσεων. 'Υπολογίζεται ή παραχώρησις αύτή είς 6.000 δολλάρια μηνιαίως διά σκάφος 20.000 τόνων και είς 10.000 δολλάρια διά σκάφος 70.000 τόνων. 'Έλεγετο οτι διά τήν Μπρίτις Πετρόλεουμ ίσως νά είναι άνωτερα πως ή παραχώρησις.

* * *

Η ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΙΣ

Πολύ φοδούμεθα οτι θά χρειασθή νά έπιδείξωμεν ίδιαιτέραν προσοχήν έπι τού θέματος τής διεθνοποιήσεως τής ναυτιλιακής έπιχειρησεως, ήτις φαίνεται κατέχουσα μονίμως τήν σκέψιν τού Εύρωπαϊκού έφοπλισμού και άποτελεί τήν μόνιμον — και μόνην αισιόδοξον — έπωδον τών κατά κανόνα άπαισιοδόξων κρίσεών του περί τού εύρωπαϊκού ναυτιλιακού μέλλοντος.

Η έπικειμενατολογία είναι γνωστή: Εις τήν έποχην μας μόνον καθαρών πολιτικοί λόγοι, μεθ' άν συνδέεται ή έθνική άμυνα και τό έθνικόν γόνητρον, είναι δυνατόν νά δικαιολογηθούν τήν κατανομήν τής παγκοσμίου

ναυτιλίας είς έθνικούς στόλους. 'Αντιθέτως αἱ οἰκονομικαὶ διαπιστώσεις εὐνοοῦν ἀπολύτως τὴν ἔξαφάνισιν τῶν ἔθνικιστικῶν τούτων διαφορισμῶν καὶ ἐνθρόνουν τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὑπὸ νεας καὶ ευρυτέρας μορφάς, αἱ ὁποῖαι καὶ ὑπερκαλύπτουν τὰ στενά ἔθνικά συμφέροντα. Η τασίς αὐτὴ θὰ είχε πολὺ γοργοτέρας ἔξελιξιν, ἵνα ὠρισμένα πατροπαράδοτα δεσμευτεῖσι, ὅπως οἱ ἔθνικοὶ νόμοι, τὰ ἔθνικά ευεργετήματα, ἡ σύνδεσις πρὸς τὴν οἰκονομικὴν δραστηριότητα τῆς χώρας, ἡ ἔξασφαλιστικὴ τοῦ ἔθναγωγικοῦ αὐτῆς ἐμπορίου κλπ. δὲν ἔξηκολούσθων νὰ συνδέουν στενῶν τοὺς διαφόρους στόλους πρὸς τὰς χώρας, τὰς σημαίας τῶν ὅποιων φέρουν.

Παρὸ δὲ ταῦτα τὸ γεγονός ὅτι η ναυτιλία ἀντιπροσωπεύει τὴν μόνην πρὸς τὸ παρὸν ἐλεύθεραν ἀγοράν, ήτις ὑφίσταται εἰς τὸν κόσμον, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὸ γεγονός ὅτι αὐτὴ ὀφείλει ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν τεραστίαν τεχνολογικὴν προκλησιν τῆς ἐποχῆς μας, ἔχουν διευρύνει ἐπὶ τοσούτον τὰ ἔθνικά ναυτιλιακὰ προβλήματα, ὥστε ἡ λύσις των νὰ μὴν εἶναι δυνατὴ εἰμὶ ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου. Τὴν κυριωτέραν ἐκδήλωσιν τοῦ φαινομένου ἀποτελεῖ η εἰς ὠρισμένας χώρας κραυγαλέα ἀντίθεσις μεταξὺ τῆς θέσεως τῆς ἔθνικῆς των οἰκονομίας ἀφ' ἐνός καὶ τῆς ναυτιλίας των ἀφ' ἑτέρου. Παράδειγμα η ἀντίθεσις μεταξὺ τῆς τεραστίας οἰκονομικῆς ισχύος τῶν Η.Π.Α. καὶ τοῦ μετριωτάτου ρόλου ὃν διαδραματίζει η ναυτιλία των. Πλησίεστερον ἀκόμη είναι τὸ παραδείγμα τῆς Δυτ. Γερμανίας, εἰς τὴν οποίαν, η ναυτιλία είναι ὁ μόνος κλαδὸς ὅστις δὲν ἐπωφελήθη τοῦ μεταπολεμικοῦ οἰκονομικοῦ θαύματος τῆς χώρας αὐτῆς. 'Η αὐξησις τῶν μισθῶν καὶ τῶν καυσίμων, τὸ κόστος τῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν, αἱ ἐπιβαρύνσεις τῆς χρηματοδότησεων καὶ τῆς ἀσφαλίσεως καὶ ἀκόμη η ἀνατίμησις τοῦ μάρκου, ἐπεδάρων δεινῶς τὴν θέσιν τοῦ Γερμανικοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Η προσπάθεια ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως ὡδηγήσεν πρῶτον μὲν εἰς τὰς γνωστὰς συγχωνεύσεις ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ δεύτερον — ὅπερ καὶ πλέον ἐνδιαφέρον — εἰς τὴν περίφημον διεθνοποίησιν. Γερμανίας καὶ πλοιοῖς πωλοῦνται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀλλ' ἐξαὶ λόγου θοῦνται ἐμφανίζωνται εἰς τὰ δρομολογικὰ καὶ προγράμματα τῶν πωλητριῶν ἐταιριῶν. Τὸ τέχνασμα ὑπὸ λο-

γι ζεταὶ ὅτι ἐπέτυχε ν ἀ μειώσῃ κατὰ 25% τὰ γενικὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοιῶν αὐτῶν. Τουτὸ διποδεικνύει ὅτι συμφέρει ἀντὶ τῆς ἀπευθείας ὑπὸ τὴν ἔθνικην σημαίαν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἡ πώλησίς του εἰς ἀλλοδαπούς καὶ ἡ ταυτόχρονος υπὸ τῶν πωλητῶν ναυλώσις του. Τὸ ἀποτέλεσμα παρισταται ὡς μία ὄμαδική προσφυγή πρὸς σενας σημαίας, ἡ ὑπὸ ταῖς ὁποίαις εὐρυτάτη κεφαλαιούχη ἐπένδυσις ἔχει λάβει τὸν χαρακτήρα ἀσυλλήπτων συνδυασμῶν.

Καὶ τὰ ἀνωτέρω ἀποτελούν σκέψεις Σκανδιναύου δημοσιολογίου περὶ τὰ ναυτιλιακὰ ἀσχολουμένουν. 'Αλλ' εἰς αὐτὸ ἀκριβῶς τὸ σημεῖον ἔγκειται καὶ τὸ πρόβλημα διήματς. "Εχομεν μίαν μεγάλην, εὐήμερούσαν ναυτιλίαν, τὴν ὁποίαν καλύπτει η ἔθνικη μας σημαία. Τὰ πλεονεκτήματα της είναι γνωστά. Είναι ἀκόμη συναγωνιστική. 'Η Κυανολευκός ὄφειλει νὰ καλυπτῇ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἐλληνικὰ συμφέροντα. Οι ξένοι, οἵτινες προσπαθούν νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν σκέπην της, ἐπιδιώκουν κέρδη, τὰ ὁποία οὔτε μᾶς ὠφελοῦν οὔτε μας ἐνδιαφέρουν. 'Αν ἐπιθυμοῦν διειθνὴ τὴν μορφὴν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν ἐπιχειρήσεων, αἱ τὴν καμουν. 'Αλλ' οὐχὶ εἰς βάρος μας. Διότι, ἐάν ἔκεινοι τὴν λέγουν «διεθνοποίησιν» ήμεις τὴν θεωροῦμεν καθαρὰν ἀπαλλοτρίωσιν ζωτικῶν ιδικῶν μας, ἔθνικῶν καθαυτό, συμφέροντων.

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

'Απὸ τὴν Σουηδίαν, ἐπίσης, μᾶς ἔρχονται τὰ μηνύματα περὶ τῆς στροφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς ζένας σημαίας — τὰς σημαίας εὐκολίας καὶ κατ' ἄλλους ἀνάγκης.

Αἱ πολύμηνοι διαπραγματεύεισι μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν συνδικάτων τῶν ἀξιωματικῶν (μηχανῆς καὶ γεφύρας), ἔχουν μεχρι τούτην διὰ τὴν παραχώρησιν αὐξήσων κατά 27,5% ἐπὶ τοῦ ισχύοντος μισθολογίου ἀπερρίφθη κατηγορηματικῶς, ἀν καὶ αἱ μέσαι ἐτήσιαι ἀπολαβαὶ τῶν ἀξιωματικῶν φθάνουσι ηδη τὰς ἔξ περίπου χιλιάδας λιρῶν 'Αγγλιας.

Καὶ ἐδηλώθη ὅπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν": «Είναι ἀδύνατον τὸ σουηδικὸν πλοίον νὰ βαστάσῃ τὸ βάρος τῶν προβλημάτων ἀπαιτήσεων. Η καταστροφή εί-

ναι βεβαία. 'Η Ναυτιλία θέλει ἔξελθει τοῦ συναγωνιστικοῦ στίβου. Λύσεις δύο προβλήλονται: "Η νὰ ἐκποιηθῇ μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου η νὰ στραφώμεν πρὸς τὰς ζένας σημαίας, ἐπανόρθωντες τὰ σκάφη μας μὲ εὔηνότερον πλήρωμα. 'Ωρισμένοι ἐφοπλισταὶ προσέφυγον ηδη πρὸς τὴν δευτέραν λύσιν. Είναι η μόνη δυνατή, ἵνα κρατήσωμεν τὴν συναγωνιστικήν μας ίκανότητα.

Πρέπει, κατὰ συνέπειαν, νὰ περιμένωμεν ἔντασιν τῶν προσποθειῶν τῶν ζένων ἐφοπλιστῶν, ὅπως οἵτινες στέλθουν καὶ εἰς τὸν ἀλληνικὸν ναυτιλιακὸν χώρον. Οἱ Γερμανοὶ πρῶτοι αὐτὸ πράττουν. Οἱ Σκανδιναύοι τοὺς ἀκολουθοῦν καὶ οἱ 'Ολλανδοὶ ἀντιμετωπίζουν ηδη τὸ αὐτὸ πρόβλημα τῆς ἐπανόρθωσεως τῶν πλοίων των.

'Ομοιογούμεν ὅτι δὲν βλέπομεν τὰ μέσα τῆς ἀντιδράσεως κατὰ τὴς εἰσβολῆς αὐτῆς — περὶ εἰσβολῆς πρόκειται — χωρὶς τὴν ἀποφασιστικὴν συνεργασίαν Κράτους καὶ ἐφοπλιστῶν. Οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ ἐπιτυγχάνουν μέχρι τούτη τὴν ἔξεύρεσιν τῶν ἔδω καταδλήλων προσώπων, ποὺ καλύπτουν τὴν «καρμουφλαρισμένην πλοιοκτησίαν». Δύσκολον νὰ ἐπισημάνῃ τις τὰ πρόσωπα αὐτὰ καὶ ἔτι διστηρέατερον ἡ ἀπόδειξις τῆς «κομπινάς». Πάντως, καποίο μέτρον λυσιτελές ἐπιβάλλεται νὰ ἔξευρεθῇ καὶ νὰ ἐπιθληθῇ. "Άλλως τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας πληρωματῶν, παρὰ τὸν παροπλισμὸν ἐκατοντάδων ηδη πλοίων, θὰ διατηρήσῃ τὴν σημερινήν του δύνητα, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ὅτι θὰ ἔξελιχθῇ πρὸς τὸ χειρότερον.

ΕΙΚΟΝΙΚΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ:

Γράφει η «'Εφημερὶς τοῦ 'Εμπορίου» τοῦ Λίβερπουλ :

«'Επισημαίνεται η πρόσφατος σειρὰ πράξεων δι' ὧν ἐπωλήθησαν πολλὰ γερμανικά πλοία εἰς ἀγοραστάς ἐν 'Ελλάδι καὶ Κύπρῳ, μὲ συνεμολόγησιν ταυτοχρόνως χρονοναλώσεων τῶν πλοίων τούτων εἰς τοὺς ἀρχικοὺς πωλητάς των, οἵτινες καὶ ἔξακολούθουν ἐλέγχοντες ταῦτα.

» Κατ' ἐνδείξεις ἔκ Διυτικῆς Γερμανίας, πρόκειται περὶ εἰκονικῶν πωλήσεων. 'Η ἐκεῖ κρατοῦσα κατάστασις τῆς ναυτεργατικῆς ἀγορᾶς, τὰ αὐτηρὰ ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν μέτρα, οἱ υψηλοὶ μισθοὶ ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν διεθνεῖσιν διεισδύειν 120 ήμερῶν, πιστεύεται ὅτι δὲν ἐπιτρέπουν εἰς τοὺς Γερμανοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ἔκμεταλλεύνται τὰ πλοία των ἀνταγωνιστικῶν.

» Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι εἰς τὸ 'Αμερικανικόν εύρισκονται παρωπλισμένα 37 ποντοπόρα πλοία καὶ ἔτερα 11 εἰς ἄλλους γερμανικοὺς λιμένας.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΞΥΓΙΑΝΣΙΝ:

Συστολὴν πρέπει νὰ περιμένωμεν αἰσθητὴν τῆς ἀλληλοκτήτου χωρητικότητος ἀν η παρούσα κρίσις διαρκεῖσθε ἐπὶ χρόνον, ὅπωσδηποτε μακρόν. Κατά τινας δὲν ἀποκλείεται νὰ τὴν ἰδωμεν παρατεινομένην μέχρι καὶ τοῦ 1972, ἐφ' ὅσον αἱ ναυμαρτικαὶ ἀνωμαλίαι δὲν περιορίσθων η δὲν ἀρθοῦν. Καὶ ὡς ἀμέσως συνέπεια βασιμώς προβλέπεται η ἀποχωρησις τοῦ στίβου τῶν παρηλίκων καὶ ἀντιοικονομικῶν σκαφῶν. Τὰ υπερεικοστεοῦς ἡλικίας σκάφη καὶ τὰ υπερμέτρου καταναλώσεως καυσίμων θὰ λάβουν ἀναποτέρητας τὸν δρόμον πρὸς τὰ συνεργεῖς διαλύσεως.

Δὲν είναι δύλιγα τὰ παρ' 'Ελλήνων κατεχόμενα τοισύτου σκάφη. Οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» (15 Ιανουαρίου 1970) τὰ ἀναβιθάζουν εἰς 979 πλοία 3.315.846 τόν. γκρός. Κατά τι περισσότερα πιθανόν νὰ είναι, ὅχι πάντως ὀλιγιώτερα. Αὐτὰ θὰ διαγραφοῦν ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας ἀπὸ τὰ νηολόγια. "Άλλα νεότευκτα καὶ ἔξ ἀγορᾶς θὰ συμπληρώσουν ἐν τινι μέτρῳ τὰ κενὰ εἰς τὴν δύναμιν τῆς

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY
(BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψης 'Απεργιῶν καὶ Λοκ-ἄουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροὶ καὶ η διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων.

Διά 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.

Ναυτιλίας μας, όπωσδήποτε σύμως, διότι νέαι παραγγελίαι είναι τά ναυπηγεία τώρα δὲν διαβιβάζονται και διότι αἱ ὄγοραι εἰναι ἐπίσης δίλγαι, ή δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας σπὸ τὸ ὑψος τῶν 32 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός θὰ λάβῃ τὴν κατιουσαν. Δὲν συνυπολογίζομεν τὰ φορτηγὰ ἔξενον συμφερόντων, τὰ ἔγγραφόμενα εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Τὰ δεδηλωμένα ὑπερβαίνουν τὰ ἑκατόν. "Ἄλλοις δέδοται νὰ τὰ κατονομάσουν.

Αὐτὴ σύμως ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία τοῦ δίλγιωτέρου κατά τι τοννάς θὰ είναι ἀσφαλῶς ὑγιεστέρα, περισσότερον συναγωνιστική. Μικρότερος ἵσως ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων της, μεγαλύτερος σύμως εἰς τοννάς κατὰ μονάδα, νεαροτέρας ἡλικίας.

"Ἄλλα διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; Ὑπερεξωγκώθη εἰς χωρητικότητα ή Ναυτιλία μας κατά τὰ τρία τελευταῖα ἔτη. Δὲν προστέθησαν μόνον τὰ νέοτευτα καὶ τὰ ἔξ ἀγοράς μικρᾶς ἡλικίας σκάφη. Εἰς τὸ ἔδω νηολόγιον ἐνεγράφησαν καὶ πολλὰ πλοῖα τῶν καλῶν μόνον περιστάσεων, πλοῖα ἀντισικονικά. Αὐτὰ ἡ ἀπὸ ἔτους σχεδὸν κρατούσα κρίσις τὰ ὑποχρέωνται εἰς τὸ παραπλισμὸν καὶ τὰ φέρει εἰς τὴν ὀχρήστευσιν. Ἀναγκαία ἡ ἑκατόρισις. Μετ' αὐτὴν ἡ Ναυτιλία μας θὰ χωρήσῃ ὑγιεστέρα πρὸς τὴν καλυτέραν αὔριον. Καὶ δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται τὸ γεγονὸς ὅτι κάποιας χαλάρωσις τῆς κρατούσης ὁὗτης εἰς τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν πληρωμάτων θέλει οὕτως ἐπέλθει. Ἐπεβάλλετο, πάντως, ὅστον καὶ ἂν εἴναι διά τινας ἀνεπιθύμητος καὶ ἀπευκταία αὐτὴ ἡ ἀναπροσταρμογή. Οὐδὲν κακὸν ἀμιγές καλοῦ.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ "ΚΟΜΕΚΟΝ.."

Τὴν στενωτέραν συνεργασίαν τῶν ναυτιλιακῶν ὄργανσών των χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ πρωσθόν διὰ κοινοῦ συμφόνου οἱ συνελθόντες προσφάτως εἰς τὸ Βουκουρέστιον ἔταροι τῆς "Κομεκόν".

'Ἐδήλωσε, μετὰ τὴν διάσκεψιν, ὁ Ρώσος ὑφυπουργὸς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας κ. Λουκιαντόνεκο : «Ἄι ναυτιλίαι τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς "Κομεκόν" διαδέσθων πᾶν τὸ ἀναγκαῖον μέσον ἵνα πλήρως ἔχυποτεστήσουν τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Οἰκονομίας τῶν τόσον τὰς ἀνθρακίας, ὅσον καὶ τὰς διεθνεῖς τοιάτικας, διὰ τέ τὸ παρὸν ὅσον καὶ διὰ τὸ μέλλον. Ἐν πλήρει συμπονίᾳ ἀντιμετωπίζονται τὰ προβλήματα τῆς συνεργασίας καὶ τῆς περαιτέρας ὀντοπύξεως εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος — τοκτικῶν γραμμῶν καὶ τοάπω — καὶ ἀκόμη τῆς δρυγανσώσεως τῶν ναυλώσεων, ἵνα ἀντλήσωμεν τὸ μέγιστον οἰκονομικῶν ἀποτέλεσμα. Αἱ ναυτιλίαι τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς "Κομεκόν" ἐνεφάνισαν μίσον ἀλματώδη ἀνάπτυξιν. "Εναντὶ τῶν 2,5 ἑκατοντάριων, τὸν τοῦ 1955 κατεῖχον σύντοι πλοίων 17,5 ἑκατοντάριων. Τὸν τὸ 1970. Καὶ ἡ ἀνάπτυξις αὐτὴ ὀφείλεται, κυρίως, εἰς τὰς ναυπηγήσεις τὰς ἀκτελεσθείσας εἰς τὰ ναυπηγεία τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν, βάσει τῆς ἀρχῆς τῆς ἀνοικιασίας ἀνταλλαγῆς τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν σχετικῶν ὑπηρεσιῶν».

Καὶ ἀπὸ τὰς δηλώσεις αὐτὰς τεκμιρέται τὸ γεγονός ὃχι μόνον τῆς χειραφετήσεως τῶν χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ εἰς μεταφορικά ἀπὸ θαλάσσης μέσον, ἀλλὰ καὶ τῆς διεισδύσεως — κατεφανούς πλέον — τῶν ρωσικῶν, πολωνικῶν, βουλγαρικῶν, ρουμανικῶν καὶ τῶν πλοίων τῆς Ἀνατολικῆς Γερμανίας εἰς τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. Πυκνὸν τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν τῶν γραμμῶν πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν, ἐνῷ ἡ παρουσία καὶ τοῦ τράπτη τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν καθίσταται δισημέραι αἰσθητή. Αἱ μεταφοραί, τούλαχιστον, τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, διενεργούνται πλέον διὰ τῶν ιδίων τῶν πλοίων. Σποραδικαὶ αἱ ναυλώσεις ἔνεις χωρητικότητος.

Καὶ φθάνουν οἱ "Ἀγγλοι, ἀνησυχοῦντες διὰ τὴν ναυτιλιασκὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, νὰ ὑπεδεικνύουν προστατευτικὰ ὑπὲρ τῶν πλοίων τῶν μέτρα, ἀκόμη καὶ

τὴν διαφύλαξιν τῶν μεταφορῶν των ὑπὲρ τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου.

Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀμεσώτατα πλήσσεται ἀπὸ τὴν τοισύτην πρὸς τὴν θάλασσαν καθόδην τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, μὴ ναυσιδίων ἐπαραδόσεως. Παύει πλέον ἡ ἀπασχόλησις τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Ρωσίας, Ρουμανίας καὶ Βουλγαρίας, αἵτινες τόσον ἀπέδιδον εἰσόδημα εἰς τὴν μεσογειακήν, κατὰ πρῶτον λόγον, Ναυτιλίων μας. Πληθωρικὴ εἶναι ἡ παρουσία τοῦ ρωσικοῦ πλοίου εἰς τὸν χώρον τῆς Μεσογείου. Καὶ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ πλοῖον τῶν χωρῶν τῆς "Κομεκόν" εἶναι ὁ πλέον ἐπικίνδυνος ἀνταγωνιστής. Κρατικῆς εἶναι ἰδιοκτησίας· οἱ διαπόναι τῆς κινήσεως του εἶναι λίαν περιωρισμέναι. Ἐπισημαίνονται πλεῖσται ὅσαι περιπτώσεις ὑποβιβασμοῦ τοῦ ναυλών μέχρι τοῦ κατενάτου ὅριου ἀπὸ τὰ πλοῖα τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ναυλωσιν εἰς μεταφορὰς τρίτων χωρῶν. Ἡ αὔριον θὰ είναι δυσχερεστέρα. Ἀρχεὶ νὰ ληφθῇ ὑπὸ σκόπου τὸ γεγονός ὅτι, μόνη ἡ Ρωσία ἔχει ὑπὸ τὸ κατασκευὴν καὶ παραγγελίαν πλοία ἡμπορικὰ 2,5 ἑκατομ. τ. d.w., τὰ πλεῖστα φορτηγὰ ξηρού φορτίου.

ΚΑΤΑΦΥΓΙΟΝ Η KYANOLEΥΚΟΣ

Δυσχερεῖσας θὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ὑπὸ τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν ἀλλήνοτητα πλοῖα ἀπὸ τὴν ἀρχαιμένην ἐπιθεώρησίν των ὑπὸ τῶν ὄρισθεντων πρὸς τοῦτο ξένων ἐπιθεωρητῶν, "Ἄγγελον τὸ πλεῖστον. "Οχι μόνον ἡ καλὴ τοῦ σκάφους συντήρησις, ἡ διαστήρησις τῆς κλάσσεως του, ὁ ἔξοπλισμός του εἰς ὅργανα ναυσιπλοίσις, φορτοεκφορτώσεως καὶ σωσιών μέσων θέλουν καταστῆ ἀντικείμενον τῆς ἐπιθεώρησεως αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ ἡ συγκρότησις τοῦ πληρωμάτους θέλει τύχει, ὡς ἀνακοινοῦνται, ἐπισταμένης ἐρεύνης. Συγκεκριμένως, θὰ ἔχετοσθῇ ὃν πλήρους τυγχάνουν ἐφαρμογῆς τὰ περὶ ἐπανδρώσεως καὶ συνθέσεως — ἀριθμητικὸς τοῦ Λονδίνου, ὅτι ἐπὶ τῆς γεφυρᾶς ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ 12.000 τόνων χρέει φυλακῆς ἐξετέλει κύων, δύστις ὀλακτῶν πρὸ τοῦ κινδύνου συγκρούσεως, διηγειρε τὴν προσήκην τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τεταγμένων διὰ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους!

Τώρα, μὲ τὸ ἀτύχημα τοῦ "Ελεάννα", ἀπεριγράπτα είναι τὸ ὅσα ἐγράφησεν εἰς τὸ Τύπον καὶ τὰ δύσα ἀπὸ τοὺς ραδιοφωνικούς σταθμούς ἥκουσθησαν γενικῶς, κατὰ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Εἶπε τὸ B.B.C.: "Οι

ἀντικανονικὴν ἡ ἐλλιπῆ σύνθεσιν πλοίου.

Ο καθεὶς ἀντιλαμβάνεται τὸ κρίσιμον τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς, τὸ πόσον ἐπικίνδυνος καθίσταται ἡ ἐπιβληθεῖσα ἀπὸ τὴν Μονρόβια ἐπιθεώρησις εἰς τὰ ὑπὸ τὴν δάνειον σημαίαν τῆς Λιβεριανῆς ξένης ἰδιοκτησίας σκάφη, μεταξὺ τῶν ὅποιων πάμπολλα είναι τὰ ἐλληνόκτητα. Ἡ ἀθρόα φυγὴ ἀπὸ τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν δὲν ἀποκλείεται, ὃν καταδηλωτικὴ ηῆθειε καταστῆ ἡ παρέμβασις τῶν ἐπιθεωρητῶν. Αὐτοί, προκατειλημμένοι ὄντες κατὰ τῶν σηματῶν εύκολιάς, δυνατάτων νὰ ἀσκήσουν ὅλη τῶν αὐτηρότητας κατὰ τῶν ἐλληνικῆς, κυρίως, ἰδιοκτησίας πλοίων, ίσως δὲ καὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ. Είναι τὰ ὑπὸ τὴν Λιβεριανὴν πλοία οἱ ισχυρότεροι ἀνταγωνισταὶ τῶν ὑπὸ ἄλλας ξένας σημαίας σκαφῶν καὶ αὐτὴν τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα θὰ δελήσσουν οἱ ἐπιθεωρηταὶ τῶν ἐπιθεωρητῶν τῶν. Ἡ φυγὴ ἀπὸ τὸ νηολόγιον τῆς Μονρόβιας θὰ είναι ἡ διεξόδος. Πρέπει νὰ τὴν περιμένωμεν. Πολλὰ ἐλληνόκτητα πλοία θὰ καταφύγουν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Θὰ ἀντιληφθοῦν, ἐπὶ τέλους, οἱ ἰδιοκτηταὶ τῶν, ὅτι ἀσφαλέστερον δρυμήτηριον δι' αὐτοὺς εἴναι ἄλλο.

ΑΙ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΞΕΝΩΝ

Κάρφος εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς μας ἡ μεγάλη Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Δὲν τὴν ἀνέχονται καὶ δὲν παραλείπουν εύκαιριάν νὰ τὴν κατασυκοφαντήσουν, νὰ μεγαλοποιήσουν καὶ νὰ προβάλουν τὸ ἀτύχημα πλοίου μας τίνος, τὸ ὄχι ἀσύνθετος διὰ μίαν Ναυτιλίαν εὐρυτάτης δραστηριότητος πρὸς κάθε σημεῖον τῆς Υδρογείου.

Πρὸ μηνῶν ἀκόμη, ἡ καταδύθισις τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ "Νίκη" εἰς τὴν Μάγχην ἔδωσε λαδῆν νὰ ἀκουσθοῦν αἱ πλέον παράδοξοι κατηγορίαι κατὰ τὴν Ναυτιλίας μας. "Ἀγγλος ἀξιωματικὸς τοῦ E.N. ἐδήλωσεν εἰς ἐφημερίδα τοῦ Λονδίνου, ὅτι ἐπὶ τῆς γεφυρᾶς ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ 12.000 τόνων χρέει φυλακῆς ἐξετέλει κύων, δύστις ὀλακτῶν πρὸ τοῦ κινδύνου συγκρούσεως, διηγειρε τὴν προσήκην τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τεταγμένων διὰ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους!"

Τώρα, μὲ τὸ ἀτύχημα τοῦ "Ελεάννα", ἀπεριγράπτα είναι τὸ ὅσα ἐγράφησεν εἰς τὸ Τύπον καὶ τὰ δύσα ἀπὸ τοὺς ραδιοφωνικούς σταθμούς ἥκουσθησαν γενικῶς, κατὰ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Εἶπε τὸ B.B.C.: "Οι

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ B. GERMANIAN
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ**

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

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

Head office : 2000 Hamburg 1, Steinortweg 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

"Ελληνες είναι καλοί κολυμβηταί. Δεν έχουν άναγκην από λέμβους". Κατηγορήθησαν οι ναυτικοί μας — το πλήρωμα του «Ελεάννα» — ότι έγκατελείψαν πρώτοι το καινόμενο σκάφος, ότι δὲν παρέσχον χείρα βοηθείας εις τούς ύπερχιλίους έπιβατες του. Και ομως, τό αντίθετον συνέβη καὶ τεκμαίρεται από τὸ γεγονός, ότι τὸ θύματα ἀνήλιθον μόνον εἰς 24, ἐνώ δὲ ήδυναντο νὰ ἡσαν πολλαπλάσια, ὥστε η τάξις δὲν ἐτηρεῖτο καὶ ἂν ὁ πανικὸς κατελάμβανε τοὺς ἐπιβαίνοντας τοῦ ὄχηματος.

Παρόμοια ἀτυχήματα μὲ τὸ τοῦ «Ελεάννα» συχνότατα, ἀτυχῶς, συμβαίνουν ἐπὶ ἀπειθηγών πλοίων. 'Ανεξαρτήτως τῶν εὐθυνῶν τῆς πλοιοκτησίας, αἴτινες διὰ τῆς ἀρξαμένης ἀνεκριθεώς θὰ διακριθοῦν, δὲν πρέπει νὰ λησμονήται πρῶτον: "Οτι η ἀπροσέξια τῶν ἀπειθατῶν δυνατῶν νὰ προκαλέῃ τὴν πυρκαϊὰν καὶ δεύτερον, ότι τὸ σημερινὰ πληρώματα πόρρω ἀπέχουν νὰ είναι κατηρτισμένα καὶ προσεκτικά, ὥστε ἑκείνα τοῦ παρελθόντος.

Τὸ περιέργον είναι ότι, πυρκαϊᾶι ἐπισυμβάσσονται π.χ. ἐπὶ ὑπερωκεανίων τῆς P. & O. καὶ ἄλλων ἔνεσιν ἑταῖρων ἢ ἀπεισιωπήθησαν παντελῶς η καὶ ἀπτσχόλησαν τὰς ἀγγλικὰς ἐφημερίδας — διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς P. & O. — μὲ ἀλαχίστατη τινὰς γραμμάτων καὶ τὰ μικρότερα στοιχεῖα τοῦ τυπογραφείου των. Εἰς ἀτυχήματα ἀκόμη ναυτικά, μὲ οὐκ ὀλίγα θύματα, δὲν ἀπεδήθη ποτὲ η δημοσιότης, μὲ τὴν ὅποιαν προβάλλεται τὸ κάθε τὸ ἐπισυμβαίνοντας εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. 'Η ἐπίκρισις, ἀκόμη καὶ ἡ συκοφαντία, καραδοκοῦν τὴν εὔκαιριαν.

Παραβλάπτονται, βεβαίως, τὰ συμφέροντα τῆς δῆλης Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὴν δυναμικήν, ητος ἐπιμόνιας ἀσκεῖται κατ' αὐτής. "Έχοντες δὲ τοῦτο ὑπ' ὄψιν, ὀφείλομεν ιδιαιτέρων προσοχὴν νὰ καταβάλλωμεν εἰς τὰ τῆς κινήσεως τῶν πλοίων μας, εἰς τὰ σωστικὰ αὐτῶν μέστων καὶ εἰς τὴν ψύχραμαν ἐκτελεστιν παρ' ὅλων τοῦ καθήκοντος, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος. Οἱ ἀνταγωνισταὶ μας δὲν παύουν νὰ μᾶς παρακολουθοῦν. Τὸ κάθε μας μειονέκτημα τὸ κάθε μας ἀτύχημα, ἐντόνως προβάλλεται. 'Η ἀπό μέρους μας ἀδιαιτέρω προσοχὴ ἀπειδάλλεται καὶ ὁ ταχύτερος, δυνατόν, καταμερισμός τῶν εὐθυνῶν, ὥστε καὶ ἡ ἐπιβολὴ κυρώσεων, θὰ βραχικυκλώνουν τὰς συκοφαντικὰς τῶν ἔνεσιν ἐπιθέσεις.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

"Ητο ἐπόμενον νὰ ὄργιασθε εἰς κρίσεις ἡ διεύθηση ογραφίας ἐπὶ τὸν ναυτικὸν τοῦ «Ελεάννα». Πέραν, ὅμως, τῶν προώρων συμπερασμάτων ἡ ἐτυμηγοριῶν, ὑπάρχουν ώρισμέναι διαπιστώσεις, αἴτινες ἐμπειρίεχουν πολλὴν ἀλήθειαν καὶ πολλὴν φρόνησιν. Εἰναι ἑκείναι αἴτινες ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐλλειψιν μιᾶς διεύθυνος ἐποπτείας καὶ ἐπιτηρήσεως — εἰδος διεύθυνος Νησιώνωνος — ἀ-

ποδεπούσης εἰς τὴν αὐστηράν ἐφαρμογὴν δῶν τῶν μέσων τὰ ὅποια ἐπιβάλλει ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλούτου εἰς τὴν σύγχρονον ἐπιβατηγόν, ιδίᾳ, Ναυτιλίαν.

Εἰς μίαν ἐποχήν, λέγει ὁ ξένος σχολιαστής, καθ' ἣν ἡ παγκόσμιος ἐμπορικὴ Ναυτιλία ἔχει γνωρίσει τεραστίαν ἀνάπτυξιν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν πλέον προκεχωρημένην τεχνολογικὴν πρόοδον, αἱ παραδείψεις καὶ αἱ ἀμέλειαι εἰναι ἀπαράδεκτοι. 'Ἐπιτρέπουν νὰ διευρύνεται συνεχῶς τὸ χάσμα μεταξὺ τῶν ὑπερουγράχρων ναυτιγμάτων, εἰς τὰ ὅποια ἡ λῆψις τῶν παντοίων ἀσφαλιστικῶν μετρῶν ἔχεινεται εἰς τὸ μέγιστον δυνατὸν ὅριον καὶ τῶν σκαφῶν ἐκείνων, εἰς τὰ ὅποια οἱ διάφοροι συμβιβασμοὶ ἐπιτρέπουν τὴν ἀπειρότητον ἐπιμέμυνσιν τοῦ δρόμου τῆς ζωῆς των. Οἰδαπήτο, συνεχίζει, καὶ ἂν είναι ἡ κρίσις τοῦ Συμβουλίου Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων καὶ οἰδαπήτο ἡ ἔκβασις τῆς ποινικῆς δίκης, αἱ πράξεις αὐται δὲν θὰ ἔχουν εἰμί την πρωτισμήν ἀξίαν καὶ σημασίαν, ἐφ' ὅσον περιορίζονται ἐπὶ θέματος. Παραπλέυρως πρὸς τοὺς ὑπευθύνους τοῦ ναυαγίου θὰ ἔπειτε νὰ παρακάθηται εἰς τὸ ἐδώλιον τοῦ κατηγορουμένου καὶ ἡ διεύθυνης εὐθύνη. Διότι είναι καὶ ἄλλοι ἀκόμη κίνδυνοι, οἱ ὅποιοι αὐλακώνουν τὰς θαλάσσας μας.

ΟΙ ΜΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κοινὸν μυστικὸν ἡ ὑφισταμένη ἀντικανονικὴ σύνθεσις τοῦ προσωπικοῦ πλείστων ὅσων πλοίων μας. 'Η Ἐλλειψις πληρωμάτων καὶ δὴ ἀξιωματικῶν τὴν προκαλεῖ. Σπάνιον είναι τὸ φαινόμενον νὰ ἔχουν δίπλωμα ἀμφότεροι οἱ Γ' ἀξιωματικοὶ μηχανῆς καὶ γεφύρας ίσων καὶ ἀκόμη σπανιώτερον νὰ ἔχουν τὸ ἀνάλογη πτυχία καὶ ἀδείας οἱ ἄνδρες τοῦ κατωτέρου πληρώματος καταστρώματος καὶ μηχανῆς. Καὶ ἐφ' ὅσον μὲν τὰ πάντα βαίνουν ὄμαλῶς οὐδεὶς θίγει ἡ συζητεῖ τὰ κακῶν κείμενα. "Οταν δῆμας συμβῇ τὸ κακόν, τότε ἡ Ἐλλειψις τῶν προσοντούχων καὶ ἡ ἀντικανονικὴ σύνθεσις προβάλλονται ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς καὶ κινδυνεύει τὸ σκάφος νὰ θεωρηθῇ ἀναξιόπλουν καὶ νὰ εὑρέθῃ ἔκτος τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως.

"Ομως εἰς τὴν οὐσίαν καὶ κατὰ μεγάλην ἀναλογίαν, οἱ ὑπὸ ἀντικανονικήν σύνθεσιν ὑπηρετοῦντες, δισχέτως τυπικῶν προσόντων, είναι ικανοί ναυτικοί, μὲ μακράν θαλασσίαν ὑπέρστασιν καὶ ἀνάλογων ναυτικήν ἐμπειρίαν. Μέγας ἀριθμὸς τούτων διαφόρους λόγους δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ λάθουν τὸ οἰκείον ἀποδεικτικὸν ναυτικῆς ικανότητος. Λείπει τὸ ἀπαιτούμενον ἐνδεικτικὸν τῶν γραμματικῶν γνώσεων ἢ τὸ ἀπολυτήριον μιᾶς ναυτικῆς σχολῆς ἢ ἐν τημηα ἐργοστασιακῆς ὑπηρεσίας ἢ ἄλλο παρόμοιον πρόσον. Εἰς τινας δὲ περιπτώσεις οἱ ἐνδιφέρομενοι δὲν εύρισκουν τὸν χρόνον, τὸ χρῆμα ἢ τὴν τόλμην νὰ ὑποβληθοῦν εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἀποκτήσεως τοῦ πτυχίου. Καὶ οὕτω ὁ τύπος ὑπερισχύει τῆς ούσίας.

Τὸ φαινόμενον δὲν είναι μόνον Ἑλληνικόν. Εἰς ἄλλας χώρας ἔχει ἀντιμετωπισθῆ ἐπιτυχῶς διὰ τοῦ συστήματος τῶν ἀνεγνωρισμένων μὴ διπλωματούχων στελεχῶν. Εἰς τοὺς ναυτικοὺς αὐτοὺς παρέχεται ἡ ἀδεια της ημέρας νομιμού περίπου τοῦ παρομοία περίπου τῶν διπλωματούχων. Μία παρομοία λύσις παρ' ὅμινον θὰ ἔπειτε ν' ἀνακουφισθῇ σοβαρῶς ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία ἐπὶ τοῦ ἀφορίτου καὶ ἐπικινδύνου ἄγχους τῆς ἀντικανονικῆς συνθέσεως. "Οσοι ναυτικοὶ ἔχουν ἀποδειγμένων τὰ ούσιαστικά τῆς προϋπηρεσίας ἐφόδια, θὰ δύνανται διὰ μιᾶς ἀπλουστάτης διαδικασίας νὰ τύχουν τῆς ἐπισήμου πρατικῆς ἀδείας — προσωρινῆς ἔστω καὶ ἀνανεωμένης — νομίμου ναυτολογήσεως εἰς ὑπευθύνους θέσεις. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ πλοίον θὰ ἐκαλύπτετο ἀσφαλιστικῶς, ἐφ' ὅσον οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ ἔχουν ὑποχρεωμένοι νὰ σεβασθοῦν τὴν ἐπίσημον κρατικὴν ἀδείαν. Συγχρόνως θὰ ἀξιοποιείτο ἐν σοβαρὸν ποσοστὸν τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ, ὅπερ ὅχι μόνον είναι ίκανόν, δὲλλα δὲν είναι καὶ μόνιμον, δεδομένου δὲτη ἡ μεγάλη πλειοφύΐα τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν είναι βέδαιον δὲτη θὰ σταδιοδρομήσῃ ἐπὶ ἑτα μακρὰ εἰς τὴν θάλασσαν.

Θέτομεν τὸ ζήτημα ὑπ' ὄψιν τῶν ἀρμόδιων. "Ἄς μελετηθοῦν αἱ δυνατότητες τῆς ἀμέσου ἐφαρμογῆς του, τόσον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων ένεσιν προτύπων, ὅσον καὶ ἐν διόψει τῶν ἀπειγουσῶν Ἐλληνικῶν ἀναγκῶν.

ΤΟ ΑΝΤΙΔΟΤΟΝ

"Ἀκόμη καὶ οἱ 'Ιάπωνες ἀντιμετωπίζουν τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας — ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς — τῶν πληρωμάτων. Τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Μεταφορῶν ύπολογίζει δὲτη κατὰ τὸ 1975 θὰ ὑπάρξουν κενὰ εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων τῆς Ναυτιλίας των διὰ 2.400 θέσεις, προκειμένου περὶ καταστρώματος καὶ 1.800 εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Καὶ ὑποδεικνύεται τὸ ἀντίδοτον: 'Ο αὐτοματισμὸς καὶ τὰ μεγαλύτερα πλοία, μὲ τὸ διλιγότερον πλήρωμα.

Ο ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Τὸ θέμα ἐπιμόνως μᾶς ἀπησχόλησε καὶ εἰς τὸ παρελθόν. Είναι καθ' ὑμᾶς, σοβαρόν. Πρόκειται διὰ τὰς καταχρήσεις, αἴτινες ἐδῶ ἔξακολουθοῦν νὰ λαμβάνουν χώραν εἰς τὴν διαχείρισιν ἀπό τινα ναυτικὰ γραφεία τοῦ

THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.

"MEDOV"

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS

CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,

VIA XX SETTEMBRE, 29/7 16121 GENOA

Phones: 581694 / 541181 / 585974

Telex: 27046 (MEDOV)

561568 / 566606.

Cables MEDOV GENOA

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



ΕΚΠΛΗΡΩΣΙΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΟΣ

Χωρίς νὰ θέλωμεν νὰ γίνωμεν μάντεις κακών, πολὺ φοβουμέθα, ότι η Πολιτεία θὰ ύποχρεωθῇ νὰ προστατεύσῃ — καὶ δικιώς — τοὺς άδικουμένους ναυτικούς, ἀλλ' οὐδεὶς δύναται νὰ προϊδῃ ποιὰ τὰ ληφθόσμενα μέτρα. Καὶ έταν ταῦτα ἐστρέφοντο μόνον κατὰ τῶν ἀδικούντων, οὐδεὶς λογος ἀνησυχίας. 'Αλλ' ἀν περιλάβουν καὶ τὴν συντριπτικὴν πλειονότητα τῶν καλῶν καὶ καλοπίστων Γραφείων, ἀναλογίζεται κανεὶς τὸ μέγεθος τοῦ κακοῦ καὶ τὰς συνεπείας;

Θὰ ὑπενθυμίσωμεν ότι τὸ N.A.T., ἀκριβῶς διότι μεταδὺ τῶν ὑπερχιλίων συμβεβλημένων πλοίων εὑρέθησαν καὶ μερικά, τὰ δόποις δὲν ἔξωφλησαν τὰς εἰσφοράς των — εἶχον οἱ πλοιάρχοι προεισπράξει τὰς εἰσφοράς τῶν ναυτικῶν — προέδη εἰς τὸ μέτρον τῆς καταθέσεως ἔγγυησεων, ἀπὸ τὸ δόποιον μέτρον οὐδεὶς ἔξηρεθη.

Πιστεύουμεν ότι πρέπει νὰ ἔκλειψῃ ὁ πωσδήποτε, τὸ φαινόμενον τῆς μὴ ἔξοδήσεως τῶν ἑπτιδικασμένων ἀπειτήσεων καὶ, ἔπι τὸ πλέον, ἡ τοκτοποίησις τῶν ναυτικῶν νὰ ἔπειται — διότικις λόγοι ἀμφιθητήσεως ἐπιβάλλουν τὴν προσφυγὴν εἰς τὰ δικαστήρια — ἀ μέσως μετὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως.

ΑΙ ΖΗΜΙΑΙ

Οι Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἔμφανίζονται σημαντικῶς ζημιώμενοι ἀπὸ τὴν πτώσιν τοῦ δολλαρίου. Τεράστιο εἶναι ἡ ποσὰ τῶν μισθωμάτων ἀπὸ τὰ χρονοναυλώμενά πλοία των. 'Υπολογίζονται εἰς τέσσαρα δισεκατομμύρια δολλάρια. "Έχουν ὅμως ἔξ αντιθέτου καὶ ὑποχρεώσεις εἰς δολλάρια. Τὰ δύο εἰσπράξουν ἀπὸ τὰ μισθώματα τῶν πλοίων ὑπερβαίνουν κατὰ δύο καὶ ἡμίσυ ἔκατον. δολ. τὰ ηφειδόμενα.

Ἐκτείνονται, βεβαίως, αἱ δανειακαὶ ὑποχρεώσεις καὶ τὰ ἔσοδα ἐκ τῶν μισθωμάτων εἰς ἀριθμὸν τίνα ἑτῶν, ὑπολογίζεται ὅμως ὅτι ἐν δισεκατομ. κορωνῶν εἰς δολλάρια θὰ δαπανῶνται ἐτήσιως εἰς ἔξοδα κινήσεως τῶν Νορβηγικῶν πλοίων.

'Αδύνατος εἶναι ὁ καθορισμὸς τῶν ζημιῶν, τὰς ὁποίας συνεπιφέρει η ύποτιμησίς τοῦ δολλαρίου, καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Πολλὰ εἶναι τὰ εἰς δολλάρια χρονοναυλώμενά σκάφη — πετρελαιοφόρα κυρίως καὶ μπάλκα κάρριερς. Οἱ Νορβηγοὶ τηροῦν σχετικὰς στατιστικὰς ἀπόκριβων μέναντας. Οἱ ιδιοί μας ἐφοπλισταὶ ἐπιμέλες ἀποκρύπτουν τὰ τῶν ναυλώσαντας των. Αἱ ζημιαὶ, πάντως, καὶ τῆς Ναυτιλίας μας εἶναι ἀξιόλογοι, δεδομένου ὅτι καμμία πρόβλεψις υποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου δὲν διετυπώτερο εἰς τὰ ναυλώματα.

Ζημίας ἐπίσης εἰς πολὺ μικροτέραν βεβαίως ἔκτασιν θὰ ἐπιφέρουν καὶ τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἀπλὰ ταξίδια, δεδομένου ὅτι αἱ πλεισταὶ τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν πλοίων μας θὰ καταβάλλουνται εἰς ἄλλα ἔκτος καὶ τοῦ δολλαρίου νομίσματα.

Κάποια σχετικὴ — κατὰ δέκα ίσως τοῖς

ἔκστὸν — αὔξησις τῶν ναύλων, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς μειωμένης ἀνταλλακτικῆς ἄξιας τοῦ δολλαρίου θὰ πρέπει νὰ περιένωμεν εἰς ἀντίκρυσμα τῶν περισσοτέρων εἰς δολλάρια δαπανῶν τῶν πλοίων. Αἱ διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν ἥρχισαν ἡδη ἐφαρμόζουσαι τὴν αὔξησιν. Διὰ τὰ τράμπτες, ἐπὶ τῶν δόποιων η προσφορὰ καὶ ἡ ζήτησις ἔχουν ἀμερον ἀντίκτυπον, δὲν πρέπει νὰ θεωρήται ἀσφαλῆς ἡ ἀνατίμησις.

Κρίσιν βαθύτεραν πάστα προβλέψεως διανύεις ἡ παγκόσμιος Ναυτιλία, ιδιαιτέρως δὲ ἡ ιδικὴ μας ἡ συγκεκρημένη ἀπὸ τράμπτες κυρίως σκάφη. 'Ακαθόριστος ἀκόμη ἡ αὐριον. 'Η χρονικὴ ἔκτασις τῆς δυσπραγίας είναι ἀπρόβλεπτος. Εύχηθόμεν ὅπως η προσέχης διάσκεψης τοῦ Νομισματικοῦ Ταμείου εἰς τὴν Οὐασιτκόνων δόσητ τὴν λύσιν εἰς τὸ ἀγνωμάτες πρόσθλημα, ὥστε συνέχει τὴν παρούσιον Οἰκονομίαν.

ΑΙ ΠΛΟΙΟΣΥΝΟΔΟΙ

'Ολίγαι γυναικεῖς ὑπηρετοῦν ἀπὸ μακροῦ εἰς τὰ ἑπιβατηγά ὑπερωκεάνια. 'Αλλ' ἡ εἰς μεγάλους ἀριθμούς εἰσβολὴ τῶν εἰς τὰ πλοῖα, ἀποτελεῖ προνύμιον τῆς ἐποχῆς καὶ δειγμα τῆς μειωμένης ἀνδρικῆς προσφορᾶς εἰς τὸ ἐπάγγελμα. Εἰς τὴν 'Αγγλίαν, ἐπὶ παραδείγματι, ἔχει ὑποδειχθῆ, ὡς εἰς τῶν τρόπων ἀντιμετωπίσεως τῆς ναυτεργατικῆς σπάνιος, ἡ ἀδρός προσφυγὴ πρὸς τὸ γυναικεῖον στοιχεῖον, δι' ὅλους τοὺς βιοθητικούς κλάδους. Καὶ ἡ συνταγὴ φαίνεται ὅτι ἀκολουθεῖται πιστῶν. Εἰς τὰ σκανιναϊκά πλοῖα ἡ παρουσία τοῦ θήλεος διευρύνεται ὅστιμέραι.

"Ηδη 70 θήλεις τραπεζοκόμοι θ' ἀντικατοτήσουν τὸ ἀνδρικὸν προσωπικὸν διαιμεσίσματον εἰς τὸ ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνιον 'Μονάρχημα τοῦ 'Σκεπασοῦ', μὲ προσπτικὴν ἐπεκτάσεως εἰς πολλὰ ἄλλα σκάφη. 'Η ἐπιτυχία θεωρεῖται ἔξησφαλισμένη, διότι συνδυάζει τὴν ἀπολαγήν ἀπὸ τοῦ πονοκεφάλου τῆς ἔξευρέσεως πληρωμάτων μετά τῆς ἀγοθωτέρας ἐντύπωσεως πρὸς τὸ ταξιδεύον κοινόν. 'Ἐπὶ τοῦ πρώτου ὑπάρχει τὸ δεδομένον, διότι διὰ τὰς ὡς ἵνα 70 θέσεις προσεφέρθησαν ἀνά τῶν 1.200 ὑποψήφιων δεσποινίδων ἔτοιμων νὰ ἔφοδισασθοῦν διὰ ναυτικούς φυλλαδίους καὶ νὰ καταστήσουν ἐπάγγελμά των τὴν ρόλασσαν. 'Ἐπὶ τοῦ δευτέρου παρατηρεῖται ὅτι ἔαν ἡ φήμη τῶν ἀεροσυνοδῶν ἀποτελῇ κριτήριον, ἡ τύχη τῶν θηλέων θαλασσητῶν πρόπειται νὰ είναι διάφορης. 'Η γυναικεῖα προσθήσεια, ἡ φιλικὴ διάθεσις καὶ ἡ ὥραια ἐμφάνισης, ἐνδεδυμένη μίαν κυανόλευκον θελκτικὴν στολὴν, θεωρεῖται βέβαιον ὅτι θ' ἀποδειχθῇ ταχύτατα περισσότερον δημοφιλῆς καὶ ἐλκυστικῆς επιβατῶν. Τόσον, ὥστε ὁ τίτλος τοῦ 'τραπεζοκόμου' ἥρχισε νὰ θεωρᾶται εἰς τὴν 'Αγγλίαν ὡς εὐτελῆς καὶ ὀλίγος διὰ νὰ καλύψῃ τὴν νέαν κατάστασιν. 'Αν τούτο ἀποτελῇ τὸ μόνον πρόσθλημα, θὰ ἡδυνάμεθα νὰ τοὺς προτείνωμεν τὸν ιδικὸν μας τίτλον, τῆς 'πλοιοισυνοδοῦ'. Εἴναι καὶ γενικότερος καὶ κομψότερος.

'Η πρὸ μηνὸς δημοσιεύεισα εἰς τοὺς 'Τάιμες' τοῦ Λονδίνου ἐπιστολὴ τοῦ κ. Τάσου Ποταμιάνου, εἰς ἀπάντησιν τῆς οἰκτρᾶς κατὰ τὴν χώρας μας ἐπιθέσεως τοῦ ἀριστεροῦ 'Αγγλου βουλευτοῦ κ. Φραίζερ, βαθείαν προεκάλεσεν αἵσθησιν ἐδόν καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Χαρακτηριστικά τὰ πολλὰ συγχρητήρια, τὰ ὄποια ἐλαύνεν ὁ ἐπιστολογράφος ἀπὸ ξένους φίλους τῆς 'Ελλάδος. Σωρεία ἐπιστολῶν ἀπὸ τὴν 'Αγγλίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, καταφάνουν εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ κ. Ποταμιάνου, ἀποκαλύπτουσα πόσον ζωρὰ είναι τὰ σίθηματα ἀγάπης πρὸς τὴν 'Ελλάδα καὶ πόσον ἐκτίμαται τὸ ἐπιτελούμενον ἀπὸ τὴν παρούσαν Κυβέρνησιν ἐποικοδομητικὸν ἔργον.

'Η ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ποταμιάνου, καλογραμμήν πράγματι, ἐθημοσιεύθη ἡδη ἐν μεταφράσει εἰς τὸν ἀθηναϊκὸν Τύπον. Διότι ὅμως οἱ ναυτιλιακοί μας κύκλοι, ίδια οἱ τοῦ ἔξωτερικοῦ, ίσως νὰ μὴ ἐλαύνον γνώσιν αὐτῆς, τὴν ἀναθημοσιεύσην πρὸς παραδειγματισμόν. Πιστεύουμεν, δηλαδή, ὅτι ἐπιφανεῖς ἐπὶ παγκόσμιοι ἐπιπλέσται καὶ ἄλλοι διακεκριμένοι ὁμογενεῖς, καθημένοι ἔχουν καὶ ὑποχρέωσιν ἀνά πάσαν περίστασιν καὶ διὰ παντὸς μέσου νὰ ἐπικοινωνοῦν ἐπωνύμως μὲ τὴν διεθνῆ Κοινήν Γνώμην καὶ νὰ τὴν ἐμπερῶνται ἐπὶ τῶν ἔδω πολιτικῶν μας ἐξελίξεων καὶ τῆς οἰκονομικῆς ταχυρύθμου ἀνοπτύζεως τῆς 'Ελλάδος.

'Ιδού καὶ ἡ πρὸς τοὺς 'Τάιμες' ἐπιστολὴ τοῦ κ. Ποταμιάνου :

'Κύρε, ἐνῷ εὐρισκόμην διὰ μίαν σύντομον ἐπίσκεψιν εἰς τὸ Λονδίνον, ἐδιάβασα τὰς παρατηρήσεις τοῦ κ. Τζών Φραίζερ (12 Αὔγουστου). Θὰ ἐπίστουσε ὅτι ὑπάρχουν πολλὰ πράγματα εἰς τὴν Βρετανίαν μεγαλυτέρουν ἐνδιαφέροντος ἀπὸ τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Τζών Φραίζερ περὶ τῆς ἐπισκέψεως τῶν ἀληνικῶν ἀντιτοπλιλικῶν, τὰ δόποια, κατὰ σύμπτωσιν, εἶναι ἡδη ἔδω. 'Εμεῖς δὲι ἀγαπῶμεν τὴν δημοκρατίαν : εἴναι μία ἐλληνικὴ λέξις καὶ ἔνας ἐλληνικὸς θεόμορος. 'Άλλα, ἀλλοίμονον(!) τὸ ίδιο ἐπίσης συμβαίνει διὰ τὴν ἀναρχίαν καὶ τὴν ὀχλοκρατίαν. Εἴχομεν Κυβέρνησιν τοῦ δχλου εἰς τὴν 'Ελλάδα, οἱ δόποια κατέστρεψε τὴν χώραν. Τὸ παρόν καθεστώς ἐκεὶ δὲν ἡμπορεῖ νὰ θεωρηθῇ ὡς ιδιώδεις, κατὰ τὰ πρότυπα τοῦ Μπένθαμ, ἀλλ' ὀλίγαι χώραι, ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἀποκαλούμενας δημοκρατίας, κυβερνώνται καλύτερον σήμερον ἀφ' ὅτι η 'Ελλάς. Προτιμῶμεν τὴν κοινωνούλευτηκήν δημοκρατίαν καὶ μεγαλυτέραν ἐλευθερίαν, ἐδόν καὶ διὰ τὸν δημοποροῦμε νὰ τὰς ἔπιτυχωμεν εντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ νόμου καὶ τῆς τάξεως. Τὸ παρόν καθεστώς, ἀτυχῶς, μία ἀνάγκη διὰ τὸν νόμον καὶ τὴν τάξιν καὶ εἴναι δόληθες νὰ λεχθῆ, διὰ τὴν ξένην πράγματα περιπτώσεις — καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ δέχεται — τὰς ἐπισκέψεις βρετανικῶν πολεμικῶν σκαφῶν, παρέχουσα εἰς αὐτὰ τὴν παραδοσιακὴν φιλο-

FEDERAL STORES LTD.

SHIPCHANDLERS

TO AVOID CONFUSION:

New denomination of the Old Firm: STAMATIO ELEFTERIU (Since 1935)

GENERAL SUPPLIES & TRANSIT REPRESENTATIONS IMPORT - EXPORT

ADDRESS: CALLE ZABALA 1574
MONTEVIDEO-URUGUAY

TELEGRAMS: "FEDERAL" - MONTEVIDEO

TELEPHONES: (98 30 50 - 98 73 12
NIGHT: 98 43 82

TELEX: CX 782 FEDERAL MONTEVIDEO

ξενίαν τὴν ὅποιαν πάντοτε ἐπεφύλαξεν εἰς τοὺς φίλους της. 'Ἡ χώρα μας εἶναι γεμάτη ἀπό ἐπισκέπτας καὶ τουρίστας, οἱ ὅποιοι ἀπολαμβάνουν ἑκεῖ ἀσφάλειαν καὶ τὴν φιλοξενίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ. Συμπτωματικῶς, ἡ ἀσφάλεια εἰς τὴν Ἐλλάδα εἶναι μεγαλυτέρα, ἀφ' ὅτι εἰς τὸ Λοιδίνον σήμερον.

»Τὰ Ἑλληνικὰ ἀντιτοπλικά τὰ ὅποια εἶναι ἥδη ἔδω, εἶναι ἐπηνθρωμένα ἀπό ὄντας καὶ τοὺς υἱούς τῶν ἀνδρῶν, ποὺ διεκινδύνευσαν τὴν ζωὴν των καὶ ἔδωσαν τὸ αἷμα των πολεμούντων τοὺς φασίστας εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ὅρη, δημιουργήσαντες τὸ Ἑλληνικὸν Ἔπος τῆς Ἀλβανίας καὶ ἀλλαχοῦ εἰς τὰ ὄντα τῆς Μεσογείου. Αὐτοὶ οἱ ὄντες ἐπέτυχον τὰς πρώτας νίκας τῶν συμμάχων εἰς τὸν Δεύτερον Παγκόσμιον καὶ ἐπολέμησαν παραπλεύρως τῶν Βρετανῶν, σταντὴν ἡ Βρετανία ἔμεινε μόνη. Ὁφείλομεν νὰ παραμένωμεν μετὰ τῶν φίλων μας διὰ νὰ διατηροῦμε τὸν τρόπον τῆς ζωῆς μας. Ὡς πρὸς τὰς παραπτήσεις τοῦ κ. Φραίτζη περὶ μολύσεως, δὲν μού ἐπιτρέπει ἡ ἀξιοπρέπεια μου νὰ ἀπαντήσω.

Ὑμέτερος

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
πρώην 'Υπουργός Συγκοινωνιῶν'

Η ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ

Χρειάζεται, ἀναμφισβήτητως, μεγαλυτέραν στοργὴν ἡ Ἑλληνικὴ συγγραφικὴ προσπάθεια. Μᾶς ἐνδιαφέρει ιδιαίτερας ὁ τομεὺς τῆς Ναυτιλίας. Χρησιμότατα ναυτικὴ ἔργα, θεωρητικά καὶ πρακτικά, καρπὸς πολυετῶν ἐρευνῶν καὶ μελετῶν, προέρχονται ἐκ τῆς γραφίδος Ἑλλήνων ἐπιστημόνων καὶ τεχνικῶν καὶ δύνανται ἀφόδεις νὰ συγχριθοῦν πρὸς τὰ ξένα ἀντίστοιχα. Ἀλλὰ ἡ μικρὰ ἔγχωρις ἀγορά, τροφοδοτούμενή ἀπλήστως ὑπὸ τῆς ζένης βιβλιογραφίας, δὲν ἀφίνει περιθώρια μιᾶς ίκανοποιητικῆς καταναλώσεως. "Ἐχουν, λοιπόν, πικρίαν οἱ 'Ἑλληνες ναυτικοὶ συγγραφεῖς, ὅτι δὲν ίκανοποιοῦνται οὔτε στοιχειοδῶς διὰ τοὺς μόχθους των, πράγμα τὸ ὅποιον ἔχει μοιραίον ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς προσπαθείας. Βεβαίως, οὐδεὶς δύναται νὰ καταστήσῃ ὑποχρεωτικὴν τὴν ἀγοράν τοῦ βιβλίου, ὑπάρχουν ὅμως πολλοὶ ἄλλοι ἡμεσέτεροι τρόποι ἐνισχύσεως. Ἐπὶ παραδείγματι, οἱ 'Ἑλληνικοὶ Ναυτικοὶ Πίνακες' καὶ τὸ 'Ἑλληνικὸν Ἀλμανάκ', ἀφοῦ χαρακτηρίζονται ἐπιστήμως ὡς λίστα χρηστήματα, θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς ἀπειλευτικά κείμενα διὰ τὰς Σχολάς καὶ ὡς ἀναγκαῖα βοηθήματα ὑπὸ τῶν 'Εξεταστικῶν' Ἐπιτροπῶν. Τούτο ἀφορᾷ καὶ εἰς ἀρκετὰ ἄλλα ναυτικὰ βιβλία. Τοιστοῦτο πάρα δὲν θὰ ίκανοποιείτο μόνον ἡ Ἑθνικὴ μας φιλοτείμια, ὡς μεγάλου ναυτικοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀναγνώριση τῆς ἀξίας τῶν ἔργων θὰ είχε πρακτικότερα ἀποτελέσματα καὶ ἡ ναυτικὴ μας βιβλιογραφία σπουδαίως θὰ ἐνισχύετο.

ΤΑ ΔΕΛΤΙΑ ΤΟΥ ΚΑΙΡΟΥ

Ορθόν καὶ πολλαπλῶς χρήσιμον τὸ μέτρον, ὅπως τὰ δελτία θυελλῶν ὡν, τὰ ὅποια ὄγγελλουν ἔξακολούθησιν ἡ ἔντασιν ἡ βελτίωσιν τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, ἀναμεταδίωνται ἀνά τριάρον καὶ οὐχὶ ἀνά ἔξαρον.

Σήμερον τὰς θαλάσσας διαπλέουν πολυάριθμα πλοῖα καὶ τὰ ταξίδιά των ἔχουν, καὶ ἐκ τοῦ λόγου τούτου καὶ ἐκ τῆς ηὔημένης ταχύτητος τῶν συγχρόνων σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ ἐκ τῆς πολλαπλασιασθείσης κινήσεως ἐπιβατῶν καὶ φορτίων, πυκνωθῆ εἰς μέγιστον βαθύον.

Ἡ καθήλωσις τούτων εἰς τὸν λιμέναν, θὰ πρέπει νὰ περιορίζεται εἰς τὰ ἐλάχιστα χρονικὰ ὥρια. Καὶ τούτῳ μὲν πολαιότερον δὲν ἦτο ἐφικτὸν παρὰ μόνον δύον ἐπέτρεπεν ἡ ίκανότης τοῦ πλοιάρχου νὰ προβλέψῃ τὸν καιρόν.

Σήμερον, στον ἡ 'Ἑθνικὴ Μετεωρολογικὴ Υπηρεσία' διοικεῖται καὶ ὄργανων καὶ μέσω τηλεπικοινωνιῶν, ἀλλὰ πρὸ πάντων τὰ ἀσφαλέστερα στοιχεῖα προβλέψεως τῆς ἔξελίξεως

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΠΟΘΕΣΕΩΣ ΣΑΝ ΛΑΤ' ΗΝ

ΤΑ 'ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ', ΕΚΦΡΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΛΥΨΗΝ ΤΩΝ

ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΙΣ

I. Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 867/626 τῆς 15ῆς Ιουλίου 1971 φύλλον τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' καὶ ἐν σελ. 7 αὐτοῦ, κατεχάρωσθη σχόλιον ὑπὸ τὸν τίτλον 'ΣΑΝ ΛΑ-Ι·Ν — TWA'. Ἡ πώλησις τῶν σκαφῶν πραγματοποιεῖται, διὰ τοῦ ὅποιου σχολίου, ὑπεστηρίζετο ὅτι δῆθεν τὸ ἐπιτρόπον 'Καυπότζη', ἀνήκον κατὰ κυριότητα εἰς τὴν ἑταῖρισ 'ΣΑΝ ΛΑ-Ι·Ν' τοῦ κ. Κιοσέογλου ἐπώληθη εἰς τὴν 'Αμερικανὶκὴν ἀεροπορικὴν ἑταῖριαν TWA καὶ ὅτι, ἡ πρὸς μετασκευὴν τούτου συμφωνηθεῖσα διανειδότησις παρὰ τῆς ETBA οὕτως μετατρέπεται εἰς διανειδότησιν τῆς TWA.

II. Θεωρούμεν ὑποχρέωσιν μας νὰ δηλώσωμεν εὐθὺς ἀμέσως ὅτι δόλοκληρον τὸ περιεχόμενον τοῦ ἐν λόγῳ σχολίου εἶναι ἀνακριβὲς καὶ ἐπλανηθημένον προελθόντες εἰς τὴν δημοσίευσί του.

III. Ὡς ἐπληροφορήθηκεν, αἱ μεταδύν τῆς 'Αμερικανὶκῆς 'Αεροπορικῆς 'Εταιρίας TWA καὶ τῆς 'ΣΑΝ ΛΑ-Ι·Ν' διαπραγματεύσεις, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν πώλησιν τοῦ μηνθόντος σκάφους «Καυπότζη» παρὰ τῆς δευτέρας εἰς τὴν πρώτην, διασκοπεῖσαι κατ' Ιανουαρίου 1971 οὐδέποτε ἐπανελήφθησαν ἔκτοτε καὶ τὰ συνέπειαν ἡτού ὅποιον τοῦ σκάφους εἰς τὴν TWA. Πολὺ δὲ περισσότερον οὕτω καθίστανται ἐσφαλμέναι, ἀδικοὶ καὶ ἀδικιολόγουμεναι, αἱ κρίσεις αἱ ἐν αὐτῷ περιλαμβανόμεναι, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὴν διανειδότησιν παρὰ τῆς ETBA τῆς ἑταῖρίας 'ΣΑΝ ΛΑ-Ι·Ν' πρὸς μετασκευὴν τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους εἰς 'Ἑλληνικὴ Ναυπηγεῖα.

IV. Επιπροσθέτως, πληροφορήθηντες τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν μορφὴν τῆς ἀνακατασκευῆς τοῦ ὑπερωκεανού «Οceanis», καὶ τέλος ὡς ἰδρυτής της Σάν Λάιν, ἡ ὅποια ἐδημιουργήσει κρουαζίέρας ψηφῆτης κλάσεως εἰς τὴν 'Ἑλλάδα. Ἐπὶ πλέον ὃ κ. Χ. Κιοσέογλου ἦτο ὃ πρώτος 'Ἑλλην' Εφοπλιστής στοιχεῖος ἐφήρμοσε εἰς τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα τοῦ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν διεθνῶν συμβάσεων περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ SOLAS 1960 καὶ IMCO 1966.

V. Θλίβεται βαθέως ἡ Διεύθυνσις τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' διότι παρασυρθεῖσα ἀπό ἐσφαλμένας πληροφορίας πρέβη εἰς τὴν δημοσίευσιν ἀνακριβούς σχολίου, ἐκφράζει δὲ τὴν λύπην τῆς δι' αὐτὸν πρός ἄπαντας τοὺς δι' αὐτοῦ ἀδίκως θιγέντας.

τῶν καιρικῶν συνθηκῶν, εἶναι, ὄντως, ἀξία σύνοργμάσιων ἡ ἀπόφασις, ὅπως τὰ δελτία θυελλῶν ἀναμετοδίωνται ἀνὰ τρίωρον. Εύκταιον δὲ θὰ ἦτο, καὶ τὸ τρίωρον συνετέμνετο εἰς δίωρον ἢ καὶ ἀνὰ μίαν ὥραν.

ΑΙ ΠΥΡΗΝΙΚΑΙ ΥΛΑΙ

Εἰς τὴν προστεχῆ Διπλωματικῆ Διάσκεψιν τῶν Βρυξελλῶν — τέλο Νοεμβρίου ἡ.ε. — θὰ τεθῇ πρὸς συζήτησην Σχέδιον της Διεύθυνσης Συμβάσεως περὶ θαλασσίας μεταφορᾶς πυρηνικῶν ύλων». Πρόκειται περὶ ἔξοχως σημαντικού καὶ λίαν ἐπικαίρου θέματος, τὸ ὅποιον καὶ ἔτυχε τῆς σχετικῆς μελέτης ἀπό ἐλληνικής ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς.

Ἡ ὑπὸ συζήτησην Διεύθυνσης Συμβάσεως κλείει τὸ κύκλωμα τῶν ἀντιστοίχων τῶν Παρισίων τοῦ 1960 καὶ τῆς Βιέννης τοῦ 1963, αἱ ὅποιαι ρυθμίζουν τὰς εὐθύνας τῶν ἐκμεταλλευμάτων πυρηνικήν ἐγκατάστασιν. Λόγω, ὅμως, ὑφισταμένης ἔξαρσεως, καθ' ἥν αἱ εὐθύναι αὐταὶ δὲν υφίστανται, δταν εὐθύνεται ἔτερον πρόσωπον, ἀνέκυψεν αὐτομάτως τὸ θέμα τῆς εὐθύνης τοῦ μεταφορέων.

Αἱ τεράστιαι ἀσφαλιστικαὶ δαπάναι κατέστησαν τὴν μεταφορὰν πυρηνικῶν ύλων δι' ἐμπορικῶν πλοίων ἀπραγματοποίητον. Καὶ αὐτὴ συντελεῖται μόνον διὰ πολεμικῶν σκαφῶν, ὑπὸ εὐθύνη, βεβαίως, τοῦ Κράτους εἰς διάκει τὸ πολεμικὸν σκάφος.

Ἡ δῆη γεννάται τὸ θέμα εἰς τὴν ἡ 'Ἑλλὰς θὰ προσχωρήσῃ εἰς τὸ ὑπὸ συζήτησιν Σχέδιον Διεύθυνσης Συμβάσεως. 'Ενισία καὶ ὄμοδύμος ἐπ' αὐτοῦ εἶναι ἡ γνώμη, ὅτι ἡ 'Ἑλλὰς δύναται νὰ συμφωνηθῇ εἰς τὴν κύρωσιν τοῦ δριστικοῦ σχεδίου τῆς ἐν λόγῳ Διεύθυνσης Συμβάσεως, ἐφ' ὅσον τὸ κείμενον ταύτης θὰ κατατείνη εἰς τὴν ἀπαλλογὴν τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπό τῆς εὐθύνης πρὸς ἀποκάτασιν ἐπενεχθησομένων ζημιῶν.

Κατὰ τὴν δυνιμετώπισιν τὸσον σοδαρῶν καὶ τόσον νέων προβλημάτων ἀπαιτεῖται δισκούση προσοχὴ καὶ σύνεσις. Πιστεύομεν δὲ ὅτι, οὐδὲν εἶναι πρακτικῶς χρησιμότερον ἀπό τὴν τριανταπέμπτην ἐπιφυλάξεων, δταν δὲν ἔχουμεν πεισθῆ πλήρως περὶ τῆς ἀπαλλαγῆς αἱ πολεμικοὶ θαλασσίσιοι μεταφορέων. Διότι φορτωταὶ δὲν προβλέπομεν νὰ είμεθα, μεταφορεῖς, ὅμως, δὲν ἀποκλείεται εἰς τὸ μέλλον, τὸ ἀπότερον ἔστω, νὰ γίνωμεν.

HELLENIC SHIPIARDS Co

SKARAMANGA YARD
Near Piraeus, GREECE



SHIPBUILDERS AND SHIPREPAIRERS



THE SHIPBUILDING PROGRAMME

Hellenic Shipyards are working at full tilt on three types of vessel that have proved highly popular with shipowners ★ The first is the successful SD 14-type 15,000-ton cargo ship. Skaramanga Yard (pictured above) has turned out 19 such vessels so far and is completing orders for eight more ★ The second is the BC 37-type bulk carrier of 37,000 tons, with a speed of 15 knots, 12000 HP engine and 7 10-ton cranes. These ships will be fully air-conditioned and automated and seven are now on order with delivery until the end of 1973 ★ The third is a 30,000-ton product carrier with 12000 HP engine specifically designed to meet Shell Chartering specifications. Five are on order and four of them have already been chartered to the Shell Company ★ For more information please contact any of the offices listed below.

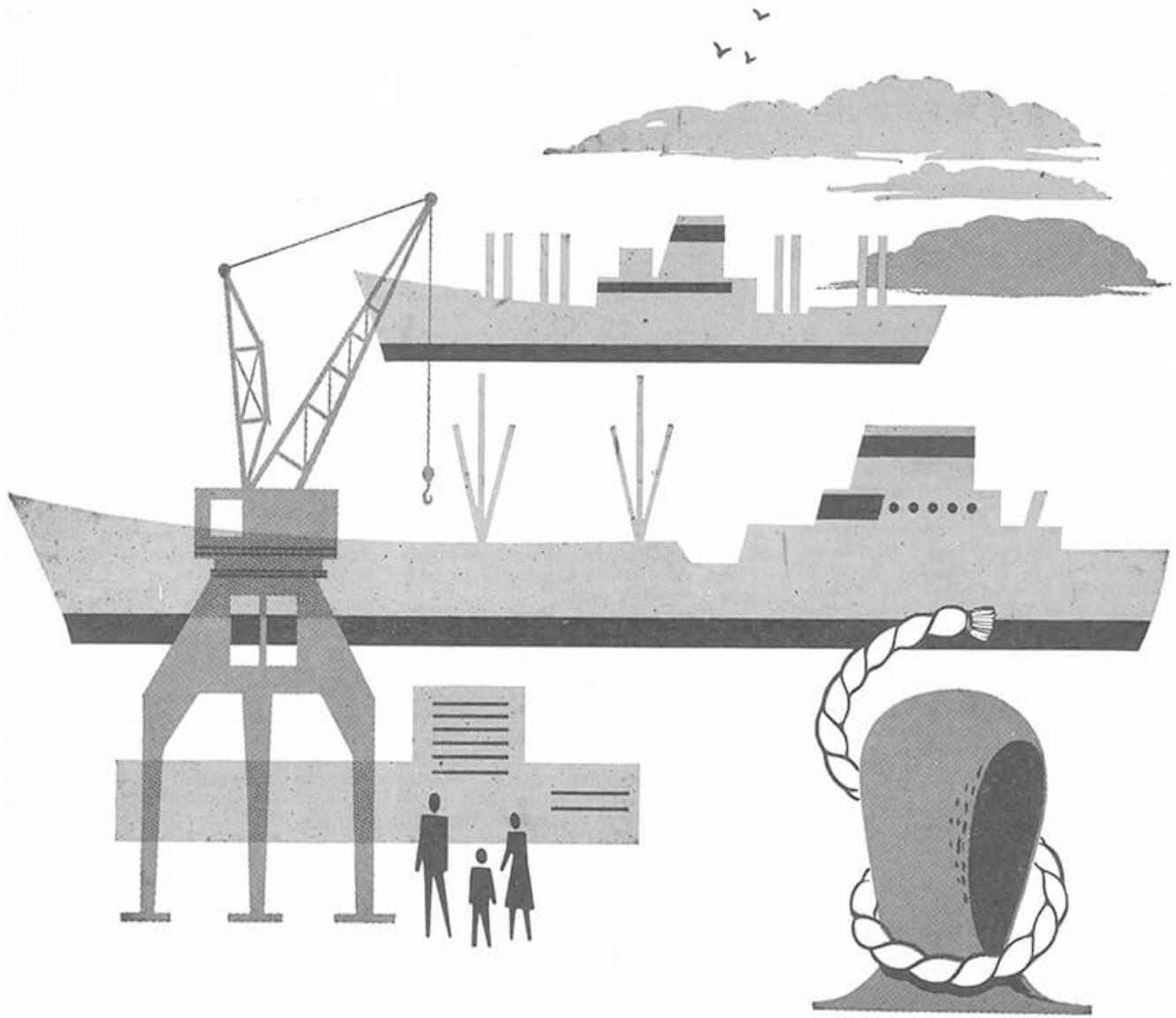
OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE : Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.141, 2, 3 - Telex: 215123 & 215372 - Cables: Shipyard, Athens

SKARAMANGA YARD : Tel. 8.073.471, 8.073.351, 8.073.611 - Telex: 215293, 215396 & 215567 - Cables: Shipyard, Athens

U.K. AGENTS : Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W1A-2IR - Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561/2 - Cables: Shipniar, London

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



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



FRANK B. HALL & CO., INC.

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

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

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

ΟΡΟΣΗΜΟΝ ΔΙΑ ΝΕΟΥΣ ΜΕΓΑΛΕΠΗΒΟΛΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ



Η ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΠΡΩΤΗΣ ΤΡΟΠΟΛΟΣ

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

- 'Επίκειται ή κατασκευή ύπερμεγέθων σκαφών.
- 'Ανακοινώσεις τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ανδρεάδη.

Τὰ Ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος βαίνουν σταθερῶς πρὸς τὴν κατάκτησιν τῶν εύρυτέρων τῶν στόχων. 'Εξειδίχθησαν ἡδης εἰς μίαν βαρείαν ναυπηγικήν καὶ ἐπισκευαστικήν βιομηχανίαν πρώτης τάξεως, ἀπολύτως συγχρονισμένην εἰς τὸν ἔξοπλισμόν της. Η ταχυτάτη ἀνέλιξις τῆς μονάδος (μόλις πρὸ διετίας εἰσήχθη εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς φάσιν ἔξοπλισμοῦ καὶ διαμορφώσεως) ἡτο συνάρτησις δύο παραγόντων: Τῆς ἀνάγκης προσαρμογῆς κατὰ τὸν συντομώτερον δυνατὸν χρόνον, εἰς τὰς ἀξίωσεις τῆς συγχρόνου ναυτιλιακῆς τεχνολογίας καὶ τῆς ἐμμονῆς καὶ ὀδών προσπαθειῶν ἐνὸς ἄνδρος, τοῦ προέδρου τῶν Ναυπηγείων καθηγητοῦ κ. Στρατῆ Ανδρεάδη διὰ τὴν ύλοποίσιν τοῦ μεγαλεπηβόλου σχεδίου του. Μακρὰν τῶν μετρίων ἐπιδιώξεων ὁ πολυσχιδῆς ἐπιχειρηματικός νοῦς τοῦ κ. Ανδρεάδη ὠρματίζετο ἐπιχειρήσεις κολοσσούς, τὰς ὅποιας ἔθετε εἰς λειτουργίαν, ἔστω καὶ ὑπὸ ἀντίξους συνδήκας. Τὸ αὐτὸν συνέδη καὶ μὲ τὰ Ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος. Κεφάλαια ἀφειδῶν παρεσχέθησαν. Τὰ 45 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἥγιγισαν αἱ μέχρι τούδε τομούμερια δολλαρίων. Πολλαπλαὶ δυσχέρειαι παρεκάμφθησαν, ἐνῷ πολυσύνθετα καὶ ἀκανθώδη προβλήματα ἐπελύθησαν, διὰ νὰ δύναται στήμερον ὑπερφάνως νὰ ἔχειγενέλ ο κ. Ανδρεάδης τὴν ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος δυνατότητα τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος νὰ κατασκευάζουν σκάφη μαρμυρίθ μεχρι 250.000 τόννων.

Ὦς ὄρόσημον, συνεπώς, διὰ πρέπει νὰ θεωρῇ ἡ κατὰ τὴν Ιην Σεπτεμβρίου τοποθετησία τῆς τρόπιδος τοῦ πρώτου ὑπὸ τῆς βιομηχανίας αὐτῆς κατασκευαζομένου σκάφους. Τὸ γεγονός αὐτὸν καθεαυτῷ ἵστως εἶναι ἡσσονὸς σημασίας ἐνὸς ἥθελε συγκριθῆ με τὰς τόσας καθελκύσεις ἀρίστων σκαφῶν, μὲ τὰς ὅποιας μᾶλις ἔχουν συνθίσθει αἱ ἄλλα ναυπηγικαὶ μονάδες τῆς χώρας. Ός συμβολικὴ ὅμως ἐνέργεια ἐγκλείει «μηνυμα αἰσιοδοξία», ὡς ὄρθδως ὑπεργράμμισεν ὁ καθηγητής κ. Στρ. Ανδρεάδης κατὰ τὴν τελετὴν τῆς τοποθετήσεως τῆς τρόπιδος, διότι θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ κατασκευὴ καὶ δευτέρου ἀδελφοῦ σκάφους τῶν 5.900 τόννων d.w. ὡς καὶ ἡ ναυπηγήσι, διὸ ἀκόμη μεγαλυτέρων σκαφῶν τῶν 43.000 τόννων ἑκάστου, τῶν μεγαλυτέρων ποὺ ἔδω κατεσκευάσθησαν. Συνάμα τὸ πρόγραμμα τῶν 100.000 καὶ τῶν 250.000 τόννων d.w. 'Ολόκληρος ὁ ὄργασμὸς αὐτὸς θέλει συντελεσθῆ ἀπὸ χείρας ἑλληνικάς, ἐπ' ὠφελεία, βεβαίως τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως παρέστησαν ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνῶν κ. 'Ορ. Γιάκας, ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ αὐτοῦ 'Υπουργείου κ. Μπότης, ἄλλοι ἀνώτατοι ἐκπρόσωποι τῶν δημοσίων Ἀρχῶν καὶ τῆς τοπικῆς αὐτόδιοικήσεως, πολλοὶ ἐφόπλισται, ἐπιχειρηματίαι καὶ πλήθης κόσμου. Μετὰ τὸν τελεσθέντα ἀγιασμὸν χροστατήσαντο τοῦ Μητροπολίτου Μαρωνείας κ. Τιμοθέου, ωμίλησεν ὁ Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος καθηγητής κ. Στρατῆς Ανδρεάδης, ὁ ὅποιος είπε τὰ ἔξι:

«Σᾶς ἔκφραστας τὰς πλέον θερμάς εὐχαριστίας μου διὰ τὴν φιλόφρονα συμμετοχήν σας εἰς τὴν σημερινὴν τελετὴν, τὴν ὅποιαν τιμᾶ διὰ τῆς παρουσίας του ὁ 'Υπουργὸς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνῶν κ. 'Ορ-

ρέστης Γάκας. Εἶναι δὲ ιδιαιτέρως σημαντικὴ ἡ παρουσία του κύριου 'Υπουργοῦ. Διότι συμβολίζει τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὰς δημιουργικὰς προσπαθείας. Καὶ διότι ὁ κύριος 'Υπουργὸς Ναυτιλίας εί-

ναι διακεκριμένη προσωπικότης καὶ ἔξαιρετος ἐπιστήμων.

'Ἐπιθυμῶ, ἀκόμη, νὰ ἔκφρασω τὴν χαράν μου, τὴν χαρὰν ὅλων τῶν ἔργων μεχριμένων εἰς τὰ Ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος, διότι ἡ σημερινὴ τελετὴ ἐπιστέφει τὸν μόχθον καὶ τὴν προσπάθειάν των, μὲ τὴν εἰσόδον τῆς Βιομηχανίας μας εἰς τὴν δευτέραν φάσιν τῆς ἔξειδίσεως τῆς — τὴν φάσιν τῶν ναυπηγῶν.

ΠΛΟΥΣΙΩΤΑΤΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

» Μόλις συνεπληρώθη διετία ἀρ' ἡ ἥρξατο ἡ λειτουργία τῶν Ναυπηγείων μας, ἐγκαινιασθεῖσα αὐτοπροσώπως ὑπὸ τοῦ ἔξοχου ἥγετου τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως κ. Γεωργίου Παπαδόπουλου. Κατὰ τὴν διετίαν αὐτῆς, τὰ Ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος ἐπέκτειναν τὰς ἔγκαταστάσεις των, ἐνεπλούτισαν τὸν ἔξοπλισμὸν των καὶ ἀνέπτυξαν μεγάλην καὶ ἀκραίην ἐπιτυχῆ δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα τῶν ναυτικῶν ἐπισκευῶν καὶ τῶν πάσης φύσεως μεταλλικῶν κατεσκευῶν.

Ο ἀπολογισμὸς τῆς διετίας είναι πλουσιώτατος, δεδομένου διὰ κατὰ τὸ βραχὺ χρο-

νικὸν τοῦτο διάστημα τὰ Ναυπηγεῖα 'Ελευσίνος ἐπεσκεύασαν 120 πλοῖα διαφόρου ἔθνικότητος, ποικίλων τύπων, συνολικῆς χωρητικότητος μείζονος τοῦ 1.200.000 τόννων. 'Απασαι δὲ αἱ ἐπισκευαὶ αὗται — πλεῖσται τῶν διοικούντων λίαν πολύτλοικοι καὶ ἔξοχα λεπταὶ — ἔξετελεσθησαν ἀρτίως καὶ ταχέως.

Ἐντονος ὅμοιως ὑπῆρξε — κατὰ τὸ εἰκοσιτετράμηνον τοῦτο — καὶ ὁ ρυθμὸς τῶν ἔργων τῶν Ναυπηγείων μας εἰς τὴν ἐκτέλεσιν πάσης φύσεως μεταλλικῶν κατασκευῶν ποιότητος, δι' "Ελληνας καὶ ξένους πελάτας.

Παραδήλως ὠλοκληρώθη καὶ ὁ βαρὺς ἐξοπλισμὸς τῶν Ναυπηγείων μας, μὲ τὰ πλέον τέλεια σύγχρονα μηχανήματα, καὶ — καθὼς ἡ πρόσδοξος μας ὑπῆρξεν ἀλματώδης — ἐπεπούτημεν τὴν ἔναρξην τῆς δευτέρας φάσεως ἀναπτύξεως τῶν ἔργων μας.

Η δευτέρη αὐτὴ φάσις περιλαμβάνει — πέραν τῶν μεγάλων ἐπισκευῶν καὶ ριζικῶν μετασκευῶν σκαφῶν — καὶ τὴν κατασκευὴν πλοίων, τὰς ναυπηγήσεις, διευκινάζομεν επιστήμως σήμερον.

Τὴν φάσιν αὐτήν, τῶν ναυπηγήσεων, ἐγκαινιάζομεν ἐπιστήμως σήμερον.

Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΔΙ

» 'Η ἔδρυσις τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος, συνέχισεν ὁ κ. Ανδρεάδης, ἡ ἔναρξης τῆς λειτουργίας των καὶ ἡ — ἀπὸ τῆς σήμερον — ἔναρξης τοῦ ναυπηγικοῦ αὐτῶν προγράμματος είναι γεγονότα, ἡ σημασία τῶν διοικούντων δὲν περιορίζεται εἰς τὸν κύκλον ὑδατοφόρων μιᾶς ἐπιχειρηματικῆς μονάδος. Στενά συνδέεται μὲ τὴν καθολὸν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα, καθὼς καὶ μὲ τὴν γενικωτέραν προσπάθειαν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας.

Πράγματι, ἐνῷ ἡ 'Εμπορική μας Ναυτιλία ἔχει, ἀπὸ μακροῦ ἥδη, κατακτήσει πρωτεύουσαν θέσιν διεθνῶς, ἡ ἑλληνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία καὶ ἡ συναφής ναυτιλιακὴ ὑποδομὴ ἦσαν, μέχρι πρὸ τινῶν ἔτων, πράγματι ἀνεπαρκεῖς. Φανερὸν είναι διὰ τοῦτο συνίστα μέγις μειονέκτημα διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς 'Ελλάδος καὶ ἐπενήργει ἀνασχετικῶς εἰς τὴν προσπάθειαν ἐπεκτάσεως τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Διότι, εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν ἀνταγωνισμόν, οἱ 'Ελληνες ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν ἀνταγωνιστάς, οἱ ὁποῖοι ἀπολαμβάνουν τὴν μεγάλην ὑποστήριξην τῆς ἀνεπτυγμένης Ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας των, τῶν διευκολύνσεων τῶν μεγάλων καὶ ἔκσυγχρονισμένων λιμένων, τῆς Ισχυρᾶς Ἐθνικῆς των

Ναυτικής πιστωτικής και Ναυτασφαλιστικής άγοράς. Και ήμεις — μέχρι πρό τινων έτών — έστερούμεθα τών έρεισμάτων αύτών, τόσους άποφασιστικής σημασίας διά τὴν ναυτιλιακή μας προσπάθειαν. Έστερούμεθα, ειδικότερον, έπαρκους ναυπηγικής βιομηχανίας και έκσυγχρονισμένης βιομηχανίας έπισκευών πλοίων.

Έξ άλλου, η καθυστέρησίς μας αυτή είς τὸν ναυπηγικὸν — έπισκευαστικὸν τομέας ἀπέτελει ἐκδήλωσιν και σύνδρομον τῆς γενικότερας καθυστέρησεως εἰς τὴν ἐκδιομηχανίαν και τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξην τῆς Χώρας. Ένῳδη συγκέντρωσις τοῦ πληθυσμοῦ εἰς τὰ ἀστικὰ κέντρα, ή ἀστικοποίησίς, εἶχεν ήδη προσδάσει ἔντονο ρυθμόν, δὲν ύπηρχαν ἐπαρκεῖς, μεγάλαι και έκσυγχρονισμέναι βιομηχανικαὶ μονάδες διὰ τὴν ἀπορρόφησιν τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Καί, τοιούτορπός, εἰς τὴν ὑποαπασχόλησιν και τὴν «εκρυφὴν ἀνέργειαν» τῆς ὑπαίθρου προσετίθετο ή ἀνέργεια, ή ύποαπασχόλησίς και αἱ παρασιτικαὶ δραστηριότητες εἰς τὰ ἀστικὰ κέντρα. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς δὲν ήτο δυνατὸν νὰ πρωθητὴ ἀποφασιστικῶς ή προσπάθεια κοινωνικῆς και οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Χώρας.

Κατεπείγουσα, λοιπόν, ἀνέκυππεν ή ἀνάγκη Ιθύσεως μεγάλων και έκσυγχρονισμένων βιομηχανικῶν και ἐν γένει ἔργων ύποδομῆς εἰς τὴν Ἐλλάδα, τοῦτο δὲ ἀπέτελεσεν και ἔνα ἔκ τῶν κυριωτέρων στόχων τοῦ Πενταετοῦ Προγράμματος Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως, τὸ δόποιν κατέστρωσε ή Ἐθνικὴ Κυβερνητική, ὑλοποιούσα τὴν ὄρθολογικὴν και δυναμικὴν Οἰκονομικὴν Πολιτικὴν. Πολιτικὴν τὴν δόποιαν αὐτῆς ἔχαρξε και ἔφαρμόζει. Διὰ τῆς Πολιτικῆς αὐτῆς πρωθητησαν Ισχυρῶς αἱ παραγωγαὶ ἐπενδύσεις και ἡ πρὸς τοῦτο εἰσροή ἔνων κεφαλαίων εἰς τὴν Χώραν, ἔξυγιανθησαν τὰ δημοσιονομικά, ἐπετεύχθη νομισματικὴ σταθερότης και ἔξησθαλίσθησαν ύψηλοι ρυθμοὶ οἰκονομικῆς ἀνόδου.

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ-ΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

» Έν τῷ πλαστιώ τῆς γενικότερας Οἰκονομικῆς τῆς Κυβερνήσεως, διεμφρώθη ειδικότερον ή Ναυτιλίας και ή Πολιτική, ή δόποια — ἐν τῇ ἔφαρμογῇ τῆς — κατεδείχθη τάχιστα λίαν ἀποδοτικὴ και λυσιτελής, ἐπὶ μεγίστῃ ὀφελείᾳ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου και τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος.

Διὰ τῆς Ναυτιλιακῆς αὐτῆς Πολιτικῆς τῆς Κυβερνήσεως ἐπραγματοποιήθησαν σκοποί, οἱ δόποιοι προηγουμένως ἔθεωροντο ἀνεπίτευκτοι. Τὸ ἀποδεικνύον αἱ σημειώσεις, κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον, ἔξελιξεις εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας μας. «Ητοι:

Πρῶτον, ἐπετεύχθη ἡ εἰς τὴν Ἐλλάδα μεταφορὰ τῆς ναυτιλίας μας δραστηριότος. Τούτο ἐκφράζεται διὰ τῆς ἐν τῷ Ελλάδι ἔγκαταστάσεως 324 Ναυτιλιακῶν Γραφείων και Ἐπιχειρήσεων, τῆς λίαν σημαντικῆς αὔξησεως τοῦ κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν εἰσρέυσαντος ναυτιλιακοῦ

συναλλάγματος, τῆς κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ὑψώσεως τῆς κυανολεύου εἰς νέοτευκτα πλοῖα και, γενικότερον, τῆς δημιουργίας ρεύματος ἐγγραφῆς πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον. Είναι χαρακτηριστικὸν ὅτι, ἀπό τῆς Ιης Μαΐου 1968 μέχρι τῆς Ιης Μαΐου 1971, ἐσημεώθη αὔξησις τῆς ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος κατά 79,50%, δηλαδὴ κατά 554 πλοῖα.

Δεύτερον, ἐπιπλέονται μὲ ταῦν ρυθμὸν ή ἀναθετοῦσις τῆς γενικότερας καθυστέρησεως εἰς τὴν ἐκδιομηχανίαν και τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξην τῆς Χώρας.

Τρίτον, ἐπεκτείνεται και στη ματοποίειται η Ναυτεργατικὴ Πολιτική, μὲ στερεόν προσανατολισμὸν τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ μόχθου και τὴν βελτίωσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν Ναυτικῶν μας, θέτει ἐν κινδύνῳ τὴν περαιτέρω πρόσδον της.

Τέταρτον, ἔχει θεμελιώδης και ὁ ζῆλος τῶν εἰς τὴν Ναυπηγείαν θεμελιώδης ἀναγκαστικὸν διαμορφωμένων τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας — ἐλλείψεως, ή δύοις, διευρυθμίσια λόγῳ τῆς ἀλματώδους ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, θέτει ἐν κινδύνῳ τὴν περαιτέρω πρόσδον της.

• συνεκροτήθη προσφάτως Ναυτασφαλιστικὴ Κοινωνία, ή δόποια συνιστᾶ τὴν ἀφετηρίου διὰ τὴν ἀνάπτυξην μιᾶς Ἐθνικῆς Ασφαλιστικῆς Αγορᾶς, ἔχει δὲ προγράμματος θεμελίωσης μιᾶς ἀρτίας Ναυτιλιακῆς Πιστωτικῆς Αγορᾶς, τὸσον ἀναγκαῖς διὰ τὴν δόλοκληρωσιν τῆς χειραφετήσεως μας ἀπό τὴν ἀλλοδαπήν.

• ἐπεκτείνονται και ἔξοπλίζονται οἱ λιμένες μας, ή δὲ συνεχής και ραγδαία ἔξελιξις τῶν τηλεπικοινωνῶν μας συντελεῖ σπουδαῖας εἰς τὴν διεύρυσην τοῦ σύγκου τῶν ἀπό τὴν Ἐλλάδα διευρυνομένων ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν.

• ή ναυπηγικὴ μας βιομηχανία ἔξελιστεται ταχύτατα, ὥστε συντόμως νὰ προσδοκῶμεν τὴν ἀνάδειξην τῆς Ἐλλάδος εἰς πρώτης τάξεως ναυπηγικὴν και ἐπισκευαστικὴν χώραν».

ΣΥΝΤΟΜΩΣ Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΥΠΕΡΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Καὶ συνέχισεν δ. κ. Ἀνδρεάδης:

«Λίαν σημαντικὸν βῆμα εἰς τὴν δόδον πραγματοποίησεως τῆς προσδοκίας αὐτῆς ἀποτελεῖ ή συγκρότησις τῆς βιομηχανικῆς μονάδος τῶν Ναυτιγείων Ἐλευσίνος και δὲ ἐντονος ρυθμὸς τῆς δραστηριότητός των.

· Ήδη, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ προγράμματος ἐπισκευῶν και μετασκευῶν πλοίων, ἔρχεται ή ἔφαρμογή τοῦ προστατευόμενων τῶν ναυπηγήσεων.

· Πέραν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου, τοῦ δόποιου σήμερον θέτομεν τὴν τρόπιδα, συντόμως θὰ ἀρχίσῃ ή κατασκευή και ἔτερου δόμοιου πλοίου.

· Πρόκειται περὶ σκαφῶν πολλαπλῆς χρή-

σεως, διὰ φορτία χύδην και ἐμποροκιβώτια. Ή χωρητικότης ἐκάστου ἀνέρχεται εἰς 5,900 τόνους δ.ω., τὸ μῆκος του είναι 107 μέτρων, ή μηχανή του είναι 3.900 πόπων, ἀναπτύσσει δὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14,7 κόμβων.

· Αμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα θὰ ὑψώσουν τὴν κυανολεύου.

· Όμοιώς δέ τοι θεωρητικὴ σημαίαν θὰ τεθούν ἔπειτα δύο σκάφη, 43.000 τόνων δ.ω., ἔκστον, τὰ δόποια παρηγγέλθησαν ήδη εἰς τὰ Ναυπηγείαν Ἐλευσίνος. Διὰ τῆς κατασκευῆς των τὰ Ναυπηγεία μας θὰ έχουν τὸ πρωτεῖον κατασκευῆς του μεγαλύτερου ναυπηγητένος ἀχρι τούδε ἐν Ἐλλάδι σκάφους.

· Συντόμως, έξ άλλου, θὰ έγκαινισθῇ ή τρίτη φάσις ἐργασιῶν τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος. Κατ' αὐτήν, προγραμματισθεῖσαν 100.000 τόνων δ.ω.

· Ή προθυμία, ή ικανότης και ὁ ζῆλος τῶν εἰς τὰ Ναυπηγείαν Ἐλευσίνος ἐργαζομένων, πρὸς τοὺς δόποιους θερμάς ἀπευθύνων εύχαριστίας, ἐγγύωνται τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος μας και τὴν ἀρτίτητα τῶν πάσης φύσεως κατασκευῶν μας.

ΜΗΝΥΜΑ ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑΣ

» Καὶ ίδιον, σήμερον, ἔρχεται η ναυπηγητικὴ σημαία τοῦ πρώτου σκάφους, μὲ τὴν τοποθέτησιν τῆς τρόπιδος του.

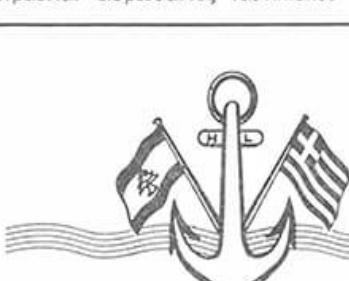
· Η τοποθέτησις τηρότος — πέραν τῆς τεχνολογικῆς ἀναγκαστικότητος — ἐγκλείει, ως ἀφετηρίου σημείου τῆς ναυπηγήσεως, βαθύτατον και συγκινητικὸν συμβολισμὸν: εἰναι ή ύπερηφανίας μένης, κατὰ τὴν δόποιαν τὸ σκάφος θὰ γίληστρηστη εἰς τὴν θάλασσαν, ὡς τέλεωμένων ἔργον, διὰ νὰ ζῆ και νὰ κινήται πλέον ἔκει, εἰς τὸ ύγρὸν στοιχείον. Νά δισαχίζῃ τὴν θάλασσαν «καλοτάξιδιο», δημιούργημα τοῦ πινεύματος και τῶν χειρῶν τοῦ ἀνθρώπου, δημιούργημα τοῦ μόχθου και τῆς προσπαθείας του, τῆς ἀνησύχου και ἔξερευνητικῆς ψυχῆς του...

· Τὴν καθελκυστικὴν προοινίζεται η θέσις τῆς τρόπιδος — τὸ ἀποπερατωμένον, τὸ «τέλειον» (μὲ τὴν διπλὴν ἐννοιαν τοῦ ὄρου) ἔργον. Τὸ ἐπίτευγμα.

· Είναι μήνυμα αἰσιοδοξίας διὰ τὸ μέλλον και ἀφετηρίου σημείου τῆς προσπαθείας τῶν ναυπηγῶν. Λύτων ή ἐντεταμένη προσοχή, ή συνεχής φροντίδας και ή κατασκευαστική δεξιότης θεμελιώνων τὴν αἰσιοδοξίαν αὐτήν. Και μετουσιώνων τὸ μήνυμα και τὴν ὑπόσχεσιν της τρόπιδης πραγματοποίησιν. Είναι ή χαρὰ τῆς δημιουργίας διὰ τῆς προσπαθείας και τοῦ μόχθου, ή στιγμὴ της κατασκευῆς τῶν αὐθρώπου.

· Θα παρακαλέσω τὸν κ. Υπουργὸν νὰ ἀποστείλῃ — ἐντὸς δύλιγου — τὸ μήνυμα αὐτὸ τῆς αἰσιοδοξίας, στρέφων τὸν διακόπητην διὰ τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν, ή δόποια συνέθετη τὴν τρόπιδα.

· Και εὑχομαι εἰς τὸν Θεόν νὰ χαρίσῃ εἰς



The Hellenic Lebanese Marine Supplies

BONDED STORES, FRESH, DRY PROVISIONS, CABIN,
DECK & ENGINE STORES

δόλους υγείαν και εύτυχίαν και νά εύρεθωμεν και πάλιν — συγκεντρωμένοι έδω διά την κ α θ έ λ κ υ σ i v τού σκάφους. Διά νά ζήσωμεν μαζί την χαράν της έ κ π λ η ρ ω σ ε ω ξ, όπως τώρα συμμερίζεσθε την χαράν της π ρ ο σ δ ο κ i ας και της ύ π π ο σ χ έ σ ε ω ξ — της ύποσχεσεως δημιουργικής προσπαθειας.

Νά είσθε και τότε έδω παρόντες, διά νά δεχθήτε και πάλιν, άξιότιμοι Κύριοι και Κύριοι, θερμάς τάς εύχαριστιας μας διά την τιμητικήν παρουσίαν σας — εύχαριστιας τάς όποιας και τώρα σάς άπευθύνομεν έκ βάθους καρδίας.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΓΙΑΚΑ

'Ακολούθως ώμιλησε δι' ολίγων δ ύπουργός Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. 'Ορ. Γιάκας, δ όποιος, μεταξύ άλλων, ύπεγράμμισεν διτείναι εύτυχής διότι ή πρώτη δημοσία έμφάνισης του, μετά την όρκωμασθαι, είναι ή τελετή έγκαινιασμού τών ναυπηγήσεων τών Ναυπηγείων 'Ελευσίνος, ή δραστηριότητάς τών όποιων συνδέεται με την οικονομικήν άναπτυξιν της Χώρας και με τὸν Καθηγητὴν κ. 'Ανδρεάδην, έγνωσμένων έξοχου Ικανότητος ούχι μόνον εἰς τὸν οικονομικὸν τομέα, ἀλλά και εἰς τὸν ἐπιστημονικὸν και εἰς πλείστους ἄλλους.

«Προσέπτι — έτοινεν δ κ. 'Υπουργός — ἐπιθυμῶ νά ἔκφρασω τὴν Ικανοποίησίν μου διότι ή σημειωνή τελετή θέσεως τῆς τρόπιδος έγκαινιάζει σειράν δῆλη ναυπηγήσεων πλοίων, μεταξύ τῶν όποιων και τοισάντα 100. 000 τόνων δ.ν.ω., καὶ ἀνά, εἰς μίαν φρενήρη σκυταλοδρομίαν ύψηλῶν ἐπιτευγμάτων. 'Ἐν τέλει δ κ. 'Υπουργός ύπεγράμμισεν διτείναι ή 'Εθνικὴ Κυβέρνησις, πέραν τῶν έμφανῶν ἔργων της, ἀπὸ μακροῦ ἥδη — καὶ ὑπὸ τὴν πρωστικὴν ἐποπτείαν και καθοδήγησιν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ — ἐπεξεργάζεται εὐρὺν ἐκπαιδευτικὸν και ἐκπολιτιστικὸν πρόγραμμα δημιουργίας στελέχων, διὰ τὴν πραγμάτωσιν τεχνολογικῆς ἀνόδου, ὡς και τὴν δημιουργίαν πολιτῶν — προτύπων χριστιανικῆς δράσεως.

Η ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΤΥΠΟΥ

Τῶν έγκαινίων ναυπηγήσεων προηγήθη συνέντευξις Τύπου, εἰς τὴν δόπιαν συμμετέσχον οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ἔνεου Τύπου, οικονομικοὶ και ναυτιλιακοὶ συντάκται τῶν Ἑλληνικῶν ἐφημερίδων και περιοδικῶν και πλολοὶ ἄλλοι δημοσιογράφοι. Κατ' αὐτὴν δ Πρόεδρος τῶν Ναυπηγείων 'Ελευσίνος καθηγητὴς κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης ἐσκιαγράφησε, ἐν ὅρχῃ, τὴν δραστηριότητα τῶν ναυπηγείων αὐτῶν κατὰ τὴν, μόλις συμπληρωθεῖσαν, διετίαν ἀπὸ τῆς ἐνάρχεως τῆς λειτουργίας των. Κατὰ τὸ διάστημα τοῦτο ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος ἐκατὸν εἰκοσι πλοία, διαφόρου ἔμβικότητος, συνιλκής χωρητικότητος ἀνά τοῦ 1.200.000 τόνων, και ἔξετελέσθησαν λίαν σημαντικαὶ πάσης φύσεως μεταλλικαὶ κατασκευαί. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον, παρελθόντι ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων και τίθεται εἰς λειτουργίαν ἐντὸς δεκατημέρου και δευτέρα πλωτὴ δεξαμενή, ικανὴ νά δεχθῇ πλοία μέχρι 65.000 τόνων δ.ν.ω., παρηγγέλθη δὲ εἰς τὴν Γερμανίαν και τρίτη πλωτὴ δεξαμενή, δυναμένη νά δέξη πρετήση η σκάφη μέχρι 115.000 τόνων. 'Ηδη τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος εἰσήλθον εἰς τὴν δευτέραν φάσιν τοῦ προγραμματισμοῦ τῶν, τὴν φάσιν τῶν ναυπηγήσεων. Τὸ κατασκευαστικὸν πρόγραμμα τῶν ναυπηγείων περιλαμβάνει ναυπηγήσεις μικροῦ και μεσαίου μεγέθους σκαφών, πέραν δὲ τῶν παραγγελμένων ἥδη εἰς τὰ Ναυπηγεία πλοίων 43.000 τόνων δ.ν.ω., τὸ κατασκευαστικὸν πρόγραμμά των περιλαμβάνει και ναυπηγήσεις λίαν μεγάλων σκαφών τῶν 100.000 και 250.000 τόνων δ.ν.ω. Διὰ τὴν πραγματοποίησην τοῦ κατασκευαστικοῦ τῶν προγράμματος τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος ἐμπλουτίζουν συνεχῶς τὸν έξοπλισμὸν τῶν, εἰδικῶς δέ, κατασκευάζουν μεγάλας ναυπηγικὰς κιλίνας και τὸν μεγαλύτερον γερανὸν τῆς 'Ανατολικῆς Με-



'Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Γιάκας συνοδευόμενος ἀπὸ τὸν κ. 'Ανδρεάδην προσέρχεται εἰς τὴν τελετὴν.

τη είναι βέβαιον διτείναι δὲν θὰ ἐπιδράσῃ ἀναστατωτικῶς.

β) "Οτι ή Ἑλληνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἔχει — ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων βιομηχανιῶν τῶν οικονομικῶν ἔξειληγμένων χωρῶν — τὸ μειονέκτημα τῶν ἐπιβαρύνσεων, αἱ δημοσίαι προέρχονται ἐκ τοῦ γεγονότος διτείναι, τόσον τὰ ναυπηγικὰ ὑλικά, δσον και τὰ μηχανήματα εἰσάγονται ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Παρὰ τούτα, αἱ προσπτικαὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας είναι καλαῖ, ἐν δψει και τοῦ συγκριτικῶς χαμηλότερους τῶν ἀμοιβῶν ἐργασίας.

γ) "Οτι τὸ ἐν 'Ἑλλάδι διαμορφωθὲν ἐξωτερικῶν πιστωτικὸν πλαίσιον είναι ἀρκούντως Ικανοποιητικόν, μολονότι ή διεύρυνσίς του είναι σκόπιμος και κατὰ βάσιμον πρόβλεψιν, θὰ πραγματοποιηθῇ, δωστε νά ἐξακολουθήσῃ ή διεθνῆς ἀνταγωνιστικότης τῆς ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας και νά ἐνισχυθῇ.

δ) "Οτι ή ἀποκέντρωσις τῶν βιομηχανιῶν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν εύκτασιν περιφερειακὴν ἀνάπτυξιν τῆς οικονομίας μας και διτείναι ή συγκεκριμένη ἔκδηλωσις τῆς ἀποκεντρώσεως αὐτῆς είναι συνάρτησης πολλῶν παραγόντων, κατὰ τὴν φύσιν ἐκάστης βιομηχανίας ἀξιολογουμένην.

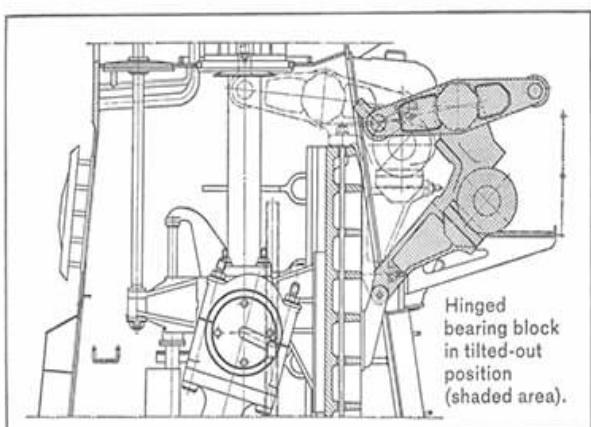
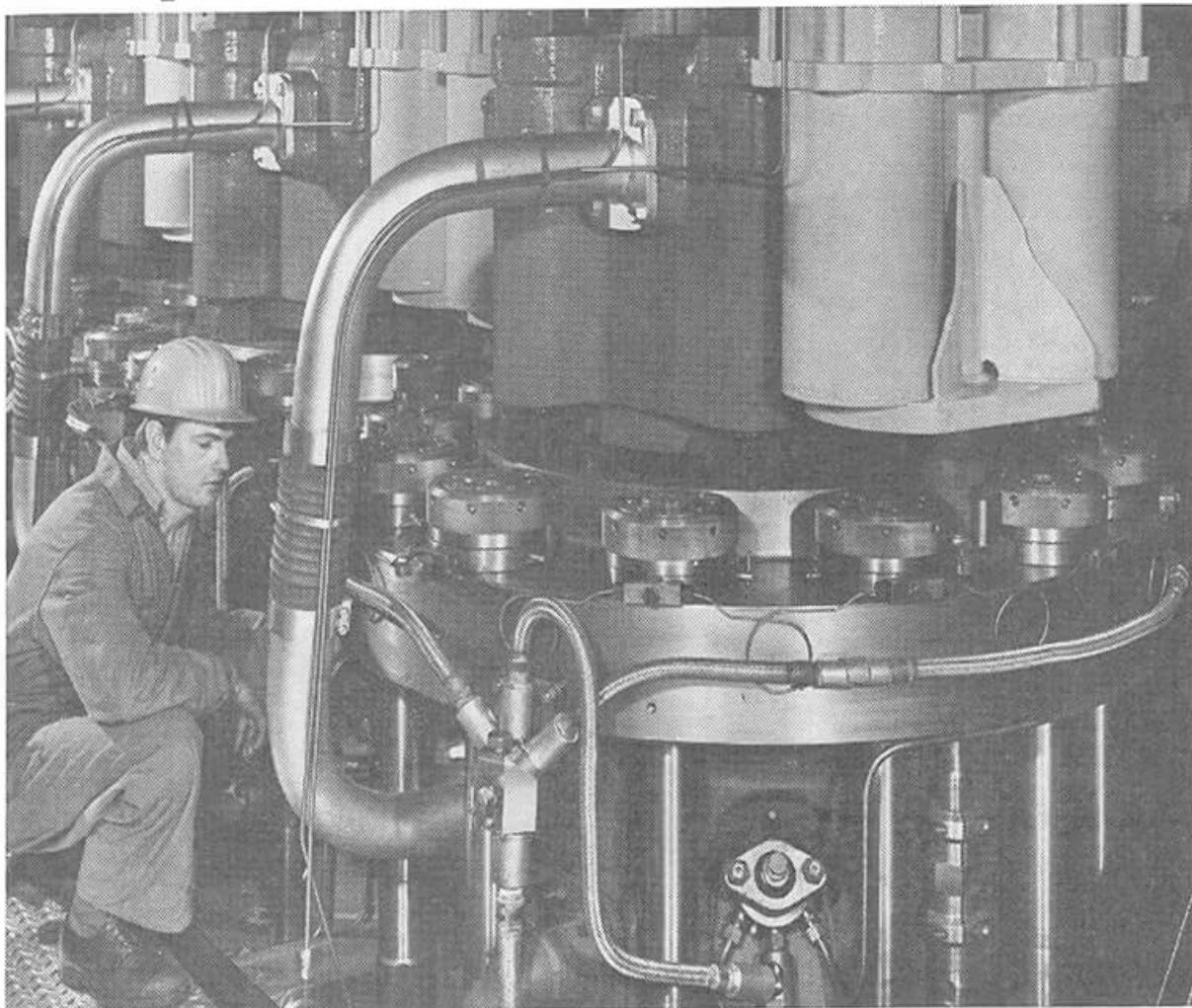
ε) "Οτι, ειδικῶς ὡς πρὸς τὰς ναυτικὰς ἐπισκευάς, αἱ ἀνάγκαι είναι μέγισται, δεδομένης τῆς πρωτευούσης θέσεως τὴν δημοσίαν κατέχει διεθνῆς ή ἐμπορική μας Ναυτιλία και τῶν δυναμενομένων εύνοιῶν ἔξειλεσσων εἰς τὴν διακίνησιν ἀγαθῶν εἰς τὴν Μεσόγειον. 'Ἐντεῦθεν και εύνοικαι είναι αἱ προσπτικαὶ διτείναι τὰ Ἑλληνικὰ ναυπηγεία.

ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΑΝΑΣΤΑΤΩΤΙΚΩΣ Η ΚΡΙΣΙΣ

'Ἐν τέλει τῆς συνέντευξις ὑπελθήθησαν εἰς τὸν κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδην ἐρωτήματα ὑπὸ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ Τύπου. 'Ἀπαντῶν δ κ. 'Ανδρεάδης ἐτόινεν :

α) Οτι ή παρόμαστα κρίσις εἰς τὰς ναυτιλιακὰς μεταφοράς, ή δημοσία είναι ἀρκετά δεῖται — ἔξαιρουμένων τῶν μεταφορῶν ύγρων καυσίμων — και προβλέπεται διτείναι ἔχῃ μείζονα διάρκειαν τῶν συνήθων, ἀσκεῖ βεβαίως δυσμενή ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς δραστηριότητας τῶν ναυπηγείων ἐν γένει. 'Ἐν δψει, δμως, τοῦ διωγκωμένου διεθνοῦς ἐμπορίου και, ειδικῶς ὡς πρὸς τὴν Ἑλλάδα, τῆς φάσεως εἰς τὴν δημοσίαν εύρισκεται ή ναυπηγική τῆς βιομηχανία, ή κρίσις αὐ-

Latest GV large-bore engine simplified for maintenance



Important new features have been added to Götaverken's large-bore engine, GV 850/1700 VGS-U. The levers controlling the exhaust valve movement are now fitted in a hinged bearing block which can be tilted out of the engine. This feature makes all the parts in this section easily accessible.

To reduce the time required for removing the cylinder heads, a regular routine in overhauling work, all cylinder nuts are now of the Götaverken patented hydraulic-jack type. This means that all 12 nuts in a cylinder head can be tightened simultaneously by oil pressure.

These two innovations are typical of the several improvements made for the purpose of simplifying maintenance work and increasing the reliability of this engine still further.

The first engine to incorporate these new features, a 9-cylinder unit developing 23,850 b.h.p., has been installed in an ore-bulk-oil carrier of 100,000 tons d.w. built at Götaverken's Arendal yard. A series of over 20 ships of this type is on order at Götaverken. Five have already been delivered. The remaining ships in the series will have the latest 9-cylinder large-bore engine as standard propelling machinery.

GÖTAVERKEN
GÖTEBORG • SWEDEN



Η ΕΠΙΤΕΛΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΥ

ΤΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

Συμφώνως πρός τάς κειμένας διατάξεις όλοι πλοίαρχοι είναι στο κυβερνήτη και στο Διοικητή του πλοίου. Τούτο σημαίνει ότι έχει έξουσίαν επί παντός έπιβατοντος και είναι υπεύθυνος διά την καλήν διοίκησιν και ασφάλειαν του πλοίου, τών έπιβατων και του φορτίου ώς και διά την έναν αύτῷ εύταξιαν, δικαιούμενος χάριν της άσφαλειας του πλοίου ή έναν περιπτώσεις άναγκης, όπως η λάρη πάνω μέτρου διπλά στην ιατρική τέχνη, ή ειδική αυτού πείρα, και οι νόμοι και οι κανονισμοί έπιβάτων. Έπιπροσθέτως είναι υπεύθυνος απέναντι μὲν τούτου Κράτους διά την καλήν και άκριβή τήρησιν τῶν περι έμπορικής ναυτιλίας διατάξεων και την έκτελεσην τῶν διαταγών τῶν άρμοδιων Αρχών, απέναντι δὲ τούτου πλοιοκτήτου και παντός ένδιαφερομένου διά πάνω οὐτι αφόρεις την προστασίαν τῶν συμφέροντων αύτῶν.

Διά την έξασφάλισιν πάντων τῶν άνωτέρω διατάξεων δέν άρκει νὰ είναι προκινημένος μὲ τάς κοινάς άρετάς παντός διοικούντος, ήτοι τῆς τιμής, τῆς άξιοπρεπείας, τῆς καλής ουμεριφοράς, τῆς δικαιούσης και τῆς συνέσεως, ἀλλά πρέπει νὰ κατέχῃ ἐπί πλέον και τάς καλούμενας ναυτικάς ἀρετάς, τῆς έποιμότητος, τῆς ἀποφασιστικότητος, και ἀκόμη τοῦ θάρρους και τῆς αὐτοθυσίας. Δι' οὐ καὶ λίαν εύστοχος δια πλοίαρχος έχει χαρακτηρισθῇ ώς μία τῶν πλέον πολυυποθέτων έπαγγελματικῶν προσωπικοτήτων τῆς άνθρωπινης δραστηριότητος.

"Αν καὶ κατά τὰ τελευταῖς ἔτη λόγω τῶν τηλεπικοινωνιακῶν καὶ λόπων μέσων ή ἐκ τοῦ ιδιωτικοῦ δικαίου πηγάδουσαν ἀντιπροσωπευτική ἀρμοδιότης του πλοιάρχου εἶχε, εἰς ὡρισμένους τομεῖς, σημαντικῶς ἔναντι τοῦ παρελθόντος, ἀπονίσει, ἐν τούτοις δύος ή ναυτιλιακή πρακτική, ἀλλά καὶ αὐτὴ ἀσκεῖται σημερον, δὲν παραλείπει νὰ ποιῆται εύρυτάτη χρήσιν τῆς ἀρμοδιότητος ταῦτης. Εἰς τούτο συμβάλλει τὸ γεγονός ότι ἀποσταὶ αἱ ναυτιλιακαὶ ἑταῖραι δὲν εὑρίσκονται ἀπό ἀπόφειρας ἐπιτελικῆς ὀργανώσεως εἰς ἐπίπεδα τοιαῦτα ὃστε νὰ δύνανται διὰ τῶν ἐκ τῆς ἔδρας τῆς ἑταῖρίας ἐνεργειῶν ν' ἀπογεννῶσυν παντελῶς τὸν πλοίαρχον ὡρισμένων ἀρμοδιοτήτων του. Ιδιαιτέρως μάλιστα ἐν Ἑλλάδι, ὅπου λίαν ἐκτεταμένη είναι ή ἀφοπλιστική οἰκογένεια, περιλαμβάνουσα ώς μέλη τῆς σημαντικῶν ἀριθμὸν ἀφοπλιστῶν μικρᾶς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας, ἐλάχιστα συνδεομένων μὲ τὴν ναυτικήν παράδοσιν ή τὰς εἰδικὰς ναυτιλιακάς γνώσεις, δια πλοίαρχος θὰ συνεχίσῃ ἐπ' ἀρκετὸν εἰσότα νὰ διαδραματικὴ σημαντικὸν ρόλον εἰς ἐνεργείας πραγματικῆς ἀντιπροσωπεύσεως του πλοιοκτήτου.

Είναι γενικῶς γνωστὸν ότι εἰς τὸ πρόσωπο του πλοιάρχου, κατὰ τὴν ἔξασκησην τῶν καθηκόντων του συναντῶν τὴν συνισταμένην τῶν ἀνθρωπίνων ἐνέργειῶν τῶν ἀφορωῶν εἰς τὴν σχεδίασιν ἀμαὶ καὶ τὴν έκτελεσιν μιᾶς ἀποστολῆς. "Αλλοιος λόγοις συναντῶνται εἰς τὸ αὐτὸν πρόσωπον τὸν σχεδιαστήν, ἀλλὰ καὶ τὸν ἔκτελεστὴν τοῦ ἀναλαμβανομένου ταξιδίου, τοῦ ὅποιου ή ἀσφαλῆς περάτωσις ἔχει σοβαρωτάτας οἰκονομικάς καὶ κοινωνικάς συνεπείας. Αἱ συνέπειαι αὗται καὶ ἡ μετ' αὐτῶν συνδεομένη εὐθύνη, ή ποτίσια βαρύνει τὸν πλοίαρχον, μὴ συνειδητοποιούμεναι κατὰ κανόνα, οὔτε ἀπό τὸ εὐρύτερον κοινόν, οὔτε ἀπό τοὺς ἐν τῇ ξηρᾷ ἐνδιαφερομένους εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς ὀμαλῆς διεξαγωγῆς τοῦ πλοίου, προβάλλουν τεράστιαι καὶ ἀμειλικτοί, ὀσάκις τὸ μὲν ή οὐ δὲ συνταράσσονται ἀπό τὴν δισαρέστον εἰδήσην μιᾶς σοβαρᾶς ἀνωμαλίας ή ἐνὸς ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ὅπερ μάλιστα λαμβάνει τεράστιας διαστάσεις δια πάροδου ἀνθρώπινα θύματα. Ισως εἰς οὐδένα ἔτερον τομέα ἀ-

σκήσεως διοικήσεως εύρισκομεν τὰς τεραστίας συνεπείας οἰκονομικάς καὶ κοινωνικάς μιᾶς ἀβλεψίας ή ἐνὸς σφάλματος περὶ τὴν ἐκτίμησιν μιᾶς καταστάσεως.

"Ἐξ ἄλλου είναι γεγονός ὅπερ ἀποδεικνύεται ἀπό πλείστας ὅσας περιπτώσεις αἵτινες ἐμπίπτουν τουλάχιστον εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, οἵτις σοβαρὰ ἀτυχήματα προξενοῦντα ἀπωλείας ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων καὶ ἀποθέματος μεγάλων περιουσιῶν είναι ἀποτέλεσμα πράξεων ή παραλεψέων, αἵτινες θὰ δύνανται καὶ θὰ ἔπειτε νὰ μὴ είχον λάβει χώραν.

Τούτου ἔνεκεν θὰ πρέπει νὰ γίνη συνεδρίσις πλέον διτή οφειλόμενης τοῦ πλοίου πλέον τοῦ μέλοντος ν' ἀνάγκηθῇ ταξιδίου. "Ισως ή ἔκφρασις θεωρηθῆται τρόπον τινὰ πομπώδης. "Άλλ' ή βαθυτέρα θεώρησις τοῦ ἔχειρηματος νὰ διακινηθῇ εἰς κολοσσός ἐκατοντάδων χιλιάδων τόνων, αἵνις δεκάδων ἐκατομμυρίων δολαρίων, αἵνις ἀνθρωπίνας υπάρξεις ἐπ' αὐτοῦ μὲ συνεχῶς μεγαλυτέρας ταχύτητας, πρὸς ἀγνώστους κατ' ούσιαν κατεύθυνσις καὶ μὲ ἀγνώστους καὶ καιροφυλακούντας αἵνις πάσαν στιγμὴν κινδύνους, δεικνύειται ήτοι ἔκφρασις ἀνταποκρίνεται ἀπολύτως πρὸς τὰ πράγματα. Σημειώτεον διτής οὐσίαν διεπιστήσεως τῆς ἀνταγωνισμού εἰς τὰς θαλασσίσιας μεταφοράς ἐντείνεται, ἐπὶ τοσούτον τὴν θέσιν τοῦ πλοιάρχου καθίσταται δυσχερεστέρα. Τούτο γίνεται περισσότερον ἀτιληπτόν, ἔαν γίνεται πράγματα. Σημειώτεον διτής οὐσίαν διεπιστήσεως τῶν πλοίων τείνει διεθνῶς νὰ φθάσῃ εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα — μὲ ἀποτέλεσμα τὰ περιθώρια κέρδους νὰ περιοικίζωνται ἢ ἀκμητάλλεως ὡρισμένων παραγόντων πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ νεκρού χρόνου τοῦ πλοίου καὶ γενικῶς συμπιεσών τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τούτου, θὰ ἐπαφίεται μελλοντικῶν δλονέν καὶ περισσότερον εἰς τὴν Ικανότητα τοῦ πλοιάρχου, ητίς μὴ περιοικόμενη μόνον εἰς τὴν τεχνικὴν πλευράν τοῦ ἀσφαλοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀσφαλοῦ καδονηγήσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα, ἐπεκτείνεται εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τοὺς δυναμένους νὰ ἐπρεπάσσουν τὸ οἰκονομικὸν ἀποτέλεσμα τῆς ἀναληφθείσης μεταφορᾶς.

"Η τοιαύτη ἐξ ἀντικειμένου θέσις τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, μοναδικοῦ ὑπεύθυνου τῆς σχεδίασεως, ὡριγανώ-

σεως καὶ ἐκτελέσεως τῶν κινήσεων καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, ἀπαιτεῖ τὴν λεπτομερῆ πρόβλεψιν παντὸς προβλήματος, τὸ δόποιον δύναται νὰ ἀνακύψῃ. Καὶ μολονότι δὲν πρόκειται περὶ προβλημάτων θεωρητικοῦ καὶ ἀφρίστου περιεχομένου, ἀλλὰ συνήθων τοιώτων γνωστῶν εἰς τὸν πλοιαρχὸν ὡς τὰ ἔχει διαμορφώσεις ή ἀνάγκη τῆς σημερινῆς πραγματικότητος, φρονούμενος ότι ή μὴ ἔνταξις τῶν εἰς ὄρθολογικὴν σειράν, παρέχει ἐδαφός εἰς τὴν παρείσφυσιν παραλεψέων καὶ σφαλμάτων. Βεβαίως ή ἐπιτελική σχεδίασις ἐνὸς ταξιδίου δὲν ἀρχεται μὲ τὴν ἔναρξην τοῦ ταξιδίου τούτου, ἀλλὰ πολὺ ἐνωρίτερον καὶ ἐν τῇ πράξει πρὸ τῆς περατώσεως τοῦ προηγουμένου ταξιδίου. "Η σχεδίασις αὕτη κατ' ουσίαν παρουσιάζει ἐν τρίπτυχον: πλήρωμα, φορτίον, πλοίον.

Μία ἀντικειμενική τοποθέτησις τῶν προβλημάτων παρουσιάζει τὴν κατωτέρω μορφήν:

A) ΠΡΟ ΤΟΥ ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

α) Μέλη πληρώματος πρὸς ἀπόλυτους κατὰ τὸν κατάπλουν. Προσπάθεια ἀναβολῆς τῆς ἀπολύτευσίς των ἐφ' δόσου πρόκειται περὶ ίκανῶν καὶ νομοταγῶν ναυτικῶν καὶ δὲν ὑπάρχουν σοβαροὶ προσποτικοὶ λόγοι. "Ἐφ' δόσου τοῦτο δὲν ἐπιπευχθῇ ἀμεσος ἐνημέρωσις πλοιοκτητῶν περὶ τῆς ἀπολύτευσεως καὶ αἴτησις ἀποστολῆς ἀντικαταστατῶν. "Ἀνεξαρτήτης τῆς ἀπολύτευσεως προεργασίας συμπληρώσεως τῆς συνθέσεως τοῦ πλοιού κατ' ἀριθμὸν καὶ εἰδικότητα. Σχετικῶς δέν νὰ λαμβάνεται εἰς δόσιν ή θέσις τοῦ λιμένος (κόστος μετακινήσεως πληρώματος), κατὰ πόλην ως καὶ ή κρατούσα κατάστασις ἐν τῷ χώρᾳ, ως πρὸς τὴν δυνατότητα ἀπολύτευσεως καὶ διατίκαταστάσεως μελῶν τοῦ πληρώματος, τόσον τῶν αἰτούντων τὴν ἀπόλυτην, δόσον καὶ τῶν ἀπειθυμήματων ἐν τῷ πλοίῳ διὰ σοβαροὺς λόγους. Διὰ τὰ πρὸς ἀπόλυτους μέλη διαχειριστικὴ τακτοποίησις τούτων, ἐνημέρωσις πρακτόρων διὰ ρύθμισιν θέματος εἰσιτηρίων καὶ συγκοινωνιακῶν μέσων παλιννοτήσεως ἐνημέρωσις πλοιοκτητῶν ἐπὶ σκέψεων προαγωγῆς μελῶν τοῦ πληρώματος, ρύθμισις θέματος ἀποστολῆς χρημάτων εἰς τὰς οἰκογενείας πληρώματος, ρύθμισις θέματος ἀποστολῆς ἀσθενῶν μελῶν εἰς ιατρόν.

β) "Ἐνημέρωσις τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ τοῦ μέλοντος νὰ φορτωθῇ εἰς τὸν λιμένα φορτίον, στοιχεῖοι φορτώσεως τούτου, εἰδίκαιοι δημιγίαι εἰς περίπτωσις λήψεως ἐνδικινομένων μέτρων ως καὶ λιμήν ἐκφορτώσεως. Προτομακία κατὰν διὰ φόρτωσιν. "Υπολογισμὸς ἀκριδοῦς ποσότητος φορτίου ἀναλόγως τῶν ζωῶν γραμμῆς φορτώσεως ως καὶ προϋπο-

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

λογισμός κατανομής τού φορτίου είς τά κύτη άναλογως τῆς ἐπιθυμήτης διαγωγῆς.

γ) Προετοιμασία ήμερολογίου, ναυτολογίου διὰ θεώρησιν εἰς ἀρμοδίαν Προξενικήν ή Λιμενικήν 'Αρχήν. 'Ομοίως δι' ἀνανέωσιν ή θεώρησιν πιστοποιητικῶν, συμβάσεων καὶ Νηογνωμόνων. Προετοιμασία αἰτουμένων κατὰ τὸν κατάπλου δικαιολογητικῶν διὰ τὰς Τοπικὰς 'Αρχάς.

δ) Προετοιμασία δι' ἑκτέλεσιν ἀναγκαίων ἐπισκευῶν διὰ τὸ ἀρχόμενον νέον ταξίδιον εἰς διάφορα δργανα τοῦ πλοίου καὶ τὰς μηχανάς. 'Ἐπίσης διὰ προμήθειαν ἀναγκαίων χαρτῶν καὶ λοιπῶν βοηθημάτων διὰ τὸ νέον ταξίδιον. 'Ως καὶ τῶν ἀναγκαιούντων διὰ τὸ νέον ταξίδιον τροφειδῶν καὶ υλικῶν. Μέριμνα διὰ πλύντων καὶ καθαρισμῶν κλινοσκεπτασμάτων καὶ εἰδῶν κλινοστρωμάτων.

ε) Ἐνημέρωσις πλοιοκτητῶν — πρακτόρων περὶ τῆς ἀκριβοῦς ὥρας κατάπλου, διάρυθμισιν θέματος πλοηγοῦ — ρυμουλκῶν, θέσεως ἀγκυροβολίας ἢ πλευρίσεως.

Β) ΑΜΑ ΤΩΝ ΚΑΤΑΠΛΑΡ, ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

α) Κατὰ πρώτον, ἑκτέλεσις ἀπασῶν τῶν ἐνεργειῶν τῶν προγραμματισθεισῶν πρὸ τοῦ κατάπλου τῶν ἀφορωσῶν εἰς τὸ πλήρωμα, τὸ φορτίον καὶ τὸ πλοῖον. 'Η κανονικὴ ἑκτέλεσις τούτων δέοντος ὅπως παρακολουθήται ἀγρύπνως διὰ τὸν ἐπί μέρους ἀρμοδίων ἀξιωματικῶν ἡ καὶ προσωπικῶς ἀκόμη ἔαν ἀπαιτηθῇ. 'Ἐλεγχος περὶ τῆς ἐτοιμότητος τοῦ πλοίου διὰ φότρωσιν. 'Ἐνημέρωσις φορτωτῶν. 'Ἐνημέρωσις ἐπὶ δρῶν τινῶν τοῦ ναυλοσυμφώνου. 'Ἐνημέρωσις ἐπὶ τῶν ισχουσῶν εἰδίκων διατάξεων ἀφορωσῶν εἰς τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου ἐν λιμένι.

β) 'Ἐνημέρωσις τοῦ πληρώματος ἐπὶ τούχον εἰδικῶν μέτρων διὰ τοῦ πληρώματος εἰς τὴν ἔραν, συνικονιστικῶν μέσων, ἀστυνομικοῦ καὶ τελωνειακοῦ ἀλέγουν κλπ. Σαφεῖς καὶ ῥητοὶ ἀναγγελίαι τοῦ χρονοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Χορήγησις εἰς τὸ πλήρωμα ἀναγκαίων προκαταβολῶν διὰ προσωπικά των ἔξοδων εἰς λιμένα.

γ) Μετὰ τὴν γειομένην φόρτωσιν, ὑπογραφὴ ἀναγκαιούντων ἐγγράφων καὶ πιστοποιητικῶν. 'Ἐλεγχος τῆς ἀκριβοῦς ποσότητος ἀναληφθέντος φορτίου. Σύνταξις παρατηρήσεων εἰς περίπτωσιν διαφορῶν. 'Ἐνημέρωσις πλοιοκτητῶν ἐπὶ τῆς ἀκριβοῦς ποσότητος τοῦ παραληφθέντος φορτίου. 'Ἐγκαιρος εἰδοτοίστις πρωτετόρων, πλοηγοῦ, ρυμουλκῶν δι' ἐτοιμότητας ἀπόπλου.

δ) 'Ἐλεγχος ἐπανόδου τοῦ πληρώματος εἰς

τὸ πλοῖον, ὡς καὶ ἐλεγχος διὰ τὴν ἔξακριδωσιν τῆς μη ἐπιβιβάσεως λαθρεπιβατῶν. Ειδοποίησις τῶν Τοπικῶν Ἀρχῶν εἰς περίπτωσιν μη ἐπιβιβάσεως μέλους τοῦ πληρώματος.

ε) 'Ἐγκαιρος ἐλεγχος καὶ δοκιμὴ τῶν προβλεπομένων ὄργανων καὶ συστημάτων διὰ τὴν καλήν λειτουργίαν των. 'Ἀκριβής καθορισμὸς χρόνου ἀπόπλου δταν διὰ τὴν ἀπρεάζεται καὶ τῆς παλιρροίας. 'Ἐγκαιρος, ἐπίσης, πρὸ τοῦ ἀπόπλου λεπτομερῶς χάραξις πορείας, τούλαχιστον μέχρι σημείου πλεύσεως χρηζούστης μεγίστης προσοχῆς. Τούτο σημαίνει σχολαστικὴν τήρησιν ἀποστάσεων ἀσφαλείας, λεπτομερῆ μελέτην τοῦ χάρτου, πλοηγοῦ καὶ λοιπῶν ναυτιλιακῶν βοηθημάτων. 'Υπ' ὅψιν πάντοτε σει τούχον σχετικαὶ λεπτομέρειαι καὶ χρωματος τῶν φάρων, τομέων ἀσφαλείας καὶ σκοτεινῶν τομέων.

Γ) ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΟΥ ΠΛΟΥ

α) Λεπτομερής καὶ σχολαστικὴ ἑκτέλεσις τῆς φυλακῆς γεφύρας. Τούτο σημαίνει κανονικὴν παράδοσιν καὶ παραλαβὴν φυλακῆς. Πλήρης ἐνημέρωσις τοῦ ἀναλαμβάνοντος φυλακῆμα. Τοποθέτησις τοῦ στίγματος κατὰ τακτικὰ διαστήματα. Εὑρετις σφάλματος πυξίδος. Τήρησις τῆς χαραχθείστης πορείας. 'Ἐλεγχος τοῦ πηγαδιούνχου. 'Ἐλεγχος φανῶν ναυσπλοΐας. Σχολαστικὴ ἐνημέρωσις χαρτῶν, πλοηγῶν καὶ φαρδεικῶν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν στοιχείων τῶν Ἀγγελιῶν καὶ Προσγεγειλιῶν τοῖς ναυτιλομένοις. Συνεχής λήψις τῶν μετεωρολογικῶν δελτίων καὶ μελέτη τούτων, ὡς πρὸς τὴν ἐπίδρασιν αὐτῶν ἐπὶ τῆς ἀκολουθουμένης πορείας τοῦ πλοίου. Λήψις παντὸς σήματος ἀσφαλείας. 'Ἐκπομπὴ σήματος ἀσφαλείας διὰ πάνος δι. τι ὑποπτεύεται εἰς τὴν ἀττίληψί μας, τὸ διόποιον δύναται νὰ ἐπηρέασῃ τὸν ἀσφαλή πλοῦν π.χ. παγόδουνα, ἐπικίνδυνα ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα κλπ. Λήψις τοῦ σήματος κινδύνου καὶ ἐκτίμησης τῆς καταστάσεως διὰ παροχήν βοηθείας. 'Ἐθελοντικὴ συμμετοχὴ εἰς τὸ σύστημα AMVER. 'Υπολογισμὸς μεσημερινοῦ στίγματος. 'Υπολογισμὸς διαυθίστων μιλίων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 24ώρου. 'Ἐξαγωγὴ μέσης ταχύτητος. 'Ἐνημέρωσις 'Ημερολογίου Γεφύρας - Ασυρμάτου καὶ Μηχανῆς.

β) 'Ἐν πλῷ συνενόησις μετὰ Α' μηχανικοῦ ἐπὶ τούχον ἀπαιτουμένης μικρᾶς αὐξήσεως ὡς ἡ ἀλαπτήσεως τῆς ταχύτητος διὰ σοδαρῶν τινὰ λόγον. 'Ἐν διμήλῃ τήρησις τοῦ Κανονισμοῦ 'Αποφυγῆς Συγκρούσεων. 'Ἐκτίμησης τῆς καταστάσεως, ὡς πρὸς τὴν ἐλάττωσιν τῆς ταχύτητος. Χορηγισμοί ποιησίας τοῦ ρυντάρ διὰ τὴν ἀποφυγὴν συγκρούσεων ἐν διμήλῃ.

Τήρησις ὑποτυπώσεως. Διόρθωσις τῆς πορείας εἰς περίπτωσιν ἑκπτώσεως καὶ ἐπανεκτίμησης τῆς καταστάσεως, ὡς πρὸς τὴν ἀκολουθήσαν νέαν πορείαν. 'Εκτέλεσις γυμνασιών ὡς προβλέπεται ἀπό τοὺς οἰκείους Κανονισμούς, ὡς καὶ σχετικὴ ἐγγραφὴ εἰς τὸ ημερολόγιον τοῦ πλοίου. Εἰς περίπτωσιν δυσμενῶν συνθηκῶν λήψις ἀπόντων τῶν ἀναγκαίων μέτρων, περιλαμβανομένης καὶ τῆς διλατώσεως τῆς ταχύτητος.

γ) 'Αποστολὴ στίγματος μεσημερίας εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ὡς αἱ σχετικαὶ διηγίαι τῶν προβλέπουν καὶ εἰδικῶς εἰς περίπτωσις συδαρμάτων μεταβολῆς τοῦ χρόνου κατάπλου εἰς τὸ λιμένα.

δ) Παρακολούθησις τῆς καλής λειτουργίας τοῦ συστίου. 'Ακροασίς μελῶν τοῦ πληρώματος, ἐάν ζητθῇ, καὶ συμπαράστασις εἰς ζητήσατα τῶν. 'Ἐὰν παρουσιασθῇ περίπτωσις παροχῆς τῶν πρώτων βοηθειῶν εἰς ἀσθενήσαντα ἢ τραυματισθέντα ναυτικόν. 'Ἐὰν ἡ κατάστασις ἐμπνέῃ ἀνησυχίας, ἀμεσος ἐπαφή μετά τασμῶν ἀσυρμάτου ἐν τῇ ἔρη διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τῶν, ὡς καὶ παρέκκλισης τῆς πορείας διὰ ἀποδιδασιν του.

ε) Μέριμνα διὰ τὴν κανονικὴν σύνταξιν τοῦ Λογαριασμοῦ πλοιάρχου. 'Ητοι κανονικός καὶ ἀκριβής ὑπολογισμὸς τῶν δεδουλευμένων μισθῶν, ὑπερωριῶν καὶ ἐκτάκτων ἀμοιῶν, κρατήσεων φόρου Δημοσίου, κρατήσεων Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, διθεισῶν προκαταβολῶν εἰς τὸ πλήρωμα, συσσιτίου πληρώματος καὶ κανονικῆς ἐξοφλήσεως ἀπολυθέντος μέλους τοῦ πληρώματος. 'Αποστολὴ τοῦ Γενικοῦ Λογαριασμοῦ Πλοιάρχου μετά τῶν ἀναγκαίων δικαιολογητικῶν ἑκάστης διπάνης.

στ) Τήρησις τῆς ἀπογραφῆς κατὰ τακτὰ χρονικά διαστήματα καὶ δικαιολογητικῆς ἐπὶ τῶν παρουσιασθείσῶν διαφορῶν. Λεπτομερῆς ἀφαρμογὴ τῶν ἀγκυκλίων διηγητῶν τῶν πλοιοκτητῶν ἐπὶ παντὸς θέματος, ἐφ' διστοιχίας.

ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗΣ
'Υποπλοίαρχος Λ.Σ.

SOL

Always at
your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL."

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

GOTHENBURG

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN



An approved Essomarine® detergent oil for **EVERY** heavy duty diesel application



The high-detergency alkaline lubricant to minimize engine maintenance when burning lower cost fuels

Specially formulated to give extended service, low wear, and minimum deposits in high output diesel engines

Superior product performance over the years in major makes of medium- and high-speed trunk piston engines. That's the record of this comprehensive family of lubricating oils:

Tro-Mar SR, Tro-Mar SD and (for less-severe distillate fuel operation) **Tro-Mar HD**. Formulated in both SAE 30 and 40 viscosity grades and available at ports throughout the world, these products assure quality Essomarine lubrication for every trunk piston application.



Ask your local Esso representative for recommendations and request a copy of our brochure "Essomarine Lubricants for Trunk Piston Diesel Engines."

the Sea, when in fury, finds your ships
under **MacGREGOR** protection



HOW

With equipment, designed as an integral part of your



MacGREGOR international organisation

ΗΠΡΟΣΕΧΗΣ ΣΥΝΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΩΝ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΕΙΣ ΤΗΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ ΛΙΕΘΝΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΖΗΜΙΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΔΙΑ ΗΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

1. Μὲ προβλεπόμενην διάρκειαν τριών έθνομάδων, θ' αρχίση τήν 29ην Νοεμβρίου ἔξ. ἐν Βρυξέλλαις ή πρωτοβουλίᾳ τοῦ I.M.C.O. συγκαλουμένην Διεθνής Διάσκεψις ἐπὶ τῆς ιδρύσεως Διεθνούς Κεφαλαίου πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ζημιῶν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου. Ή Διεθνής Συνδιάσκεψις καλεῖται νὰ συζητήσῃ καὶ νὰ νιοθετήσῃ τὸ Σχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως, ὥπερ ἐπειειργάσθη ἡ παρὰ τῷ I.M.C.O. Νομική Ἐπιτροπή, κατόπιν τῆς Ἀποφάσεως ἡν̄ ἐψήφισεν ἡ Διεθνής Συνδιάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1969, ἡτις ἡ σχολήθη μὲ τὴν Διεθνή Σύμβασιν περὶ ἀστικῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν συνεπείδη ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου.
2. Η Συνδιάσκεψις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1969 συζητοῦσα τὸ Σχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς ἀστικῆς εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν συνεπείδη ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου, εἶχεν ἀχθῆ εἰς ἀδιέξοδον, προσκόφασα ἐπὶ τῶν ἔχης δύο σημείων:
 - (α) Ποίος θὰ φέρῃ τὰς ἑκ τῆς ρυπάνσεως ζημιάς ὡς αὐτοὶ προβλέπονται ἐν τῇ Δ.Σ., τὸ πλοίον ἡ τὸ φορτίον;
 - (β) Ποία θὰ είναι ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου ἐν προκειμένῳ, ἀντικειμενικῇ (responsabilité sans faute, strict liability) ἡ ὑποκειμενική;

'Ἐκ τοῦ ἀδιέξοδου τούτου ἐξῆλθεν ἡ Συνδιάσκεψις περίπου τὴν δωδεκάπτην ὥραν, διὰ τίνος συμβιβαστικῆς λύσεως, ἡς τὸ εἰδικότερον περιεχόμενον ἔχει ὡς ἔχης :

 1. Ψήφιστος τοῦ κειμένου τῆς Διεθνούς Συμβάσεως.
 2. 'Ιδρυσις, ἐπιθερύνσει τοῦ φορτίου, Διεθνούς Κεφαλαίου μέλλοντος νὰ καλύψῃ :
 - α) Πλήρη καὶ ίκανοποιητικήν ἀποζημιώσιν τῶν θυμάτων ἐν ρυπάνσεως, ἐπὶ βάσεως ἀντικειμενικῆς (ἄνευ ἐρεύνης τοῦ πτοισματος) εὐθύνης τοῦ πλοιοκτήτου.
 - β) 'Ανοικοδόμισιν τοῦ πλοιοκτήτου ἐκ τῶν οἰκονομικῶν ἐπιθερύνσεων συνεπείδη τῶν διατάξεων τῆς Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τῆς ἀστικῆς εὐθύνης.

'Η συμβιβαστική αὕτη λύσις ἥγαγεν εἰς τὴν φύσισιν Ἀποφάσεως (Resolution), ἡτις παρέπεμπεν εἰς τὸ I.M.C.O. τὴν σύνταξιν σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως ἐπὶ τοῦ Διεθνούς Κεφαλαίου.

Πράγματι ὁ I.M.C.O. ἐπελήφθη τοῦ ἔργου διὰ τῆς πορ' αὐτῷ Νομικῆς Ἐπιτροπῆς, ἡτις ἐπειειργάσθη τὸ Σχέδιον Διεθνούς Συμβάσεως, ἐπιτυχοῦσα νὰ περατώσῃ ἐγκοίρως τὰς ἐργασίας της, ἵνα ἐν συμφωνίᾳ πρὸς τὴν Ἀποφάσιν τῆς Συνδιάσκεψεως τοῦ 1969, παραπεμφθῇ τοῦτο ἐνώπιον Διεθνούς Συνδιάσκεψεως πρὸ τῆς λήξεως τοῦ τρέχοντος ἔτους.

III. 'Ἐν τούτοις, ἀπὸ τοῦ 1969 ὅτε ἀλήφθη ἡ ἀνωτέρω ἀναφέρεται 'Ἀποφάσις, ἐπῆλθεν μερικῶς μεταβολὴ ἀντιλήψεων. Κράτη τινα, εἰς τὰ ὅποια ἡ κοινὴ γνῶμη ἀπήτει ἐπιτακτικῶς τὴν ἀποζημιώσιν τῶν ἐτῆς ρυπάνσεως ζημιῶν μόνον, ἀδισφοροῦσα διὰ τὰς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας ἐπιπτώσεις ἐκ τῶν διατάξεων τῆς Διεθνούς Συμβάσεως τοῦ

- 1969, ἐπειδὴ εἰς τὰ κράτη ταῦτα δὲν ἔχει ἡ Ναυτιλία τὴν σημασίαν ἢν ἔχει δι' ἄλλη κράτη, ὑποστηρίζουν νῦν ὅτι, τὸ δεύτερον σκέλος τῆς ὀποστολῆς τοῦ Διεθνούς Κεφαλαίου (ἀνακούφισις τοῦ πλοιοκτήτου κλπ.), δέον νὰ ἐγκαταλειφθῇ λόγω μεταβολῆς τῶν συνθηκῶν. Η ἀντίληψις αὕτη πιθανῶς νὰ ἔχῃ ἀφορμὴν τὸ γεγονός ὅτι Δ.Σ. τοῦ 1969, καίτοι μὴ τεθείσα εἰσέτι ἐν ἴσχυi, ἐφηρμόσθη κατ' οὐσίαν εἰς τινα κράτη, μέσω ἐσωτερικῆς νομοθετίας, ὁμοίας κατὰ περιεχόμενον καὶ οἱ θαλάσσιοι μεταφορεῖς πετρελαίου συνεμφωνήσαν πρὸς τὰς ηγεμόνες ὑποχρέωσι των, εύροντας τρόπους νὰ μὴ ἐπιβαρυθοῦν ὑπερμέτρως. Δέον ὄφισθηται, διτὶ πάντα ταῦτα ἐγένοντα. 'Αμφισθεῖται ἐάν οἱ πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀνειλημένων μεταφορικῶν ὑποχρεώσεων, ὑπὸ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων ἐπιβληθέντες οἰκονομικοὶ συνδυασμοὶ καὶ δὴ ὑπὸ καθεστώτων εὑδροίσι τῆς ναυλαγορᾶς, ἀποτελούν μεταβολὴν τῶν συνθηκῶν ἐντικειμένου θεωρούμενην, ἡτις νὰ δικαιολογή τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ δεύτερου σκέλους τῶν ὀμροδιοτήτων τοῦ ὑπὸ ἰδρυσιν Διεθνούς Κεφαλαίου. 'Εντούθη προσκείται πάντας ἀρνητική, ιδίᾳ ἐκ μέρους κρατῶν ὡς π.χ. ἡ Ἐλλάς εἰς τὰ ὅποια ἡ Ναυτιλία κατέχει πρωτεύουσαν θέσιν ἐν τῇ ἐθνικῇ οικονομίᾳ.
- IV. Μία ἄλλη προχύπασα ἀντίρρησις, πάντας κατὰ τοῦ δεύτερου σκέλους τῆς ἀποστολῆς τοῦ Διεθνούς Κεφαλαίου, είναι ὅτι ἡ ἐπαινήσις τῶν οἰκονομικῶν ὑποχρεώσεων τῶν πλοιοκτητῶν ἔξιστορηθῆ δι'. ἀντιστοίχου αὐξήσεως τῶν ναυλῶν. ('Ἐνταῦθα κυρίος ἀλήφθη ὑπὸ ὄφιν ἡ δαπάνη τῆς προσθέτου ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων). Η ἀντίρρησις αὕτη, σύμως, δὲν ἐλέγχεται: βάσιμος, διότι τὸν ναυλὸν δὲν κοθορίζουν οἱ πλοιοκτήται, ἀλλ' ἡ συνότητας πλείστων παραγόντων ἐν τῇ διεθνῇ ναυλαγορᾷ, ἐλαχίστους δὲ ἐκ τῶν παραγόντων τούτων ἐλέγχωσιν οἱ πλοιοκτήται.
- V. Μία, τέλος, τρίτη γνώμη κηρύσσεται ὑπὲρ τοῦ Διεθνούς Κεφαλαίου, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι, οἱ πλοιοκτήται θὰ συμμορφωθοῦν πρὸς τὰς μέτρα προληφεως τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης. Βεβαίως, οὐδεὶς ἀκριβοῦσσεται ὑπὲρ τῆς ὀδυσσίας, ἀλλὰ πρὶν ἡ ἀποφίς αὕτη δεκτή, εἰνοὶ ἀναγκαῖον νὰ γνωσθῇ ἐποκριθῶς ποιοὶ εἰνοὶ αἱ ὑποχρεώσεις πρὸς τὰς ὅποιας ζητεῖται ἡ συμμόρφωσις, πέραν τῆς συμμορφώσεως πρὸς τὰς ἐν ἴσχυi Διεθνεῖς Συμβάσεις καὶ τοὺς Κοννισμούς. 'Ἐντούθα ρητέον ὅτι, συνήθως προσβάλλεται ὡς ἐπικείρωμα, ὅτι ἡ Δ.Σ. τοῦ 1969 δὲν είχεν ὑπὸ ὄφιν της τὰ ἐποκολουθήσαστα μεγέθη τῶν δεξιομενοπλοίων. 'Ἐν τούτοις, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Διεθνούς Ναυτιλού 'Ἐπιμελητήριον, δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα πειθούσα ὅτι, ἡ αὔξησις τοῦ μεγέθους τῶν δεξιομενοπλοίων καθ' ἐαυτήν ἐδημιούργησε μεγαλύτερους κινδύνους ἀτυχημάτων καὶ, συνεπώς, ρυπάνσεως.
- VI. 'Απὸ ἀληφηνῆς πλευρᾶς, τὸ θέμα τῆς προσεχοῦς Συνδιάσκεψεως τῶν Βρυξελλῶν ἐπὶ τοῦ Διεθνούς Κεφαλαίου ἐμελετήθη ὑπὸ Ομάδος Ἐργασίας συσταθείσης ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμε-

λητήριον τῆς Ἐλλάδος, ἡγκρίσει τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀποτελεσθείσης ἐκ τῶν κ.κ. καθηγητοῦ Κυρ. Σπηλιοπούλου, τῶν λιμενικῶν ὁξιωματικῶν Γεωργοκοπούλου καὶ Μπαγδατοπούλου καὶ τῶν δικηγόρων Κυρ. Ἀρβανίτη, Ἰωάν. Περράκη καὶ Γεωργ. Κολύμβα. Ἡ 'Ομάδος Ἐργασίας ἔχειται τὸ Σχέδιον Διεθνοῦς Συμβάσεως ἐπὶ τοῦ Διεθνοῦς Κεφαλαίου καὶ ἐκηρύχθη ὑπὲρ τῆς ψηφίσεως αὐτοῦ ἐκ μέρους τῆς Ἐλλάδος, προτείνοντας ἄμφις ὑρισμένας τροποποιήσεις. Τὸ πόρισμα τῶν ἐργασιῶν τῆς 'Ομάδος Ἐργασίας ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἵνα ληφθῇ ὑπὸ ὄφιν κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν κυβερνητικῶν ὅδηγιῶν πρὸς τὴν ἐλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν ἐν τῇ Συνδιασκεψίᾳ τῶν Βρυξελλῶν.

- VII. Τὸ ἀληφηνὸν ἐνδιασφέρον διὰ τὴν ἰδρυσιν τοῦ Διεθνοῦς Κεφαλαίου είναι διτότον. 'Αφ' ὅτις τὸ ανάπτυγμα τῶν ἀληφηνῶν ὀπτικών, ὑποκειμένων εἰς ρύπανσιν, δικαιοιογεῖ τὸ ἐνδιασφέρον διάποζημίσιν τῶν ἐκ ρυπάνσεως ζημιών. 'Αφ' ἐτέρου, ἡ ἀνακούφισις τῶν πλοιοκτητῶν ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν ἐντὸ πλοιοκτητῶν προσθέτων ἐπιθερύνεται, ἀντικειμενικής εἰς τὴν δικαιολογίαν τῆς ἐγκατάλειψιν τοῦ δεύτερου σκέλους τῶν συνθηκῶν τοῦ 1969 προσθέτων προσθέτων ἐπιθερύνεται, ἀνδισφέρει, ἐπίσης, σοβαρῶς τὴν Ἐλλάδα. Ποιαὶ αἱ ἐν λόγῳ ἐπιθερύνσεις ἀπαριθμεῖται ἐν συνεχείᾳ :
1. 'Αντικατάστασις τῆς εὐθύνης ἐκ πταίσματος διὰ τῆς λεγομένης 'ἀντικειμενικῆς' ἡ ἀνεν πταίσματος τοῦ πλοιοκτητοῦ διὰ τὴν προσθέτην.
2. Κεχωρισμένη ὑποχρεωτική ἀσφαλίσις τοῦ πλοίου ἔναντι κινδύνων ἐκ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης.
3. Αὔξησις τοῦ ποσοῦ εἰς ὃ δύναται ὁ πλοιοκτήτης τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκ ρυπάνσεως.

Εἰς τὸ τελευταῖον τούτο παρατηρεῖται ὅτι πρὸ τῆς Δ. Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν 1969, ὁ πλοιοκτήτης ὑδύνατο νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην τοῦ ἐκ πάσης αἱ ἀις εἰς 1.000 φράγκα Πουανκαρέ κατὰ τὸν (δολλάρια 67). Χωρὶς τούτο νὰ κατοργυθῇ μετὰ τὴν Διεθνή Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν 1969, εἰδικῶς διὰ τὴν ἐκ ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης εὐθύνην, ὁ πλοιοκτήτης δύναται νὰ περιορίσῃ τὴν εὐθύνην τοῦ φράγκα Πουανκαρέ 2.000 κατὰ τὸν (δολλάρια 134), μὲ ἀνώτατον ὅριον εὐθύνης 210.000.000 φράγκων Πουανκαρέ ἡ δολλαρίων 14.000.000. Αἱ ἀπαριθμούμεναι ἀνωτέρω ἐπιθερύνσεις καθιστοῦν ἐμφανές τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἰδρυσιν τοῦ Διεθνοῦς Κεφαλαίου, μὲ ἀποστολὴν τὴν ἐπιθερύνσεων τούτων ἀνακούφισιν τοῦ δεξιομενοπλοίοιου.

- VIII. 'Η Διεθνής Σύμβασις ἐπὶ τῆς ἰδρύσεως Διεθνούς Κεφαλαίου παρὰ πάσσον ἀντίρρησιν, κατέστη προϋπόθεσις τῆς κυρώσεως τοῦ ὑπὸ τῆς ἀστικῆς εὐθύνης Διεθνούς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1969. 'Ἐὰν η τελευταία αὕτη ὁμολογήται ὡς ἔνθη θετικὸν βῆμα πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης ζημιῶν, τὸ βῆμα τοῦτο δέν θὰ πραγματοποιηθῇ ἀνεν ἰδρύσεως τοῦ Διεθνοῦς Κεφαλαίου, διὰ τὴν ἰδουσιν τοῦ ὑπὸ τού, ὡς ἐτόνισε τὸ Διεθνές Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητήριον, πρέπει νὰ ἐνδισφερθῶν ἐξ ἵσου καὶ αἱ χώραι αἱ ἔχουσαι μικράς εἰσαγωγάς πετρελαίους καὶ μέγας στόλον δεξιομενοπλοίων, σοσ καὶ αἱ χώραι αἱ ἔχουσαι μεγάλας εἰσαγωγάς πετρελαίους καὶ ὀλίγα δεξιομενόπλοια.

Ο Κ. ΑΡΙΣΤΟΜΕΝΗΣ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ ΤΟΝΙΖΕΙ:

«ΣΤΟΧΟΣ ΜΑΣ Η ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΚΟΙΝΟΥ ΔΙΑ ΤΩΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ»

ΚΑΤΕΠΛΕΥΣΑΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ ΤΑ ΔΥΟ ΕΚ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ. ΤΑ ΕΤΕΡΑ ΔΥΟ ΑΝΑΜΕΝΟΝΤΑΙ ΠΕΡΙ ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ ΜΗΝΟΥ. — ΕΔΩ ΛΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ 10 — 12 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΔΟΛΑΡΙΩΝ

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ

Παράδοσις μακρά. Τὸ ἐκ τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας κτώμενον ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον ἔρχεται ἐν συνεχείᾳ εὐεργετικῶταταὶ νὰ ἐνισχύσῃ τὴν Ἀκτοπλοῖαν, νὰ τῆς προσδώσῃ νέας ρηγικελεύθους κατευθύνεις, νὰ ἔξυπηρτησῃ τὰς σταθερῶς αύξανομένας ἐσωτερικὰς ἀπό θελάστησις μεταφορικὰς μας ἀνάγκας.

Καὶ διὰ νὰ ἀνατρέψων εἰς τὴν τελευταῖον 50ετίον: Μετὰ τὸν Πολέμον, τοὺς Ἀδελφοὺς Γιαννούλατου, τοὺς Ἀδελφοὺς Ἐμπειρίου, τοὺς Ἀδελφοὺς Ἰγγλέστη καὶ μεταπολεμικῶς τὸν Μάρκον Νομικόν, ιδού τῷρα ὁ κ. Μιχ. Καραγεώργης ἀκολουθεῖ τῶν παλαιῶν μεγάλων συναδέλφων του τὸ παράδειγμα. Ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία μας ἀποκτᾶ ὅτι ἀκριβῶς, ὅπως αἱ στήλαι αὐτὰ εἶπανειλμένος ἔτοντον: τὴν ἀποφασιστικὴν ἐνισχυσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνῶν εἰς πλοιοῖς τοῦ συγχρόνου τύπου ἐπιβατηγὰ - ὄχηματαγωγά, μεγάλα, ἀνετα, ταχέα, ὑ περα σφαλη, παρέχοντα εἰς τὸν ἐπιβάτην τὸ υψηλῆς στάθμης μεταφορικὸν μέσον καὶ εἰς τὸν ξένον τουρίσταν τὴν ἀπόλαυσιν ἐνὸς ταξιδίου εἰς τὰς θαλάσσας μας.

Καὶ ἡ λαμπτρὰ εἰς τὴν ποντοπόρον Ναυτιλίαν στοδιοδορία τοῦ Οίκου Καραγεώργη, μᾶς ἔγγυαται καὶ τὴν ἀπόλυτον τοῦ νέου ἐγχειρήματος ἐπιτυχίαν. Τὸ εὐχόμεθα διατύρως.

Κατέπλευσαν εἰς τὸν Πειραιά καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος πρὸς παράδοσιν εἰς τοὺς νέους πλοιοκτήτας των, τὰ δύο ἐκ τῶν τεσσάρων ἀγορασθέντων ἐπιβατηγῶν ὑπὸ τοῦ Οίκου Καραγεώργη. Τὰ ἔτερα δύο πρόκειται νὰ καταπλεύσουν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου. "Ολα θὰ ὑποστοῦν εύρυτάτας κοι ὄμοιομόρφους μετασκευὰς ὑπὲ τὴν ἐπί-
βλεψιν τοῦ Βρετανικοῦ Νησιογνώμονος καὶ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων καὶ θὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τοὺς κανόνες τῆς SOLAS 1960 καὶ 1966.

Ἐρωτηθεὶς σχετικῶς ὁ κ. Αριστομένης Καραγεώργης ἐπὶ τῶν σχεδίων του καὶ τῶν παραγόντων, οἱ ὄποιοι τὸν ὑπεκίνησαν εἰς τὴν ἀπόφασιν του ὅπως ἐπιδοθῇ εἰς τὸν σχετικῶν δυσχερῆ τομέα τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας. παραλλήλως πρὸς τὴν τόσον θεαματικὴν ἐπίδοσιν τοῦ Οίκου Μιχ. Καραγεώργη εἰς τὰ τράμπες καὶ τὰ δεξαιμενόπλοια, εἴπεν ὅτι διερύνονται διαρκῶς τὰ περιθώ-

ρια ἀπασχολήσεως τῶν μικτῶν ἐπιβατηγῶν - ὄχηματαγωγῶν εἰς νευραλγικὰς τοκτικὰς τουριστικὰς γραμμὰς — παράδειγμα ἡ Ἰταλία διὰ τὴν Μεσόγειον — καὶ ὅτι ὁ κύριος παράγων, δῖτος ἐπέδρασεν εἰς τὴν ἀπόφασιν του αὐτῆν, ὑπῆρξεν ἡ προσφόρα τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ τὸν θελάστησιον πολιτισμόν μας ἀρίστων ὑπηρεσιῶν πρὸς τὸ σύγχρονον ἐπιβατικὸν κοινὸν μὲ τὰς πολλοπλᾶς ἀπαιτήσεις.

Καὶ συνεπλήρωσεν:

«Αἱ μετασκευαῖ, αἱ ὄποιαι θὰ πραγματοποιηθοῦν ἐπὶ τῶν τεσσάρων τούτων πλοίων, θὰ είναι τοιαύτης ἐκτάσεως, ὥστε νὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὴν ναυσιπλοῖαν τὰ τέλεια ἐπιβατηγὰ - ὄχηματαγωγὰ ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφολείας καὶ ἀνέσεων.

Ἡ ἀξία τῶν μετασκευῶν θὰ είναι τῆς τάξεως τῶν 10 ἔως 12 ἑκατομμυρίων δολαρίων κατὰ τοὺς μέχρι τοῦδε ὑπολογισμούς. Ἐλπίζομεν νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ εἰς

τὸν τομέα τούτον».

Τὰ τέσσαρα ὄχηματαγωγά, τὰ ὄποια μέχρι τοῦδε ἔβετέλους τὴν τοκτικὴν γραμμὴν μεταξὺ Βρετανίας καὶ Νοτίου Αφρικῆς, θὰ μετονομασθῶν «Μεντιτερράνεαν Σκάου», «Μεντιτερράνεαν Σῆ», «Μεντιτερράνεαν Ντόλφιν» καὶ «Μεντιτερράνεαν "Αἰλαντ».

Ἐρωτηθεὶς ὁ κ. Καραγεώργης διὰ τὰς γραμμάς, τὰς ὄποιας θὰ ἔξυπηρτεσθουν τὰ νέα ὄχηματαγωγά, εἴπεν ὅτι τούτο δὲν ἔχει ἀκόμη δριτικῶς ἀποφασισθῆ, ὅπωσδήποτε, σύμως, δύο ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων θὰ ἀποθετοῦν εἰς τὴν Ἀκτοπλοῖαν. Μία καὶ τῷν γραμμῶν, τὴν ὄποιαν θὰ ἔξυπηρτησθήσουν θὰ είναι ἡ μεταξὺ Πειραιῶς καὶ Κρήτης. Τὰ ἔτερα δύο θὰ δρομολογηθοῦν μεταξὺ Πατρῶν (ἐνδεχομένως) καὶ ιταλικῶν ή ἀλλων μεσογειακῶν λιμένων.

Ἡ Ἐταιρία Καραγεώργη θὰ προσθῇ εἰς ἐκτεταμένην ἀναδιάρθρωσιν τοῦ προσωπικοῦ της, ὁ ἀριθμὸς τοῦ ὄποιού θὰ αύξηθη σημαντικῶς, προκειμένου νὰ ἔξυπηρτησθῇ ὁ στολίσκος - πυρὴ τῶν ὄχηματαγωγῶν. Ἐπίσης θὰ ιδρυθοῦν ταξιδιωτικά γραφεία καὶ πρακτορεῖα εἰς δισθόρους ξένους λιμένας, τοὺς ὄποιους θὰ ἔξυπηρτον τὰ σκάφη, πέραν τῆς εύρυτάτης συνεργασίας μὲ τοὺς ἐν Ελλάδι ναυτικούς πράκτορας καὶ γραφεία ταξιδίων.

Ο κ. Καραγεώργης διηγείνησεν, ἐπίσης, μὴ μέχρι στιγμῆς δὲν ἔχει ἀποφασισθῆ ὁ χώρος τῶν μετασκευῶν. Δυσχερεῖας παρεμβάλλει — ἀκατατοπήτους — ὁ ΟΛΠ διὰ τὴν διάθεσιν κρηπιδώματος εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν Περάματος, μολονότι ἡ ἐκτασίς καὶ ἡ ἀξία τῶν μετασκευῶν θὰ ἡδύνησεν νὰ ἀπασχολήσῃ ἐκατοντάδας ἐργατῶν ἐπὶ ἓν, τούλαχιστον, ἔτος. Τὰ τέσσαρα ὄχηματαγωγά θὰ παρομείνουν ἐπὶ τοῦ παρόντος ηγυκροθόλημένα εἰς τὸν δρόμον Ἐλευσίνος μέχρι τῆς λήψεως δριτικῆς ἀποφάσεως. Ή μετασκευὴ ὀλών ἡ ὥρισμένων ἐκ τῶν σκαφῶν τούτων εἰς τὰς μεγάλας ναυπηγικάς μονάδας τῆς περιοχῆς, δὲν ἀποκλείεται.

Παρεσχέθη, ἐν τέλει, ἡ διευκίνησις, ὅτι ἡ Ἐταιρία Καραγεώργη δὲν προτίθεται νὰ συναγωνισθῇ οὐδένα, ἀλλὰ νὰ προσφέρῃ τὰ ἄριστα, τὰ ὑποδειγματικά μέσα διοικήσεως εἰς τὸν σύγχρονον ἐπιβάτην καὶ τὸ αὐτοκίνητον. Ἐλπίζεται, ἐπίσης, ὅτι θὰ ἔξυπερθοῦν τὰ πλέον κατάλληλα ἐλληνικά πληρώματα διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων. Πρωταρχικὴ δὲ προϋπόθεσις.

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

ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΑΣ «ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ» ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ:

Τὰ «τράμπς» θὰ ἐπιβιώσουν ἐπὶ σειρὰν ἔτῶν

Τὰ ἔξειδικευμένα καὶ ύπερμεγέθη σκάφη δὲν πρόκειται νὰ τὰ ἐκτοπίσουν ἀπὸ τὸ προσκήνιον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ♦ Οἱ νουνεχεῖς καὶ πολύπειροι πλοιοκτῆται περιλαμβάνουν πάντοτε εἰς τὰ ναυπηγικά των προγράμματα καὶ σημαντικὸν ἀριθμὸν συμβατικῶν φορτηγῶν ♦ Ἐκατοντάδες τοιούτων σκαφῶν ὑπὸ κατασκευὴν

ΤΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΟΥΝΤΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΙΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΙΤΙΑ

Καθ' ὃν χρόνον οἱ διεθνεῖς ναυτιλιακοὶ κύκλοι διερωτῶνται κατὰ πόσον ἐπέτυχον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των — ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε ἀποτελεσμάτων — τὰ καινοφανῆ πλοῖα (κοντένερς, φορτηγιδοφόρα, διὰ κιλομέτρων ὅχημάτων κλπ.), ἔγιερται τὸ ἔρωτημα τοῦ μέλλοντος τῶν πατροπαραδότων φορτηγῶν πλοίων τράμπτς καὶ λάινερς. Πρόκειται νὰ ἐκτοπισθῶν ὥριστικῶς ἀπὸ τὸ προσκήνιον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἡ θὰ ἐξακολουθήσουν ἀκόμη ἐπὶ χρόνον πολὺν νὰ διαδραματίζουν σημαίνοντα ρόλον εἰς αὐτάς; Οἱ ἐμπειρογνώμονες ἀποκλίνουν πρὸς τὴν δευτέραν ἐκδοχὴν διὰ λόγους ἀρκούντως ἀποχρώντας καὶ συγκεκριμένα :

- 1) Τὰ διαλιθύντα πολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγὰ παρεχώρησαν τὴν θέσιν των εἰς ὅμοια, ἀλλὰ βελτιωμένου τύπου σκάφη χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν εἰς τὸ μεταξὺ ἐπελθοῦσαι ἐπαναστατικαὶ τεχνολογικαὶ ἔξειδιξεις εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας.
- 2) Ἐνῷ πληθυνόνται τὰ ἔξειδικευμένα σκάφη, οἱ πλοιοκτῆται ὅλοι τῶν χωρῶν τοῦ κόσμου περιλαμβάνουν εἰς τὰ ναυπηγικά των προγράμματα σημαντικὸν ἀριθμὸν συμβατικῶν πλοίων τῶν 14.000 - 20.000 τόνων.
- 3) Ἡ ἄρδην μεταβολόμενή ἐπιχειρηματικὴ δομὴ, καθισταμένη πολυπλοκωτέρα καὶ πλέον διπλανήρα, κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν καινοφανῶν τύπων πλοίων, συγκρούεται πρὸς τὴν ὄρθρόδοξον ἀντίληψιν τῶν πλοιοκτητῶν περὶ θαλασσίας ἐπιχειρήσεως, ἢτις κατὰ τὸ πλεῖστον ἀντιμετωπίζει δυσχερεῖς, παρὰ καλάς περιόδους.
- 4) Ἡ καθυστέρησις προσαρμογῆς τῶν περιστοτέρων λιμένων τοῦ κόσμου εἰς τὰς ἐπαναστατικὰς τεχνολογικὰς ἔξειδιξεις τῶν πλοίων ἐπιβιβλεῖ τὴν διὰ σειρὰν διεκετιδῶν ἀκόμη παρουσίαν τοῦ πατροπαραδότου πλοίου εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς.

“Ἀκρώς διαφωτιστικὸν καὶ ἐνδιαφέρον ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τῶν τράμπτων καὶ τῶν λάινερων εἶναι τὸ κατωτέρω ἄρθρον ὅπερ ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν τριμηνιαίαν ἐπιθεώρησιν τοῦ Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

ΤΕΡΑΣΤΙΟΣ Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εἰς τὸ τεύχος Λαγούστου 1971, ἡ ἐν λόγῳ ἐπιθεώρησις γράφει : «... φαίνεται εἰς πολλούς καταπληκτικὸν τὸ δ.τ., ἐνῷ συνεχίζεται ἡ πρὸς τὰ κοντένερος ροπή, ὁ ὄγκος τῶν παγκοσμίων παραγγελῶν διὰ συνήθη συμβατικῶν τύπου πολλοπλῆς χρησιμότητος φορτηγὰ πλοῖα είναι τεράστιος». Συμφώνως πρὸς στατιστικὸν πίνακα εἰλημμένον ἀπὸ τὸ «Φαιρπλαίν» (τεύχος 27 Μαΐου 1971), αἱ διὰ τὰ ἀνωτέρω τύπου — ἔξαιρουμενά πάντοτε τῶν διὰ πλοία κοντένερος καὶ μπάλκα κάρριερος χωρητικότητος ἄνω τῶν 12.000 τόνων d.w. — πλοῖα παραγγελίαι ἀλέρχονται εἰς 1.371 σκάφη ἔτοιμη φορτίου συναλλικῆς χωρητικότητος 10.200.000 τόνων d.w.

Κατόπιν σχετικῆς ἐρέύνης μεταξὺ πλοιοκτητῶν, ἐκπροσώπων πλοιοκτητῶν, ναυπηγῶν, ναυλωτῶν καὶ μειτιῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀπωλετοῦ προέκυψαν αἱ διαπιστώσεις διαφόρων αἰτίων τοῦ υφ:στομένου τεροστίου, ὡς ἄνω, διγκού παραγγελῶν διὰ συνήθους τύπου γενικῆς χρησιμότητος ἔτοιμη φορτίου σκάφη χωρητικότητος κάτω τῶν 12.000 τόνων d.w. ἔκαστον.

Η ΣΦΥΡΑ ΤΟΥ ΔΙΑΛΥΤΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Καθ' ὅλην τὴν 10ετίαν 1960 - 1970 διετέθησαν πρὸς διάλυσιν ὅλα σχεδόν τὰ 2.700 ολίμπετρτς² καὶ τὸ ἡμίσυο περίπου ἐπὶ τοῦ συνολοῦ 1.500 τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς «Βίκτορυς» C-1, C-2, C-3 καὶ C-4. Τετάρτης, σήμερον ἐκατοντάδες γενικῆς χρησιμότητος φορτηγῶν πλοίων ναυπηγήσεως τῶν πρώτων μετὰ τὸ 1950 ἐτῶν εἶναι σχεδόν διπλαία διὰ νὰ ἀκολουθήσουν τὴν αὐτὴν τύχην τῆς διαθέσεώς των ὡς παλαιοσιδήρων. Κατὰ

“Ετι πλέον, εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς ἀποτόμου ἐλλείψεως πολλαπλῆς χρησιμότητος φορτηγῶν, συνετέλεσαν αἱ αὐξήσεις τῶν ἐπασφαλίστρων σκαφῶν καὶ φορτίων δι' ὅλα τὸ φορτηγά «τράμπς» ἥλικιας ἄνω τῶν 15 ἑταῖς. (Καὶ λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν διτ, κατὰ τὸ πλεῖστον, οἱ φορτωταὶ ἐπιμένουν εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ἐπασφαλίστρων φορτίων ὑπὸ τοῦ πλοϊκήτου, τοῦ ὅποιου τὰ κέρδη μειώνονται σύτοι ἀναλόγως).

ΔΑΠΑΝΗΡΟΙ ΟΙ ΑΤΜΟΣΤΡΟΒΙΔΙΟΙ

Πλήγη τῶν ἀνώτερω αἰτίων ἐνεφανίσθη καὶ ὅλῃ μορφῇ «ἀπτηρχαιωμένου» τοιούτου, τὸ διποίον ἔχει πλέον λίαν δυσμενές διαφορικό κόστος ἐκμεταλλεύσεως — ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δηζελοκίνητα — λόγῳ τῆς μεγάλης αὐξήσεως τῆς τιμῆς τῶν καυσίμων. Οὔτε τὸ κόστος εφιοῦελ διῆς τῆς κατηγορίας «C» πύξιθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπὸ \$ 15 - \$ 16 εἰς \$ 20 - \$ 25 κατὰ τόνων. Φορτηγὸν χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 15 κόμβων πρωσθιμένον δι' ἀτμοστροβιδίων ἀπαιτεῖ 45 - 50 τόνους τοῦ ἀνώτερω καυσίμου πετρελαίου ημερησίως, ἔναντι 25 - 30 τόνων, τοὺς διποίους ἀπαιτεῖ ισοδύναμον δηζελοκίνητον σκάφος. Κατόπιν συνυπολογισμοῦ τοῦ ἐλαφρῶν ὑψηλοτέρου κόστους τοῦ διὰ τὸ δηζελοκίνητα ἀπαιτούμενου βαρείας δύντητος φιοῦελ διῆς» καὶ τοῦ ἀνώτερω κόστους συντηρήσεως τῶν δηζελοκίνητων πλοίων, τὸ διαφορικόν κόστος ἐκμεταλλεύσεως τῶν κατὰ τὰ ἀνώτερα ἀτμοκίνητα σκαφῶν εἶναι κατὰ \$ 400 ημερησίως ὑψηλότερον τοῦ δηζελοκίνητον. Διὰ τοῦτο καὶ οἱ χρονοναυλωταὶ προτιμούν τὰ δηζελοκίνητα σκάφη ίδιας κατὰ τὴν παρούσαν περίοδον τῆς μεγάλης πτώσεως τῶν ναύλων. “Ἀλλως είχον τὰ πράγματα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1970.

Η ΑΝΤΙΔΗΨΙΣ ΤΩΝ ΦΡΟΝΙΜΩΝ

‘Η ἀπότομος ἀναστροφὴ τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράμπτων δὲν ἔχει ἐπιθραύσει αἱσθητῶς τὴν παραγγελίαν νέων φορτηγῶν πλοίων. Πλήγη τοῦ παράγοντος διοιλσεως παρηλικῶν σκαφῶν, συντρέχουν εἰς τοῦτο τρεῖς ἀλλοὶ ἀκμεσοὶ λόγοι: Πρῶτον, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ φοβούμενοι τὰς συνεπείας τοῦ παρόντος πληθωρισμοῦ πιστεύουν ὡς φρονιμωτέραν τὴν ἐπένθυσην τῶν διαθεσίμων μετρητῶν τῶν εἰς νέα πλοία. Δεύτερον, οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλιστοὶ ἐπιτυγχάνουν τό γε νῦν ἔχουν λίαν εὐνοϊκούς πιστωτικούς όρους ἐκ μέρους ναυπηγείων, τὰ διποίον ἐπιδιώκουν τὴν διατήρησιν συναγωνιστικῶν ναυπηγήσεων διὰ πλοίας άξιας \$ 4 - \$ 5.000.000 οἱ πεπειραμένοι ἐφοπλισταὶ ἐπιτυγχάνουν πιστώσεις 60 - 80%, τὰς διποίος ἐξοφλοῦν ἔντὸς Βετίας, ἐτῶν κερδῶν τῶν πλοίων. Τρίτον, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ ἔχοντες τὴν αὐτοπεποιθησιν διτ εἰναι ικανοὶ νὰ ἐπιτυγχάνουν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των καὶ ὑπὸ δυσχερεῖς συνθήκας, πιστεύουν διτ θὰ σημειωθῇ ἀνακαμψις τῆς παρούσης χαμηλῆς ναυλαγορᾶς



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempel's

και θέλουν νά έχουν τό διαθέσιμον τονάκ διά νά έκμεταλλευθούν έν καιρῷ τούς ύψηλοτέρους ναύλους.

ΑΠΡΟΣΑΡΜΟΣΤΟΙ ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

'Ως πολλοί μακράς πείρας έφοπλισται κρίνουν, ή μακροπρόθεσμος προοπτική του παγκοσμίου έμπορίου είναι εύσίωνος ώς πρός τό κοινὸν πολλαπλού προσρισμού πλοίου γενικών φορτίων. Οι έφοπλισται σύτοι πιστεύουν, ώς γράφει τό «*Sureneigou*», ότι έτσι δύκος τών φορτίων γενικού έμπορίου, τών είς σάκους μεταφερομένων και τών χύδην συγκριθή πρός τό δύκον τών είς κοντέινερς φορτίων θά υπάρχει, ώς προβλέπεται, περίοδος 8 - 10 έτών, κατά τήν όποιαν σημαντικός αριθμός πολλαπλού προσρισμού φορτηγών πλοίων θά ξενύρη κερδοφόρους άποσχηλησιν είς τακτικάς γραμμάς και τήν έλευθεραν ναυλαγοράν και ότι ή περίοδος σύτη θά είναι έπαρκης διά τήν άποσθεσιν τής άξιας τών ηδη ναυπηγουμένων πλοίων.

Οι άνωτέρω έφοπλισται βασίζονται έπι τών πληροφοριών καθ' ἄς υπάρχουν χιλιάδες λιμένων άδασθών και σήμεραν τών άναγκαίων διά πλοίου κοντέινερς — μεγάλων ή έπικουρικών τροφοδοτικών τοιούτων — άκραιών σταθμών. 'Υπολογίζεται ότι θά χρειασθή νά παρελθη τουλάχιστον δεκαετία διά τών πλείστους τών μεγαλυτέρων λιμένων διά νά συγκεντρώσουν έπαρκη φορτία διά κοντέινερς και τά όποια νά δικαιολογούν τάς πρός τούτο άπαυτουμένας έπενδυσεις. Οι πλείστοι τών μικρών και μετρίας τάξεως λιμένων, ειδικώς τών άναπτυσσομένων χωρών, είναι άπιθανο νά χρησιμοποιηθούν ίκανων διά κοντέινερς πρό τού τέλους τού παρόντος αιώνος και κατά τήν έν τώ μεταξύ περιόδου θά έξυπρετάνται υπό τών πολλαπλού προσρισμού πλοίων διά γενικά φορτία.

ΚΑΙ ΡΟΛΟΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΣ

'Έξ αλλού ναυτιλιακοί τίνες παρατηρηταί ύπαπινσσονται τήν δυνατότητα ότι πολλά σκάφη γενικών φορτίων θά παίξουν περιφερειακώς και τοπικώς τόν έπικουρικόν ρόλον έφοδιαστικών είς φορτία πλοίων διά τούς όλιγους γιγαντιαίους άνα τόν κόσμον λιμένας κοντέινερς, είς τούς όποιους θά μεταφέρουν γενικά φορτία πρός στοιβασίαν είς κοντέινερς ή και μικρόν άριθμόν κοντέινερς πρός φορτωσην έπι τών μεγάλων ειδικών πλοίων κοντέινερς ποντοπόρων προσρισμών.

Πάντως έπι τού δόλου θέματος τού μέλλοντος τών γενικής χρησιμότητος φορτηγών ή τών πλοίων κοντέινερς δέον νά παρατηρηθῇ ότι υπάρχουν πολλά είδη φορτία, τά όποια είναι από οίκονομικής ή άλλων άποψεων άκατάλληλα πρός στοιβασίαν και διακίνησιν διά κοντέινερς ώς, φέρ' είπειν, μεγάλου μήκους προϊόντα χάλυβος και ψυλείς, κορμοί δένδρων, ρόλοι χάρτου, μεγάλα και βαρέα μηχανήματα και υψηλής πυκνότητος προϊόντα ώς χολύδινα τοισάντα.

'Έξ αλλού ούμως, καθ' όσον άφορά είς τό μέλλον τών πολλαπλού προσρισμού φορτηγών πρέπει νά υπογραμμισθή ή συναγωνιστική έντυπωσιακή έμφαντος τών έξειδικευμένων μπάλκ κάρριερς μεγάλης χωρητικότητος και είς ίκανών άριθμόν, κατά τά τελευταίας έτη, τά όποια έχουν άφαιρεσει σημαντικόν δύκον φορτίων από τά φορτηγά «τράμπετς». Ούτων άνθρακοφόρων μπάλκ κάρριερ χωρητικότητος 100.000 τόνων ή.ώ. υποκαθιστά τό «λιμπιτρτούς» πολλαπλής χρησιμότητος. 'Εν τούτοις, ή υπαρξίς τών πολλών μικρών λιμένων φορτώσεως και έκφρωσης μεγάλων ποσοτήτων φορτίων χύδην — ώς σίτου, άραβιστου, όρυζης, σπόρων, μεταλλευμάτων, γασιανθράκων, φωσφάτων, ποτάσσας και παλαιοιστιδήρων — θά έξσαφλισθή και διά τό μέλλον σχετικώς σταθερά

έπιπεδα άπασχολήσεως τών πολλαπλού προσρισμού πλοίων χωρητικότητος 5.000 - 20.000 τόνων ή.ώ.

ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ",

Καθ' όν χρόνον τά συνήθους τύπου φορτηγά τακτικών γραμμών ύφιστανται τόν έκπτωτικών συναγωνισμών τών πλοίων κοντέινερς, έκαποντάδες νέων φορτηγών «λάινερς» εύρισκονται υπό ναυπηγησιν διά λογαριασμών έθνικών έμπορικών στόλων και ύφισταμένων έταιριών τακτικών γραμμών. Τό «*Sureneigou*» ποιείται όλως ιδιαίτερων μνείων τών «Ελληνικών Γραμμών» τού κ. Π. Γ. Καλλιμανοπούλου, δστις έχει υπό ναυπηγησιν 12 φορτηγά τακτικών γραμμών, χωρητικότητος περίπου 15.000 τόνων ή.ώ. έκαστον, τά όποια θά προστεθούν είς τόν ύφισταμένων στόλων του τών 40 σκαφών. 'Ως σχηματικώς έδήλωσεν πρός τήν 'Αμερικανικήν ταύτην έπιθεώρησην ή κ. Καλλιμανόπούλος:

«Τά νέα ταύτα δηζελοκίνητα σκάφη, έκ τών όποιων τά έξι ναυπηγούνται είς τήν Φιλαδελφίαν και έξι είς τήν 'Ελλάδα, ταχύτητος 21 και 17 κόμβων άντιστοιχως, θά διακινθούν μεταξύ λιμένων 'Ατλαντικού τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, τής Μεσογείου, Νοτίου και 'Ανατολικής 'Αφρικής, Πακιστάν, 'Ινδίας, Κεϋλάνης, Βούρμας, τής 'Ερυθράς Θαλάσσης, τού Περσικού Κόλπου και τής 'Απω 'Ανατολής. Τά νέα πλοία θά άναπληρώσουν μερικά τών παρηλίκων, άλλα βασικών έπειτείνομεν τάς υπαρχούσας γραμμάς μας και τά δρομολόγιά των πρός κατευθέρων έξυπηρέτησην τών πελατών μας. Τό έπιπεδον διαβίωσεως και αι φιλοδοξίαι οί λόγων τών άναπτυσσομένων χωρών αύξανουν είς τρόπον ώστε αι διεθνείς συναλλαγαί νά άναπτυσσωνται μέ έπιστον ρυθμόν 6 - 8%. 'Η τοισάντη έξέλιξις σημαίνει πε-

POWER

MORAN

Towing & Transportation Co., Inc., 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004 • Cable Address: MORANTOW

AGENT IN GREECE
National Hellenic American Line
83 Kolokotroni Street, Piraeus

OTHER AGENTS
Belgium, Denmark, England,
Finland, Germany, Holland, Italy,
Norway, Scotland, Spain and Sweden

Moran's versatility offers a complete range of towing services, from docking and undocking in New York to world-wide towing and rescue capabilities with modern equipment and power in depth.

ΟΙ ΤΥΠΟΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

ρισσότερα συνήθη συμβατικά φορτία διά τά πλοϊα μας.

» Πρός τὸ παρόν, δὲν ἐνδιαφερόμεθα διὰ πλοία κοντένερς. Δέν θὰ ἀνάσθεωρήσωμεν τὴν τοιαύτην ἄποψιν μας μέχρις ὅτου μετρισθεῖται ἡ ἐπὶ τοῦ πεδίου συντονία του κρατούσα γενικὴ ἀστάθεια. Οἱ λιμένες τούς ὅποιους ἔξυπητεούμε δὲν εἶναι ἔξω-πλισμένοι δεόντως διὰ κοντένερς καὶ θὰ συνέπεται πρόβλημα κενών κοντένερς διὰ τὰ ταξίδια ἐπιτραφῆς. Οὕτω, προτιμῶμεν τὴν εύκαμψιαν τῆς δυνατότητος μεταφερᾶς κοντένερς καὶ τῶν συναφών διὰ τῶν συμβατικῶν πλοίων γενικῶν φορτίων».

ΘΑ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

Είναι δύσκολον νά προσδιοισθή ό ακρ-
βης άριθμός «τετράμπτες» και «ελάινερες» μεταξύ
των 1.371 φορτηγών χωριτκότητος κάτω
των 12.000 τόνων Δ.Λ., τά οποία εύρισκονται
υπό παντηγήσιν, ώς τέναρη του παρόντος
άνεφερθη, άλλα πάντως μεταξύ αύτών
ή ανάλογια των «ελάινερες» είναι σημαντική.
Μερικά άπό τα «λάινερες» αύτά και ιδία τα
πλιοκτησίας «Ελλήνων, Κ.» έκαναν και Νεορ-
θή μεταφέρουν φορτία κυρίως μεταξύ
ξενών χωρών και σπανίως εις την ίδιαν χώ-
ραν των. «Αλλα λάινερες — ως τά Βρε-
τανικά, Γαλλικά και Γερμανικά — θὰ δια-
κινθοῦν μεταξύ της χώρας της Εθνικής ση-
μαίας των και διλγότερον αύτεπυγμένες
χωρών, μετά τών οποίων έχουν οικονομικούς
δεσμούς.

Παρατηρείται έξι άλλου ή δημιουργία έμπορικων στόλων υπό την «κίνησιν έθνικης σημαίας» των άναπτυσσομένων κυρίων χωρών, αι οποίοι κατά τό παρελθόν έτος 1970 είχαν ποσασθεντ 7,6% μόνον έπι του συνολικού παγκοσμίου στόλου της χωρητικότητος των 218.000.000 τόνων γκραντ.

Διά τῆς ἀσπτύξεως τοιούτων στόλων — ιδίῳ επράμπται καὶ μπάλκ κάρρερς — πολλαὶ χώραι πιστεύουν ότι καθιστούν τάς ἔξαγωγάς των πλέον συνσωνιστικάς, τάς εἰσαγωγάς των πλέον οἰκονομικάς καὶ τὰ ιστζύγια τῶν πληρωμῶν ευμενότερα. Ἀναπτυσσόμεναι χώραι ὡς ἡ Βραζιλία, ἡ Ἀργεντινή, ἡ Κεϋλάνη καὶ ἡ Ἰνδία ἔχουν ἐπιδιθῆ οἰστρασσαῖς σοφαρά ναυπηγικά προγράμματα — κυριευτική ἀράγη — τῆς τάξεως τῶν 100 καὶ πλέον ἀλλίσσεσσα καὶ στρώματος.

και πλέον «επισινέρξ» καὶ «τράμπτε». Έπισης, βιωμηχανικώς αυτόπτυμηνέαν χώραν και εἰς τὸ πλάσιον τῆς έθνικής των πονητικής έχουν σοδαράκι ναυπηγικά προγράμματα δ.ά. πολλαπλής χρήσεως φορτηγά πλοῖαν. Ούτων ἡ Σοβιετική «Ενωσις» εχει 271 φορτηγά ύπό ναυπηγησιν μέσης χωρητικότητος 5.850 τόννων d.w. και ἔχει διπλασιάσει τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου ἀπὸ 7.000.000 τόνων γκρές τὸ 1964 εἰς 14.800.000 τόνους γκρές τὸ 1970. Τὸ πλείστου τούτου τούτου ἀντιπροσωπεύει ἐκατοντάδες μικρών πολλαπλής χρήσεως σκαφῶν, ἄ. ὅποια είναι πλέον κατάλληλα δ.ά. τοὺς Σοβιετικοὺς λιμένας καὶ τὰς ἔγκαταστάσεις

ΟΙ ΙΑΠΩΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η Ιαπωνία απότελει καλόν της έπισημης παράδειγμα μεγάλης άνεπιτυγμένης χώρας, η οποία — υπό την Κρατική σίγιδα — νευπηγεί πλοιά γενικών φορτίων, ως και άλλους τύπους φορτηγών πλοίων. Τό ίψιστάμενο πρόγραμμα προσβλέπει την άναπτυξή του έμπορικού της στόλου όπό του παρόντος τών 27.000.000 τόνων γκρός κατά έτερα 23.000.000 τόνων γκρός έντος της προσεχούς 5ετίας. Ο άντικειμενικός σκοπός του προγράμματος τούτου είναι ίδως έξασφαλισθή ή μεταφορά τών 60% τών έξαγωγών και τών 70% τών είσαγωγών διά τών ίδιων Ιαπωνικών πλοίων χάριν θελητώσεως του σχετικού δυσμενού ισοζυγίου ναυτιλιακών πληρωμών. Τό πλείστον τών πλοίων του άνωτέρω Ιαπωνικού προγράμματος θα είναι μπάλια κάρριερς, τάνκερς και πλοία κοντένερς, άλλα προβλέπεται και σημαντικός άριθμός πολλαπλού προσορισμού φορτηγών πλοίων.

Καθ' ούσον αφορά είς τά σχέδια καὶ τοὺς τύπους τῶν ναυπηγουμένων φορτηγῶν πλοίων παρατηρήτεα τὰ ἀκόλουθα: Τὰ σήμερον ναυπηγούμενα συμβατικά φορτηγά τακτικών γραμμών είναι συνήθως μὲ 2-3 καταστρώματα χωρητικότητος 10.000 - 18.000 τόνων ί.ω., δηζελοκίνητα καὶ ταχύτητος 16-22 κόμβων.

Τό πολλαπλού προσωρισμού οικονομικὸν φορτηγὸν «τράμπ» ἐμφανίζεται εἰς πολλὰς μορφάς, ἀλλὰ βασικῶς εἶναι τυποποιημένον σκάφος 1-2 καταστρωμάτων, χωρητικότητος 14.000 - 20.000 τόνων d.w., δηλεοκινήθηντον καὶ ταχύτητος 15 περίπου κορδών. Πρόκειται κυρίως περὶ τῶν ὑποκαταστάτων τῶν «λίμπερτο», ὡς τῶν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων «Ισικαβατζίμα - Χερίμα ναυπηγουμένων «Φρήντομξ», χωρητικότητος 14.800 τόνων d.w. καὶ «Φόρτσουν», χωρητικότητος 21.500 τόνων d.w., τῶν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων «Οστιν καὶ Πίγερεγκιλλ κατασκευαζόμενων SD14, χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w., τῶν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Νίππον Κακάν NKK, χωρητικότητος 15.660 τόνων d.w., τῶν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Μιτσού «Κόνκρετ», χωρητικότητος 15.000 τόνων d.w. καὶ τῶν ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Μιτσούμπισι ΜΜ-14, χωρητικότητος 14.500 τόνων d.w. Κατά τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1971 είχον παραδοθῆ ἡ εὐρίσκοντο ὑπὸ κατασκευὴν περὶ τὰ 200 τοιαῦτα σκάφη. Μερικά τῶν πλοίων τούτων ναυπηγούνται — βάσει εἰδικῆς ουμφανίας — καὶ εἰς ἄλλας χώρας, ὡς τὰ SD14 εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεία» Σκαφασματικὰ καὶ τὰ «Φρήντομξ» εἰς τὰ ναυπηγεία Γιουρόγκ τῆς Σιγκαπούρου.

Τά πελλοπλήρη χρήσεως φορτηγά είναι κα-
άλληλα πρός μεταφοράν γενικών φορτίων,
πυρών, γαιανθράκων και άλλων θμοειδών
ύδην, φορτίων, ώς έπιστροφής κοντέινερς, κορ-
δών δένδρων, παλαιοσιδήρων, συσκευασμέ-
νης ξυλείας και σιδηροδρομικού ήλικου.

Πολλά τών κατά τα άνωτέρω υποκαταστάτων των «θίμπερτυς» έχουν άγορασθη ή πάντων «Ελλήνων έφοπλιστών, οι οποίοι και έχουν — ώς λέγει το «*Σιγνεγορ*» — ειδικά ιδέας, περι της χρησιμοποίησεως των. Γενικώς δι πλοιοκτήτης φορτηγών «*τράμπες*» είναι άπρόθυμος: Πρώτων, όπως πραγματοποιηθεί μεγάλας έπεινδυσεις είς νέα πλοιασθάκις δὲν άναμενονται άμεσα και σοδαρά κέρδη. Δεύτερον, νά έκτεθη είς συναγωνισμών με μεγάλας έξειδικευμένας ωντιλιακάς έπιχειρήσεις. Τρίτον, νά παραγγείλην μεγάλου μεγέθους έξειδικευμένον σκάφος έφ' σον δι' αναλόγου έπεινδυσεως δύναται νά παραγγείλη δύο η περισσότερα μικρότερα και άπλουστερα σκάφη. Τέταρτον, νά «*εγκλωβισθῆ*» είς άποκλειστικὸν τομέα έργασιών, ώς τὸ κλασικὸν παράδειγμα εύκαμψιας και έλαστικότητος, τὸ οποίον άπεκτησεν η «*Σέρες Σιππιγκ*» διά τῶν 40 χωρητικότητος 3.100 τόνων d.w. «*μινί*» μπάλκ κάρριερς, τὰ οποία μεταφέρουν ποικιλίαν γενικών και χύδην φορτίων μεταξὺ μικρών λιμένων είς ολὸν τὸν Κόσμον.

ΘΑ ΕΠΙΒΙΩΣΟΥΝ

Καὶ καταλήγει τὸ «Surveyor»: Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία διέρχεται περίοδον μεγάλων μεταβολῶν, τὰς ὅποιας ὑπεκίνησαν τὰ πλοῖα κοντένερες, τὰ σκάφη τύπου «ρόλλ - δυ / ρόλλ οὔφη», τὰ φορτηγιδοφόρα πλοῖα, τὰ μπάλκ καριέρες καὶ τὰ Β.Ο.Β. Παρὰ ταῦτα τὸ σύνθητες σκάφος γενικοῦ φρτίου, μὲ τὴν κλασικὴν του διάταξιν τῶν κοινῶν ιστῶν, τῶν ιστῶν φορτωτήρων καὶ τῶν ὄρθωτήρων, φαίνεται νὰ εἶναι πρωτοιστέμενον νά ἐπιβώσῃ ὅλων αὐτῶν τῶν προκλήσεων κατὰ τὰς ἐπερχομένας δεκαετίας. Ὡς εἶπεν πλοιοκτήτης «τράμπες»:

«Αἱ δύσκολοι περίοδοι ὑπέρτερουν τῶν καλῶν, τουλάχιστον τρεῖς πρὸς μίαν. Ἐάν δημως διαθέτῃ κανεὶς ἀποδοτικὴν ὄργανων, τότε κατὰ τὰς δυσκολίους περιστάσεις ἔξανυκτίζει καὶ ὅταν ἐπανέβουν αἱ καλαὶ ἡμέραι ἄνακτα βάσσονται».

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

ΑΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ Ζ. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΑΡΩΣΕΩΝ

- ΗΛΙΑΣ ΜΑΤΙΖΕΣΣΗΝ
 - ΝΑΥΑΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
 - ΠΑΝΗΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΔΩΣ ΚΑΙ ΜΕΣΤΙΑΣ — ΤΗΛΕΦΟΝΑ: 477 479, 477 265, 479 423, 474 272

• ΤΜΗΜΑ ΔΕΟΥΔΑΝΗΣΙΩΝ ΕΛΑΣΟΝ

- ΔΥΝΑΜΕΙΑ ΝΑ ΞΑΣΦΑΛΙΣΘΕΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡ-ΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ." — ΤΗΛΕΦΟΝΑ : 475.227 - 479.423

• ΤΜΗΙΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΤΙΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΛΙΑΡΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

 - ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΣ 5 ΗΡ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ.
 - ΔΙΑΒΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 4-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 473-423, 474-277, 486-271.

• ΤΜΗΜΑ ΛΣΦΛΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 479.433, 475.371.

• ТМНМА ПРАКТОРЕУЗЕОН

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΛΗΣΙ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΩΝΑΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΛΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425 371 - 5 TELEF. : 212 544 212 545 212 546

ΤΗΛ. Δ/ΝΣΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE», PIRAEUS)

**In the Caribbean....
near Panama Canal and Lake Maracaibo**



**Floating Dock 3.500 tons
Graving Dock 28.000 d.w.t.**

**AND NOW IS READY!!
OUR NEW GRAVING DOCK OF 120.000 D.W.T.**

(WITH 75 TONS CRANES)

BOOKINGS : FOR DATES COMMENCING OCTOBER 15TH

CURACAO DRYDOCK COMPANY, INC.

P.O. BOX 153 - WILLEMSTAD - CURACAO, N.A.

CABLES: SHIPYARD CURACAO - TELEX: CU 07 - TEL. 37200



REPRESENTATIVES IN GREECE:

TH. GIAVRIDIS BROS S.A.

33, AKTI MIAOULI - PIRAEUS

CABLES: THEOGIBROS

TELEPHONES: 4520280 - 4520278 - 4522340 - 4520414

TELEX: 212202 - 212508 - 212169 - 212725 GIAV GR

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΟΜΙΔΕΙ Ο ΣΤΡΑΤΗΓΟΣ κ. Α. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΙΑ ΤΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

'Ο Πρόεδρος τού Ο.Α.Π., στρατηγός κ. Αν. Οικονόμου προβάνει, κατώρεω, είς μίαν ούσιαστικήν αναφοράν ἐπὶ τῶν καιρίων θεμάτων τοῦ λιμένον, ἀπαντῶν εἰς σειράν δέκα ψηφισμάτων. Ήτο αναγκαῖον. Ο λιμὴν ἔγενετο καὶ πάλιν ἀντικείμενον ποικίλων συζητήσεων μὲ προβολὴν ποικίλων θέσεων καὶ ἀντιθέσεων, ἐξ αἰτίας τοῦ λιμενεργατικοῦ. 'Επρεπεν, ἐπισήμως, ὁ Οργανισμός νὰ ἀποσαφηνίσῃ τὴν κατάστασιν. Καὶ ὁ στρατηγός κ. Οικονόμου, τὸ πράτει ἐν συνεχείᾳ.

'Η συνέντευξίς του ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 1η: Πῶς ἀντιμετωπίζεται τὸ λιμενεργατικὸν ζῆτημα καὶ ποιαὶ αἱ παροχαὶ πρὸς τοὺς ἔργαζομένους, κατὰ τὴν πρόσφατον τετραετίαν;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ 1η: Ή Διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π. ἐνηρμοσμένη οὐσία πρὸς τὴν γενικώτερα τῆς Κυβερνήσεως προσπάθειαν διὰ τὴν οίκονομήν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, πρότειν τὸν ὅ, τι δύναται διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ λιμένος καὶ τὴν μεταβολὴν ἐπὶ τὰ βελτιώ τῶν ἐν γένει συνιθῆκων λειτουργίας του, εἰς ἀπαντας τοὺς τομεῖς δραστηριότητος του. Εἰς τὸ πλαίσιον τῶν μεταβολῶν τούτων πρωτεύουσαν κατέχει θέσιν τὸ ὡς ἐλιμενεργατικὸν ζῆτημα γνωστὸν πρόβλημα.

Αἱ νέαι μεθόδοι στοιχειώσις καὶ μεταφορᾶς τῶν ἀγαθῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἔξελιξιν τῶν μέσων χειρισμοῦ τῶν πάσης μορφῆς φορτίων, καθιστοῦν ἀναγκαῖαν τὴν πρὸς τὰς προσδόσεις τῆς ἐπιστήμης προσφρογήν τοῦ συστήματος ἔργασίας. Αὐτὴν τὴν ἀνάγκην ἐπιδίδωκε νὰ καλύψῃ ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π., παρὰ τὰς δυσχερείας τὰς ὅποιας ἡ νομοθεσία, τὰ ἔθματα καὶ εἰδίκαια τοῦ παρελθόντος συνθήκαι καὶ ἔχουν δημιουργήσει καὶ ἐπαρχῶς ισχυροποίησε.

Γνώμων της παντότε εἶναι τὸ γενικώτερον τοῦ τόπου συμφέρον. 'Η ἔξυπηρέτησις τοῦ συμφέροντος τούτου θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν οὐχί μόνον τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τῶν ἐν τῷ λιμένι ἔργαζομένων, ἀλλὰ καὶ τῶν συμφερόντων ἐκείνων τῶν ὅποιων αἱ δραστηριότητες εἶναι ἔξηρημέναι ἡ ἔστω συνφρεσμέναι πρὸς τὰς δραστηριότητας τοῦ 'Οργανισμοῦ. Οἱ μὲ τὸν χειρισμὸν ἐν γένει τῶν διὰ τοῦ λιμένος διερχομένων ἀγαθῶν ἀσχολούμενοι, πικράν ἔχουντες ἐκ ποὺ παρεθέντος πετρίων, ἀντιμετωπίζουν μὲ περιβάλλονταν δυσπιστίαν πάσσαν μεταβολὴν τοῦ συστήματος ἔργασίας. 'Η καλὴ, δῆμος, τῆς Διοίκησεως πρόθεσις, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου διαπιστοῦται; ἀλλὰ καὶ ὅρθων ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐκτίμαται, εἰς τρόπον ὥστε νὰ περιορίζωνται συνεχῶς, ἀν μὴ νὰ ἔξυπερούνται αἱ ἀμφιθολίαι ὑφ' ὃν εἰς τὸ παρελθόν οἱ ἔργαζομένοι ἔκυριαρχοῦντο. Νομίζω ὅτι κατὰ τὴν παρούσαν περιόδον ἔχουν δημιουργήθη αἱ προϋποθέσεις αἵτινες θὰ ἐξασφαλίσουν τὴν ὄρθιην καὶ δικαίων λύσιν τοῦ προβλήματος, λύσιν ἥπτις καὶ τὴν οἰκονομικὴν κατάστασιν τῶν ἔργαζομένων ἐπὶ τὰ βελτίω θὰ μεταβάλῃ καὶ τὸν λειτουργίαν τοῦ λιμένος εύρυμοτέραν θὰ καταστήσῃ.

Αἱ παροχαὶ πρὸς τοὺς ἐν τῷ λιμένι ἔργαζομένους αἱ πρὸς τὴν 21ης Απριλίου 1967 ὑπὸ

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 3η: Εἰς ποῖα στάδια ἀναπτύξεως εὐρίσκονται τὰ νεώτερα συστήματα φορτεκφορτώσεως, τῶν πλοίων «Ιασί» τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων κλπ.;

ΑΠΑΝΤ.: 'Η ἐφαρμογὴ νέων συστημάτων εἰς τὰς φορτεκφορτωτικὰς ἔργασίας τῶν λιμένων, είναι συνάρτησις τῶν νέων μεθόδων διακινήσεως θαλασσίων τῶν φορτίων. Οἱ λιμένες παρακολουθοῦν τὴν μορφὴν ὑπὸ τὴν διποίαν μεταφέρονται τὰ ἐμπορεύματα καὶ προσαρμόζονται εἰς τὰς διαμορφουμένας νέας ἀνάγκας τῆς φορτεκφορτώσεώς των.

Αἱ σύγχρονοι μονάδες διακινήσεως τῶν φορτίων, ὡς γνωστόν εἶναι ἡ παλλέτα, τὸ ἐμπορευματοκιβώτιον, ἡ φορτηγίς καὶ τὸ ρυμουλκύμενον δρχημα. Κάθε μία ἀπὸ τὰς μονάδας οὐτά τὰ συσκευασίας τῶν ἐμπορευμάτων προεκάλεσε τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς ἀντιστοίχου συστήματος φορτεκφορτώσεώς των.

Εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὰ προβλήματα τὰ ὅποια προεκάλεσαν τὰ νέα αὐτά συστήματα διακινήσεως τῶν φορτίων ἀντιμετωπίσθησαν ἔγκαιρος καὶ ἐλύθησαν ἐπιτυχῶς. 'Εξησφαλίσθη ἐπαρκῆς ἐν χρόνῳ ἀριθμὸς παλλετῶν εἰς τὸν λιμένα, διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς διακινήσεως ἐν τῷ ἐσωτερικῷ τῶν ἀγαθῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀνταλλαγὴν μὲ ἑταρίας τοῦ ἐσωτερικοῦ, στίνες προσφέρουν τὸ φορτίον παλλεταρισμένον.

Σταθμὸς Κοντέινερς, ἐξ ἄλλου, λειτουργεῖ ἀριστα εἰς τὸν λιμένα, ἔξυπηρετῶν ἀνέτως τὴν φορτεκφόρτωσιν τῶν κοντέινερς τῶν ὑπὸ πολλάς μορφὰς προσφερομένων καὶ υπὸ διαφόρους διασκευῆς πλοίων μεταφερομένων. 'Η διακίνησης τῶν κοντέινερς εἰς τὴν προκυμαίαν ποὺ σταθμοῦ ἐκπελεῖται ἡδη δι' ἀποκτηθέντος ἐσχάτως εἰδικοῦ ὀχήματος μεταφορᾶς καὶ στοιχείας. Εἰδική, τέλος, γερανογέφυρα ἔχει προγραμματισθῆ, ν' ἀποκτηθῇ ἀναμένεται δὲ μετά βεβαίωτης, διῆτης ὀλίγου χρόνου θὰ ἔγκατασταθῇ ἐν τῷ Σταθμῷ, εἰς τρόπον ὥστε ταχύτερος, ἀλλὰ καὶ οἰκονομικότερος νὰ καταστῇ ὁ χειρισμὸς τῶν κοντέινερς. Τὰ φορτηγιδιοφόρα πλοία, τέλος, τυχάνουν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ταχείας καὶ ἔγκαιρου ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἔξυπηρετήσεως. Κατὰ βούλησιν τῶν πρακτορεύοντων τὰ πλοῖα ταῦτα, τὰ ΛΑΣ απαλλάσσονται

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
N. K. TOMAZOS
S. G. LERIOTΗΣ

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

τού φορτίου των είτε έκτος είτε και έντος τού λιμένοι.

'Επειδή είς τὸν τύπον ἀνεγράφη ἔσχάτως ὅτι ἡ Θεσσαλονίκη κατέστη κύριος λιμὴν ἐξυπηρέτησες φορτηγούδοράν εν τῇ χώρᾳ πλοίοι, ὅφειλαν ὑπευθύνως νὰ δηλώσω, ὅτι εἰς οὐδεμίαν περίπτωσιν ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς συνηγωνίσθη ἡ θά συναγωνίσθη λιμένα τινὰ τοῦ ἐστωτερικοῦ. Συναγωνίζεται ἔτερους ἐν τῇ Μεσογείῳ λιμένας καὶ μόνον. Παρά ταῦτα, ὁ μεγάλος ἀριθμός φορτηγίδων ὅστις εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ἔξυπηρετήθη τελευταῖς, ὅφειλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὸ περιεχόμενον τῶν φορτηγίδων είχεν ὡς προορισμόν τὰ βόρεια διαμερισματα τῆς χώρας καὶ μόνον αὐτά.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 4η: Ποιοι νέοι ἀποθηκευτικοί χώροι, κρηπτιδώματα καὶ προβλήτες τελούν ὑπὸ κατασκευὴν ἡ δημοπράτησιν;

ΑΠΑΝΤ.: Αὐτὴν τὴν στιγμὴν εὑρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν ἀποθηκευτικοὶ χώροι, συνολικοῦ ἐμβαδοῦ 58.500 τετρ. μέτρων, ἤτοι μία διώροφος ὑπόστεγος ἀποθήκη μετ' ἐπιβατικοῦ σταθμοῦ εἰς τὸν προβλῆτα III τοῦ λιμένος Πειραιῶς παρὰ τὸν ὑφιστάμενον ἐπιβατικὸν σταθμὸν ἐμβαδοῦ 21.000 τετρ. μέτρων, τέσσαρα λυαδόμενα μεταλλικὰ ὑπόστεγα συνολικοῦ ἐμβαδοῦ 12.000 τετρ. μέτρων καὶ μία τριώροφος ὑπόστεγος ἀποθήκη εἰς προβλῆτα V τοῦ λιμένος Ἡρακλέους, ἐνῷ προβλέπεται συντόμως ἡ δημοπράτησις ἔγκαταστάσεως δύο μεταλλικῶν ὑπόστεγων εἰς Ντόκ 3 καὶ ἡ ἀνέγερσις κτιρίου ψυγείων ποὺ Ο.Λ.Π. εἰς τὸν

προβλῆτα V τοῦ λιμένος Ἡρακλέους.

'Εξ ἄλλου εύρισκονται ὑπὸ κατασκευὴν κρηπτιδώματα συνολικοῦ μήκους 2.905 μέτρων, ἤτοι τὸ κρηπτίδωμα Κερατοπύργου, μήκους 1.100 μέτρων, τὸ κρηπτίδωμα Δραπετσώνας, μήκους 415 μέτρων, ὁ προβλῆτας II Περάματος, μήκους 850 μέτρων καὶ ὁ προβλῆτας I, δυτικῶς τοῦ ὑπὸνόμου μάλου λιμένος Ἡρακλέους, μήκους 540 μέτρων.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 5η: Ἡ Ψυττάλεια μετὰ τὴν τυπικὴν πρόσκτησίν της, ποίαν μορφὴν ἀξιοποιήσεως θὰ προσλάβῃ;

ΑΠΑΝΤ.: Πρὸς τὸ παρὸν ἡ Β.Δ. ἀκτὴ τῆς Ψυττολείας θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πρυνοδέτησιν τῶν ἀργούντων πλοίων. Πρόκειται δὲ κατ' αὐτὰς ν' ἀρχίσουν αἱ ἔργασίαι τῆς δημιουργίας τῶν πρὸς τοῦτο προϋποθέσεων. Μελλοντικῶς ἡ Ψυττάλεια κατατάληλως ἀξιοποιούμενη καὶ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον θὰ ἔχηται πρήτηση, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν καλύψιν τῶν συνδεδυσμένων ἀναγκῶν τοῦ μείζονος λιμένος ἀποτελεσματικῶς θὰ συμβάλῃ.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 6η: Ἡ ἀνέγερσις ψυκτικῶν ἀποθηκῶν παρουσιάζει καλύμματα,

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ: Ἡ μελέτη διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ψυκτικοῦ θαλάμου τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὸν προβλῆτα V τοῦ λιμένος Ἡρακλέους συνετάγει ὑπὸ τῆς τεχνικῆς ὑπηρεσίας καὶ ἐνεκρίθη ἀρμοδίως ὑπὸ τῆς Τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ὁργανισμοῦ. Ἡδὴ ἀναμένονται αἱ κατὰ νόμον ἀπαιτούμεναι εἴκοσι τέσσαρας ἀρμοδίων

ὑπουργείων διὰ τὴν δημοπράτησιν τοῦ ἔργου. Τούτο δὲν θὰ βραδύνῃ διότι ἡ ἀνάγκη κατασκευῆς τοῦ θαλάμου ἔχει ὑπὸ πάντων ἀναγνωρισθῆ. Ἡ κατασκευὴ τοῦ θάλασσας ἔχει ὑπὸ προβλήματα ψυρίσματος τῶν κατεψυγμένων φορτίων, δυτικῶς καὶ προσωπικοῦ δι'. Ἀλλὰς ἐργασίας θὰ ἔχοικον μήθη καὶ τὰ πλοῖα συντόμως θὰ ἀπαλλάσσονται τοῦ φορτίου των. Ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. πράτει πάντα δύναται διὰ τὴν ταχυτέραν διοκλήρωσιν τῶν διαδικοσιών. Δὲν ύφιστανται πλέον κωλύματα.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 7η: Υφίσταται ἐν σχέδιον νόμοι, τὸ ὅποιον πρωθεῖται διὰ νὰ καταστῇ νόμος. Εἰς τί ἀποσκοπεῖ;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ: Τὸ Σχέδιον Ν.Δ. ὅπαν καταστῇ Νόμος τοῦ Κράτους δὲν πρόκειται νὰ πρωτεύεται βασικὰς ὁργανικὰς τοῦ Ο.Λ.Π. ἀδυναμίας, ἀλλὰ θὰ παράσχῃ ὀπωδόρηποτε δυνατότητα ἀναδιατάξεως καὶ προσαρμογῆς τῆς ὁργανώσεως του εἰς τὰς σημερινὰς συνθῆκας καὶ θὰ ἔχουσετερώσῃ δυσκολίας ἐμπιδούσας τὴν προσαγωγὴν θεμάτων σχετιζόμενων μὲν μίαν σύγχρονον καὶ πλέον εὐρύθμιον λειτουργίαν. Πλέον τούτων τίθενται ἐπὶ δρωτότερας βάσεως θέματα ἀναγόμενα εἰς τὰς σχέσεις τοῦ Ὁργανισμοῦ πρὸς τὸ ὑπηρετούν ἐν αὐτῷ προσωπικόν.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 8η: Ἡ ἐκπαίδευσις τοῦ προσωπικοῦ (ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν) ποίαν πρόσδον παρουσιάζει;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ: Αἱ νέατι συνθῆκαι, αἰτινες διεισφρόθησαν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς ἔξειλημένων τῶν τρόπων διακινήσεως τῶν διὰ πλοίων κομιζομένων φορτίων, ἐπέδειλον τὴν προσαρμογὴν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν Λιμένα τοῦ Πειραιῶς πρὸς τὴν νέαν μορφὴν τοῦ ἔργου.

'Οργανώθη σειρά σεμιναρίων, εἰς τὰ ὄποια ἐδίσκασαν εἰδίκοι ἐπιστήμονες καὶ τὰ ὄποια παρηκαλούθησαν σημαντικὸς ἀριθμὸς ὑπαλλήλων. Παραλλήλως ἐπραγματοποιήθησαν ὑπὸ στελεχῶν τοῦ Ὁργανισμοῦ ἐκπαιδευτικά ταξίδια εἰς ἄλλους λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ἔχουν προγραμματισθῆ τοιοῦτα δ'. ἐπίσκεψιν μεγάλων λιμένων τοῦ ἐξωτερικοῦ καὶ ίδια τῶν τοιούτων τοῦ Μεσογείου κώρων.

'Εξ ἄλλου διὰ τὸν ἐκπαίδευσιν τοῦ Τεχνικοῦ προσωπικοῦ ἔχει ἀποφοιτηθῆ ἡ δημιουργία σχολής ταχυρρύθμου ἐκπαιδεύσεως. Ἡδὴ στελέχη πρωτορύζομενα ὡς ἐκπαιδευτικὸν προσωπικόν ἐκπαιδεύονται εἰς τὸ Κέντρον Ἐπαγγελματικῆς Καταρτίσεως ἐνηλίκων τοῦ Ὁργανισμοῦ Ἀπασχολήσεως Ἐργατικοῦ Δυναμικοῦ.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 9η: Ἡ προμήθεια δύο πλωτῶν δεξαμενῶν, θὰ πραγματοποιηθῇ;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ: Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφάσατο κατ' αὐχένην τὴν πρεμβάσιν καὶ ἔδωσε ἐντολὴν διὰ τὴν σύνταξιν οἰκονομικοτεχνικῆς μελέτης; πρὸς τὸν σκοπὸν προμηθείας δύο πλωτῶν δεξαμενῶν.

"Ἡδεῖτο δῆμη ἡ σύνταξις εἰς πρεδόνια χρόνων μελέτης προμηθείας μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς ἀνυψωτικῆς Ικανότητος 6.000 τόνων καὶ ἐντὸς συντόμου χρόνου πιστεύεται ὅτι θὰ ὀλοκληρωθῆ. Θά ἀκολουθήσουν μετά ταῦτα αἱ διαδικασίαι διὰ τὴν δημοπράτησιν. Ή διοκλήρωσις τούτων δὲν θὰ βραδύνῃ.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ 10η: Τὸ ἐφετεινὸν πρόγραμμα ἀπαλλοτριώσεων ποίας περιοχῆς καὶ ἐκτάσεις ἀφορᾷ;

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ: Τὸ ἐφετεινὸν πρόγραμμα ἀπαλλοτριώσεων ἀφορᾶ ἐκτάσεις συνολικῆς ἐπιφανείας 924 περίπου στρεμμάτων, ἤτοι ἔκτασιν 20.113,50 τετρ. μέτρων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κεντρικοῦ λιμένος, ἔκτασιν 9.141 τετρ. μέτρων εἰς τὸ Πέραμα, ἔκτασιν 462.824 τετρ. μέτρων εἰς Κυνοσούραν Σαλαμίνος, ἔκτασιν 424.000 τετρ. μέτρων τῆς νήσου Ψυττολείας, γήπεδον Σπυρ. Ζερβού 5.995 τετρ. μέτρων καὶ ἔκτασιν 1.718 τετρ. μέτρων εἰς Καστράκι.

INTERNATIONAL

TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER
AT THE

PANAMA CANAL

CRISTOBAL / COLON

CABLE: TONIO COLON
TELEX: 3482072

TELEPHONE: Colon 47-1541 • 47-1098

MAILING ADDRESS: P.O. Box 443
Colon, R. Panama

PROVISIONS
DECK SUPPLIES
DUTY-FREE LIQUORS

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE: TONIO PANAMA
TELEX: 3480042
3282068
368633

TELEPHONE: Panama 23-9920

MAILING ADDRESS: P.O. Box 4583
Panama 5, R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED



KΑΙ ΤΑ ΚΑΛΑ ΔΕΧΟΥΜΕΝΑ και τάκια καλά δεχούμενα». «Έτοις γίνοντας μ' όλη της ζωής τά συναπαντήματα, άλλα και στο Θαλασσινό τουάκ, ίδια και παρασότερα. Μεγάλα έπιτελημάτα, θυμωσιές πρωτοπορίες, ξλιγκταί άποτετα. Γιατί νά μήν περιμένουμε και τά στραβωποτήματα; Γιατί νά μήν επιλήγουμε οι άναποδίες;

«Αιγαίνικ», «Πράκλειο», «Ελεάννα». Μνημονία τά συμμαντώτερα, τά τραγικότερα. Έκαναν πού ζεφύρησαν όποι τόποι πρωτοπορίας και προσφέροντας στην διεθνή εδράτηρη συγκίνησης και στο πλανήσιμο σύδιο. Ήσαν προσέρχονται στο κοινότερο, τον μεγάλον περιστατικούν τής Θαλασσινής τραγωδίας. Κατά τά τέτοια, προσφέρουν την είδωσιρίν σε πικρούδους σχολιαστάν κατά την ορίζουν τα μέρη τους, άνακτατείμαντα στο χαράκινο άλλων σκοπών και άλλων έπιτελώσουν. Στόχος τους ή διασφάλιση, ή έπιδειξη άνωτερότητος, τό ζετούπωτο μήσος, ή άνωγκαράτητη ζώδια. Εύκαρπικ, για σίκνονομικό πόλεμο, με τό γάντι, με τό θηλητήτιον τού λόγου και με τάν μακάριαν εδυγενική, τάχη, άλλα άθετιλητη σίδηρογραφία.

Σ' αυτήν, τήν ζεγκυνημένη όποι κάθε θήμαντος, ή περιφρόνηση είναι: ή καλύτερη άπαντηση.

Θέμα τού παρόντος, ή δινογχη «ΕΛΕΑΝΝΑ». Σχόλιαν όποι πλευρά δική μας, περιττεύουν τώρα, πρίν οι άριδοισι δέρενται έκθέσουν τίς παρατηρήσεις τους. Υπάρχει, θημως, στο προϊστέμενο περιστατικού μάτιο συμπέραξιμ, πού καμιάτιν γενιτερην παρατήρησης και κακήτινης εύθετηρης δέρεναν δέν μπορει νά μετατρέψῃ. Κατ τούτο είναι: ή άνακτητηση τής δικηγορίας τού πληρώματος τού τραγικού διγκιαταγωγού, δέκαν, στή φορερή αυτήν δρά, στήν «Αδριατική Θάλασσα. άνακτητην νά δώσει δέργιμα τού άλταρισμού του, τής ικανότητός του και τής ναυτικότητός του. Τά διποτελέσματα όχρηστεύουν κάθε άλλη πληροφορία και κάθε άλλη άναλυση. Άπο γίλιους έκατον πενήντα έπιβαντοντας, οι γιλιοι έκατον είναιοι: βρήκαν μαρτυρείτε και σύροι. Είναιοι: τέσσαρες, μαίδιοι, οι γαμένοι, με συμμετοχή στόν άριθμό τους και μαζίθι τού πληρώματος. Όστε, άλειθερα μπορούμε νά ποδίση, διτι στό διολκούτων τής «Ελεάννας», ή δικηγορή τήν «Ελλήνη» ναυτικούν παρουσιάζεται. ΡΕΚΟΡ» επιτυχίας. Τέρμα, λοιπόν, σε αυτήτηση με τέτοιο θέμα.

Ατεξίσις διαφορετικές, βέβαια, και κατακριτικές προχειρότητες, δέν διπολείσται: νά προσέφουν. Τά σκάνια τής εδύνης, έπωδηκοτε ήσαναντήσουν άλλους στόχους και πρός άλλες κατεύθυνσεις. Εύρεσκονται στή θελυτικές συνήθειες άποδειξης στόδιο κανονισμούδις άσφαλτες, περιφρονήσεις στούς... άνόητους και συγκατικούς τόπους προστατίκας πλοίων και έπιδικντον. Είναιοι στό διπολέμουν στό διάδομος μικροδιατάξεις γιά τά βάρκες, γιά τά σκονιά, γιά τά αστιδιά, γιά τήν προσογή στής ήλεκτρικές έγκατατάσσεις, γιά τά είδηλετα θύια, γιά τήν πυροσθετική πρόνοια και ένα πορφυρόπλαττα πού πλούτεπουν στήν άντιμωτον πού μεγάλων και γινθόντων στή Θάλασσα. Μετατρέπουμε σε θεατρινούμοδο και σε παιγνίδι: τά γυμνάσια—και σε γίνονται και αύτα— γιά τήν πυρκαϊά, γιά διαρροή γιά έγκατατική πλοίου.

—Ελα, βρέ διδερέψ, πού θά κάνουμε τέτοιας φάστες σε ταξιδίων δέκα και είκοσι: δρόμοι το πολό. Έδει διπού νά μπηδίστης, βγαλει. Δέν έχει: νά κερδίσιν τίποτα ή έπιχειρήση, ούτε τό καρδί: ρεκλαμάρεται: με τέτοιες παιδαριδεις επιδειξιες.

'Αναποδίες τής μοίρας

• Καλό φαγητό, πολιτισμένη περιποίηση και καλοσχαλμένη φυγαγωγία, άναζητα ή κρουστιέρα και το σύνοπτο ταξίδι. Τά άλλα είναι φούσκες και κατά δευτεράς νά βρισκόμαστε... Δέν ταξιδεύουμε τώρα με τής απικονιγάσσες τής παληγής: έποχης. «Ολόκληρη υπερωκεάνιας άλωσισου τώρα τά πλάκα, άκιδια και στής συντομότερες διαδρομές. Κατ σύ μού μού δραπειάζεις αποτικά μέσα και διάφορες τέτοιες σχηλημάτες. Μού δραπειάζεις απότικας άντιματους άσωμάτους, έλαστακές βάρκες και μεγάλες σχεδίες...». (Άλγησεις, παρί σχεδίου δέν είδησε νά γίνεται κανείς λόγος στή δράσιμη τής: «Ελεάννας», ούτε ού έκανει το «Πράκλειο». Μήποτε τό ναυαγομοστικό αυτό μικραφέτι: πέρασε από άγριατα και στά άγριατα στής μέσες μαχώς).

• Άλλα νά πού ή κακή θώρα διαφωνει. Προσέρχονται στά καλά καθύμινα και γυρίς νά τήν περιμήνυση. Καμιάν προεπιστοίπου δέν μάς πληροφορεται γιά τόν έρχομε της. Σάν έθη, σάν έπιληγοδία με τήν άπιστευτη συμφορά, σάν θρηνήσιμης μεγάλης νούμεως άπικογμένων συνανθρώπων μας, τότε άλλάζουμε χαδά και έκινομης δέλος: με τό εδυνολόγιο. Σά ναυτικά γρυφετά, σά γρυφαίσια έφραξιδων, σά μουράγια και καρυντικά, σαρού είσιγκγαλείς και φερδού εδυνολόγησούν τά έπιγειοτηματά τους και τά ικατηγορητηριά τους. Νότυχαν, πού ή αριστεράς καθέστηκαν πολό. Ο γρόνος προσέρχεται: άπο τό γρυφετό του, στό Λευκό Οίκο, με τόν επί της Σελήνης άστρουντας. «Όπου στήν Ιαπωνίαν κατακαυάζονται τηλεοράσεις στό μέραθον ρερλογιούς χαρδός και μαγνητόφωνων σε μέγεθος κουτιού σπίρτων. «Όπου στό έξωτερον ραδιοεπικοινωνικών μηχανημάτων άποτελούν παγγιδικά παιδιά: με τό κάθισμα είδους καρεττών, φωνών και φωτογραφίας. «Όπου στό αδικοπισμό άγρηστες, άλλα και διπόλυτα άντικαθιστά τόν θυμόποτο σε πλειστες του, έπιπονες ώς γιάδι, άσχολες. «Όπου τά πάντα είναι: τεχνηκικής κατορθωτική, άρκει νά υπάρξη, ήχη: κάποιος έφεύρεται, άλλα κάποια στοιχειώδης έπινθησεις.

• Υπάρχουν, θημως, και περικοι πού νομίζουν δέν άπο τά φορεσά κατά περιστατικά ήσαν πρεπει νά γρατίν και κάποιο κέρδος. Είναιοι αυτά πού έπισκεψινει: τό λακινό ρυγό το: «Από τά παθητικά, μαθήτικα». Αύτοι δέ οι κάποιοι έπικεντουν νά λένε δέτα: έπιστε τό δεύτη τής: «Αιγαίνικ»: έπιστε άπο τό δεύτη τής: «Πράκλειο»: άντιλεσσεις κακέναν δίδηχων, κακών διέβλημα μιθημάτων. Μέγαντας πάντα δέτα: και διπόλυτα μακάρια. Συνεγένουν νά άντικαπωτήσουμε με άδικοφορία και συγκότερα με θύμο, καθέ νέο οβετημα προστατίκα πλοίων και έπιδεικτην.

• Θά στήν ίδια αυτή έποχή, έμετες άνακτητούμες ένα διλούντρο καράδι: πού γάρηκας αμτανδρό, με είκοσι: άνθρωπους. «Αφοσ, λέτε: ή είδηση, γάρηκην οι έπιλιθες έπικιονωνίας μικρή του, άργισαν δρενες: «έπι διενοθής έπιπέδου», γιά τήν άνθερσες του. Άλλα, μάλλον έπι έπιπέδους ρεταγκανθρώπων ήσαν πρέπει: νά άνακτεθούν δρενες. Έλεγχημας κάποτε, δέτι βρεθήκαμε άνέτοιμοι νά έρθομηνα στή γάρδα μας τήν μεγάλη Ναυτιλία πού σκρησσώμε. Μικρά: νά ήταν μόνον αδέφ. Φοδομήμα: δέτι κάποιος διλλος χαρακτηρισμός ήσαν μάς ταρίτσες καλύτερα. «Ότι βρεθήκαμε άντικανοιο: νά τής παραταθούμε στής άνάγκες της, στήν προστασία της και τής καλής φήμης της. Οι άνετοιος κάποτε ήσα μπορέση νά έτοιμησθη. Ή άνικνος, δέ άμειλής και διπόλυτης είναι: διάλικος. Πολύ δέ περισσότερο γιατι είναι: άναμηρισθήτητο, δέτι μικρή με αύτά τά κουσούρια του συμβαδίζει: και ή κακοποιητικά, πράγμα πειστερότερο άπο άλλα τά άλλα.

• Τών φρονήμων, δέλγα. Πρόκειται: γιά τό μικρό φορτηγό μας: «ΣΤΑΡΣΛΙΤΝ». Χάθηκε αδιανδρό και αύτό, λέτε: ή είδηση, μεταξύ Σομαλίκης και Περσικού Κόπου. Ανθρώπους είχε και αύτοι στά οπλάχνα του. «Αγεντος ήν οι άνθρωποι: ήγκλατή κατώτερης ποιότητος και μάλιστακι αύτό τούς δέκα έννεα, οι μισοί ήσαν άλλοδεποι. Πάντως, έγχο γκαρακτηρίζω τό θέμα αύτό φορερότερο και σοβαρώτερο άπο έκεινο τής: «Ελεάννας», το: «Πράκλειο» και τής: «Αιγαίνικ», γιατι έδω υπάρχει όμη έθωμη, διχετο ήν με τόδις καιμένους κανονισμούς και τόδις τηρουμένους τόπους, δέν είντασθεί θεωρία. Έπειταν ήσαν μάστιχοι, κινούνται και μάστιχοι μεγάλοις, σχολιάζονται και αύτοι μιαΐ μας τήν περίπτωση, λυπούμενοι, μαζί με τόδις χρονικούμενους οίκειους, τήν μοίρα τῶν καρέταικων.

• Τα σήμαντα αύτη έποχη, έμετες άνακτητούμες ένα διλούντρο καράδι: πού γάρηκας αμτανδρό, με είκοσι: άνθρωπους. «Αφοσ, λέτε: ή είδηση, γάρηκην οι έπιλιθες έπικιονωνίας μικρή του, άργισαν δρενες της έπι διενοθής έπιπέδου, γιά τήν άνθερσες του. Άλλα, μάλλον έπι έπιπέδους ρεταγκανθρώπων ήσαν πρέπει: νά άνακτεθούν δρενες. Έλεγχημας κάποτε, δέτι βρεθήκαμε άνέτοιμοι νά έρθομηνα στή γάρδα μας τήν μεγάλη Ναυτιλία πού σκρησσώμε. Μικρά: νά ήταν μόνον αδέφ. Φοδομήμα: δέτι κάποιος διλλος χαρακτηρισμός ήσαν μάς ταρίτσες καλύτερα. «Ότι βρεθήκαμε άντικανοιο: νά τής παραταθούμε στής άνάγκες της, στήν προστασία της και τής καλής φήμης της. Οι άνετοιος κάποτε ήσα μπορέση νά έτοιμησθη. Ή άνικνος, δέ άμειλής και διπόλυτης είναι: διάλικος. Πολύ δέ περισσότερο γιατι είναι: άναμηρισθήτητο, δέτι μικρή με αύτά τά κουσούρια του συμβαδίζει: και ή κακοποιητικά, πράγμα πειστερότερο άπο άλλα τά άλλα.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524/526 ALBANY HOUSE WEST - 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

CABLES: "PANDORA" TELEX: 7500 DN

PHONE: 62921 SOUTH - AFRICA P. O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

Η ΠΡΟΣΗΑΘΕΙΑ μιας ἀπό τὴν στήλη αὐτή, οὐ λέγεται δια τοῦ παραδόσεων καὶ τῶν ἐκπλανήσθη θάλασσαν τὸ οὐρανόν, τῶν θεαμάτων καὶ τῶν ἐπιτευχημάτων τοῦ αὐτού πάνου νοῦ, ποὺ συνέβησαν τοῖς κόσμοις τῆς θαλάσσης. Κρίνουμε, ἀλλὰ καὶ πιστεύομε διχὶ μόνον εἰς τὴν δυνατότητα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀναγκαστότητα τῆς επιδιωκομένης γνώσεως. Εἰς τὴν προσπάθειαν μιας μοναδικοῦ πρόδηλην εἰνίον, ἢ εἴρεσσι τῆς ἀρχῆς. Πολλὲς φασὶν ἡ ἐκπλανήσθησις ἀπό τὴν σημερινὴν μορφὴν καὶ ἡ κατάληξις εἰς τὴν ἀρχικὴν ἐμφάνισιν, τὴν πρωτόγονην ἴσωσι, τὴν σκεπαστήν ἀπό τοὺς θερινούς τῶν χρόνων. "Ἐπειδὴ, ὁ λόγος ἐσθι, ζητεῖ νὰ εἰσέλθῃ μὲ τὴν ἔρευνα εἰς διὰ τὸ ἀρχαῖο καλύπτον οὐ πάρεχει, διὸ νὰ ἐντοπίσῃ τὴν μαρτυρία.

Από τὴν ἀπλὴ περιττωρῷος τῶν πλοίων τῆς ἐποχῆς μας, ἔκινο τὸ οἶνον προκαλεῖ δέδος δένειν: τόσο τὸ μῆκος, ἡ ἔκτασις, ἀλλὰ τὸ υδρος. Μάζ ακταλμάνει, πράγματι, ἐλιγγος βλέποντας ἀπὸ τὸ θυετηρικόν τοῦ κύτου τὸ βάθος του μὲ τοὺς ἀλλεπαλληλους κουραδόρους, ἐνῷ διαιλογογυμνέων αἰσθητικήμεθα ακταπλγῆς: ἀνερχόμενος τὰ πατώματα τῶν συγχρόνων ὑπερωκενίων. Απὸ ἑδὲ καὶ ἐπειτα, ἡ σκέψις μας ζητᾶ νὰ περισσοκούσθῃ τὴν ἄρχην εἰς τὴν ἔξελιξην μέσου τῶν αἰώνων.

Αργίζουντας όπο τα πλούτη της Κρήτης μικρήν
έποχης, μιᾶς περιόδου κατ' έξοχήν ναυτι-
κής, αύρισκουμε τα πλούτη έντελης κατάλη, οι
ακλυπτήρεια μόνον κατά την πλώρην και την πρό-
μνην με ήμικαταπλάκατα, τα έποια έκαλοντο ήρεια. Έπι των Ιερών μετεφέροντο οι έποιη-
μάτερεις των ηπειρωτών, ός ο «Ομήρος» μάζ πλη-
ροφορεῖ. «Οὐ θηγ δὴ τοῦδε» ἀνδρός φίλος μέδε
ἐπ' ινιρόψιν καταλέπεται, « ἐνθά εἰς τὸν γρηγόριον
τὸν μετεξή τῷδε ένος ήμικαταπλάκωμαν, ὃ διπλο-
ος ἔκκλειτο ἄντλον και συγγρύσσων κάπτε όπο
τὰς θέσεις τῶν κωπηλατῶν ἐποπειθεῖσθον το τά
μεταφρέσιμα πράγματα και τὰ βπλα. «και τὰ
μὲν εἰς κατέθυμης ιερῶν μένος» Αλκινοεις απέδε
ιν εἴ κνης οὐπ ηγόντι... θηλα τα πάντα εἰς
ἄντλον κατέγνυθι...».

Βραδύτερον, έτσι κατέστησαν πρωτιστήριοι δύναμις τά Ιστία, δι εὐχερέστερος χαρισμάτος κώτων ἀλλά και η προταξία τοῦ φορτίου ἐπέβαλλεν τὴν κατακευὴν εἰς τὰ πλοῖα συνεχόδει καταστρόματος. Ήταν παραλλήλοι και τὰ αἰγαίωπακά πλοῖα τῆς αθηναϊκῆς ἐποχῆς, όσι και τὰ φοινικικά ήσαν καλλιμενά δικά συνεχόδει καταστρόματος, μὲν ὑπερκατακευής ἐπ' αὐτοῖς, κυρίως εἰς τὴν πολύην.

Κατά τούς 'Αλεξανδρινούς χρόνους, συναντήθησαν διά πρώτην φοράν πλοίων με άλλες πλλήγλας καταπτώματα και, φυσικά, δή: Σ.τ. οι άφορδε τό μήνος, μεγάλης ήταν τάσσεσαν. Δυνατόν να ήποτε στραγγίζει, δτι έχει έντονοτέρατα: Η πρότη μεμφάνιση των συγχρόνων θεραπουαστινών, λαζαρινογείμουνος ή; Όψιν, δτι πρόκειται: δή: έπιθετηγά πλοίων πολυτελεστών και άρτιας κατασκευής διά τα μέτρα της έπονης. Σχετικώς πρακτικήσαν έναν άλλοπεριοικανό πότε το βρήλιον «Δειπνοσοφρεσταί» -'Αθηναίους-, το διποίον μάς δίδει: μήναν έπαρκη εἰκόνα της διαρρυθμίσεως απότιν. «... ήγινε δή η ναυά, τη μὲν κατασκευή εἰκόνορος, τριπάρθοδος δέ. Τὴν μὲν κατωτάτῳ ἔγουσαν ἐπὶ τὸν γόνιον. ἔπος ήγινε διά κλαμάκων πυκνῶν κατάστασις ἁγένετο» ή δε εἴτε τοις ἐν ταῖς δικτίταις βουλομένοις εἰσέναι: ἐμεμηχάνητος μεθ' ήγινε τελευταία τοις ἐπὶ τοῖς δηλοίς ταταγμάνοις... κατά δὲ τὴν ἀνωτάτην πάροδον γηγενάσιον ήγινε καὶ περιπτώτος...».

Συμπορεύμανεν, κατά τὰ ἐπόμενα ἔτη, ἡ τεχνικὴ τῆς ναυπηγικῆς καὶ ἡ τάξις τοῦ ἀνθρώπου διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συμθρηκῶν τῆς ζωῆς του, πέπευτον οἱ ἀνθρώποι· γά τι κατακευάσσουν πλεῖστα μὲν ἀξιόλογον ὑπερκατακευάσματας ἀποτελούμεναν ἀπὸ τὸ διαιμέρισμα τοῦ πλοιάρχου, τα πεζαρίας, ἐνδιαιτήσεως ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος. Ή πρῶτη προσπάθεια ἔλαβε χώραν εἰς τὰ πλοῖα τῆς Ρωμαϊκῆς περιόδου καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ Βεζαντινά ἐμπορικά πλοῖα εἰς τὰ διοῖσι τὸ διαιμέρισμα τοῦ πλοιάρχου τὸ λεγόμενον

νον «ακαθίδιον» είρεσατο εἰς τὴν πρόμην.

Ο Μεσκίνιον μὲ τὰ ἐπικρατοῦντα ἦθη καὶ ἔθη
καὶ τὸν αἰφνίδιο πλουτισμὸ τῶν ἀνθρώπων
ἔδως τὴν σφραγίδας του εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἐπο-
γῆς. Πρέπει νὰ θυμήθουμε διτὶς: ήτοι ή ἐποχὴ τῶν
ἐξερεύνησεων, ἡ πλοΐα ουκ εκτακευαζόμενά
ετερά καὶ δεμένα μὲ ἀλλεπάλληλα καταστρέ-
ψατ. Ήπειρολήπτως, ή κοινωνικὴ ζωὴ τῶν ἀν-
θρώπων ἔγινε περίπλοκη. Ο στολισμὸς τοῦ
περιβάλλοντο παντοῦ. Τὰ πλοῖα ἀπέκτησαν μεγά-
λοπεπτερεῖα πρόμενας ἐν εἴλοτι πύργον. Τὸ διοικη-
τικὸ τῶν πύργων ἀπέταξε τὰ διαιρισμένα
τὰ διοικήσαντα ἐπιμελῶν δικαιοσύνημά μὲ πίνα-
κες, τάπυτες, πολυτελῆ ἔπιπλα καπλ. Ήλθε,
έπος, καὶ ή ἐποχὴ τοῦ ἀτμοῦ, δ ἐποίος ἐδη-
μοσιεύγετος ἔναν ἀλλον τύπον πλοίου. Η σταρ-
τής ποτε προσέκυψε ἀπὸ τὴν σιδηρή εκτακευή,
ἐπεπτεύθει τὴν εκτακτήτας ἐμμισοργίας εκτὸς τὴν
εὐελέξιν τῶν σημειεριγμῶν μεγαλύτερον.

ΚΛΟΦΕ ΠΑΡΑΛΙΟΣ πόλις: της Ιταλίας ἔχει και τὴν χωρικήν την, ἵστοσίν κατὰ τὴν περίοδον τοῦ Μεσαίωνος. Η χωρική ἀκμή τῆς μάκις συνέπει μὲν τὴν παρακάτω τὴν ἄλλην, ἡλλαγήν, ὑποστήσατο δέλιοι μακιτσάπεδοι μηκινοὶ χωριτικοὶ διοικητιστήτης κατὰ μίκην μεγάλην περιοδεύουσαν τὴν ἴστοσίν της ἀνθεμοποιήτης. Ἀποτέλεσμα τῆς τοιώντης διοικητιστήτης ήταν δέξαντας διδάπλακες, παρὰ τὸν ἐν λόγῳ χωρικῶν πόλεσ-
τον, χωριτικῶν θεατρίου θεατριῶν εἰς τὸν διοικητικὸν τὸ θεάτρον τῆς ἵστοσίν της. οἱ δόποι: διέποντο καὶ αὐλούσιον τὸν χωριτικῶν συναλλαγῶν εἰς τὴν ἔξτειλην πόλιν, Βεζόνιον, πορφύρην τοῦ.

Οι θεσμοί έπεισθλλούσαν κατά ένα πεγάδινο πέρασμα είτε την υποτιλεκτή πολιτική με τη λεγόμενη Statuta Θεσμού διετάχθησαν, όποις τα δημόσια συναστιθέσαν ή νομοθετίσαν σύντομην πόλεμον. Οργανωτής Statuta είναι ότι Επενδυτικό Statutum Tarrefarum ή Zeno, έποικος το οποίο Ρρυγούντες τον 1972. Τοπάρι γάρ θεωρείται ότι η Ένταση του καιρού έσπειρε στον Ρρυγούλην εθνισμότο ακόμη την περίσσευτη ταύτιση ήπειρο την κινητοποίηση της Ευρώπης. Είναι τότε τον δεκάτοντα τετάρτον αιώνα περίπου η ίδια ζωής την δεκάτην περιόδου άνδραστης τη Γερμανοτικής Statutum τον Πάσχαν. Πολύτιμη προς τον πολιτισμό της Κοινωνικότητας η ίδια γένος είτε τα γεογραφικά ήπειρα την Αδριανοπόλεων τον Βυζαντινό πονούριον είγει δημιουργική πολιτικότηταν κατά κάθονομος χαρτογραφίας παρασκευών τούτων. «Αίτιο θεωρείται διάταξη της Αυγούστου τον 1397, η οποίαν ήταν έπηγαντσινήν μη μέσον ήττας της ιδιοτελούσα δύναμης.

ρεπούντια στην ιστορία του ανθρώπου πάντα.

Έτσι οι Έλληνες, είς τας δύο γενετές των δεκάδων πάντα των αιώνων παραμείναντες ή έγινοντες της *League Gennenees*, βασικού υποτυπωνού νόμου της πόλεως της Γερμανίας. Έκαναν τό διπότον πρόπτερο να αποφεύγουν θεραπεύσεις, έτσι ότι τα γεννητικά κατάθλιψεις και στραγγίτικα τῶν ιταλικών πόλεων δικτύων έπιπλων έσυνθετήσαν πάλι μεταξύ έκκλησης φρούριο και άστροφον, ψυχολογισμού και παιχνιδιούς δικαιού. Ήσαν μέχι τελείωγένεντα μεσοή τον "Ελληνικόν Νεαρούν Νόμον" του Ραζίνον και συγχέθηκαν πραγματικά μεν πάλι ταυτωνόντια ἐπιθέσεις των Βορείων γενετικών συνθέσεων.

Καινοτομία διὰ τὴν ἐποχὴν ἔκεινην ἀπετέλεσεν· ή διάταξις ή δροῖς περιελήφθη εἰς τὸ Leges Gennences περὶ θερίσμων τοῦ Γραφείου Χρ-

Ζαρίας (Officium Gazariae). Τοῦτο ίδρυθη εἰς τὴν Γένουσα τὸν Νοέμβριον τοῦ 1313 καὶ ἐγκατεστάθη μέρος αὐτοῦ εἰς τὴν Caffe τῆς Κρητικῆς. Ηρροσιμός δι τοῦ Γραφείου ἦτο ἡ ἐποπτεία τῆς υπατικοῦς καὶ τοῦ ἔμπορου τῆς πόλεως εἰς τὸ Εὔξεινον Πόντον καὶ τὴν Κρητικῶν, ἐνīς οἱ Γενουώται εἰχον ίδρυσαι σειράν ἀποικιῶν, ομηριανικωτέρων τῶν ὑποίων ἦτο ἡ Caffa. Μὲ τὸ δύοντα Χαζαρίκων ἐλέγεται κατὰ τὸν Μεσολόγγιον ἡ Κρητική διὰ τὸν λόγον ὅτι μέρος τῆς γερουσίου τοῦτης εἶχε ἐπ' ἀρχαῖτεν διατάλεσσε: ὑπὸ τὴν κυριαρχίαν τῶν Χαζάρων. 'Ο θεσμὸς ἀποθλέποντος εἰς τὴν ἐποπτείαν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, συγκρίνεται μὲν ἐνὶ περισσότεροι τῶν ἡμέρων μητε, τὰ δύο τὸν κόσμον Ηρροσιμόν Λαμπεντούζα, τῶν ὑποίων ἡ ἴστορία καὶ ἡ προέλευσις ἐντοπίζεται: ἔτος: εἰς τὸν μεσαιωνικὸν γραῦνους.

ΟΜΩΣ, ΦΑΙΝΕΤΑΙ δέ, η ἐπιτυχία τοῦ Γρα-
φείου τῆς Χαζαρίκης εἰς τὴν ἐποπτείαν τῆς Ναυ-
τιλίας τῆς Γενούν, κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς
δραστηριότητος καθητὸς εἰς τὴν Κρητικήν ἔθημ-
ούργησε τὴν ἀναγκαῖοτάτην μιᾶς ὑπέρτερᾶς ἐπο-
πτείας καὶ ἐπειδὴ συνεπειθήθη ἡντας Ὀργανισμὸς
ἔχων θέσην Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Κατὰ ταῦτα,
μετὰ τὴν γεννημένην τὴν Ἰδρυή Νοσηρέων 1553
ἐκγύρωρίαν τῶν Γενοβίων εἰς τὴν Τράπεζαν τοῦ
Πολιτεῖαν τῆς Γενούν, διὰ τὴν καλυτέρην ἐμπειτάλ-
λησιον καθητοῦ, κατηργήθη τὸ Γραφεῖον τῆς Χα-
ζαρίκης (Officium Gazariae) καὶ ἡ ἐν γένει
ἐποπτεία, ἡ πειθαρχικὴ ἁξουσία καὶ ὁ Ἀλεγγὸς
τῶν Γενοβίων πλότον ἀνετέθη εἰς ἀρχὴν δι-
νομισθεῖσαν Uffizio di Mare ἢ Conservatori
del Mare. Η πρώτη εἰς τὰ νωπταῖα χρονικὰ¹
κατατίθενται ὑπερειδία πατούσιοι οὐθίζονται τῆς Ναυτι-
λίας ἄμεινος τὰ καθικότα της μέρις τοῦ τί-
λοντος τῆς Γενοβίων Δημοκρατίας.

“Η προσφορά της νεωτέρας ανθής θηγαριών
θηγαρών συγκιντική, καθ' οὓς συνεκάντων τὰ
μέγιστα τόποια ἐκδοθέντα Statuta τῆς πόλεως και
συνάθεσσα μίκρων σύγγρουνον νυκτικήν νομοθεσίαν.
Τὸν νυκτικὸν νόμον τῆς Γενοβῆς τὴς 28ης Μαρ-
τίου τοῦ 1607, δὲ διποτας ἔτοιγεν εὐθυτέσσις ἐψη-
χρούσσεις εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν ἱερατῶν πόλεων
τῆς Ιταλίας.

Ἐπεὶ δὲ σωρεῖται κάποιος ἐξενήνετο οὐδὲ τὸν καθησίεν τῶν δέριν τῶν ἀκτῶν προέκυψεν ἐνδικός εἶναι· αφέσοντα στοιχεῖα δι' οὗ τοι δέρος τὰ κοιτήρια καθησίειμι τῆς θεοποιίας τοῦ Δημητρίου καὶ τῆς θεοποιίας τοιαυτῆς. Ηλπίζομεν γὰρ διακονεῖται διὰ τὴν τάσιν τῶν πολιτῶν νὰ ἀποκτήσουν πράκτιον θεοποίησιν καὶ συγκατὰ διεκφορά μεταξὺ πολιτῶν καὶ Δημητρίου ἀνακύπτουν συγκατὰ μὲν τῶν καθησίεων δέριν δέριν.

"Η Ἐλληνικὴ θεῖαι ἐν προκειμένῳ είναι πολὺ παλαιά καὶ ἀκολουθεῖ τὴς ἐπιτυχίας τοῦ Ρωμαϊκοῦ Δικαίου, τὸ διόποιον καθορίζει διτ., Λιγιανὸς ἔστι μέρος τῆς γῆς μέχρι εἰσόδου τὸ κειμέριον μέχρι στον ἔξιτον καιρού.

Παρόμοια, αλλά πιο Ελλήσιδες και γενικότεροι

εἰς τὸν Μαρόγειον, τὸ μεγαλύτερον κήρυκα ἔξιον
γενεῖ κατὰ τὸν γεωμέτρην. Εἰς τὰς δυτικὰς γαλ-
λικὰς ἀκτὰς τοῦ "Ατλαντικοῦ" Ωκεανοῦ διώσι,
ἄλλοις ζησουν τὰ πράγματα. Εἴσι κατὰ τὸν μῆ-
γον Μάρπτον συγκριτέσθε τὸ μέγιστον κήρυκα καὶ
ληχύβαντα ὅπ' οὐφιν ἡ γραμμὴ ἐπὶ τῆς ὁποίας
φύγεις τὸ κήρυκα κατὰ τὸν μήγαν τοῦτον.

"Εἳς ἄλλους, εἰς τὰς βορείας ἀκτὰς τῆς Εδρώ-

πης το μεγαλύτερον κήμα συγκατίθεται: κατά τό θέρος έπι της διάτης και κατ' αὐτήν την περίοδο το χριστιανόν καθορισμόν τον Αγιαλόν τοποθετεῖται: γρυπούντας διατίθεται πάνω διατίθεται εἰς τὴν Μεσόγειον. Βεβαίως, εἰς τὰς βοσσίους διάτης τὸ πανύδενον τῆς πληυριωδῶς εἶναι πλέον συγχρόνην καὶ λαλούντας τὴν σταθερότητα τῶν κοινωνίων. Πακτῷ ταῦτα, ἔνικαίν, οὐδέποτε, έτι εἶναι, ή ἀσχητή η ἴσχυσσαν εἴναι ποσοκαμένα. Οι κίνησισι, λοιπόν, θεωροῦνται ἀπὸ τὴν νομιμε-

σίν έλλον συγέδυν ταῦτη εἰδωπαρκῆνον κατάτιν, δημόσιαν απήκεινα τὰς Ἐπικυρείας. «Οὐθέα καὶ λίγοις αἰλοὶ εἰλαίης ἢ περισσοτερούσας τὴν Οὐλέασσαν τὴν ποταμούς τῷ γῇ καὶ κατὰ τὸν πέρα ποδὸς βρένεται; κατὰ τὰ μεγαλυτέρους πλήνη συνήθεις ἀναβάσσεις τῶν κυνάτων, δηγί, δημως, καὶ ἀπὸ τῆς ἐκτάκτους πλημμύρας,

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

ΙΑΤΡΟΣ

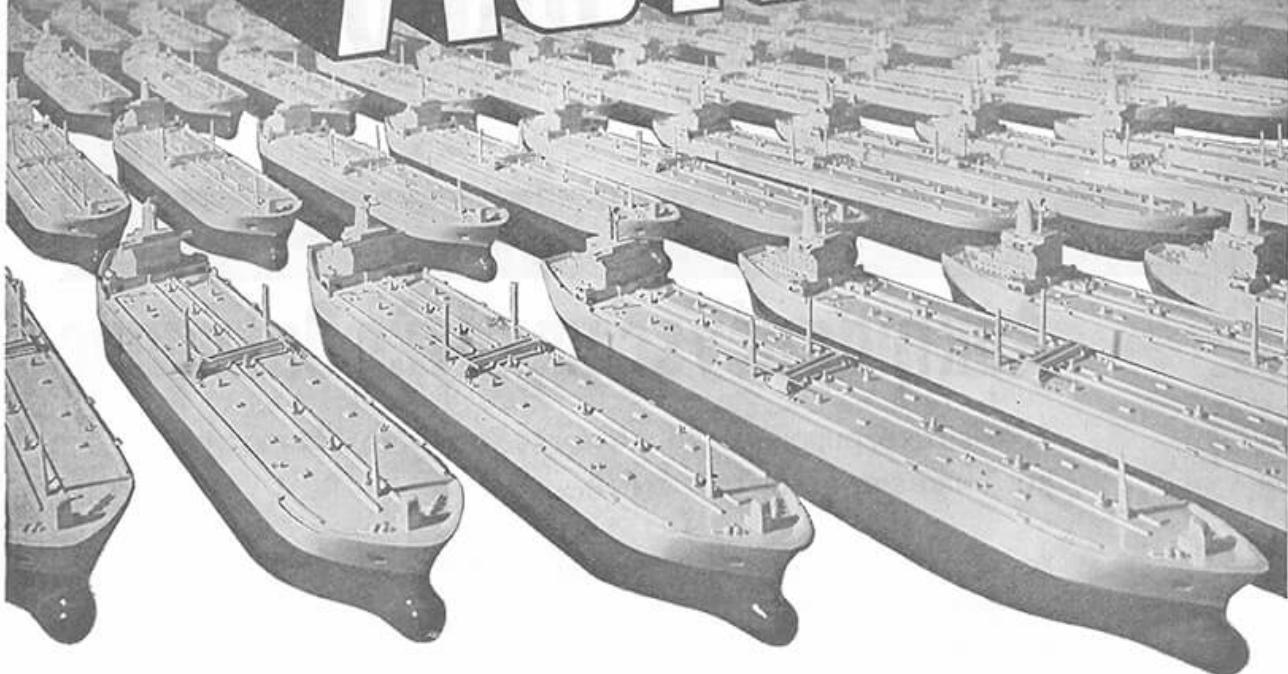
Appointed and Approved by : P. & I. Club

in Buenos Aires, Argentina

C. Pellegrini 641

Buenos Aires Tel. : 85 - 3943

ACTIVITY



ODENSE STEEL SHIPYARD LTD.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S ODENSE-LINDØ

PO Box 176, DK-5100 ODENSE, DENMARK TELEPHONE (09)11 31 31 -TELEX 9849



SKL
motoren

Δοκιμασμένες μηχανές θαλάσσης

δί' αλιευτικά, ρυμουλκά, φορτηγά, έπιβατικά, όχηματα γωγών
και λοιπά έπαγγελματικά σκάφη.

Κατασκευάζουμε τις μηχανές που σας χρειάζονται σε 3 τύπους:

NVD 26-2	80 - 400 ΙΠΤΩΝ
NVD 36-1	305 - 578 "
NVD 48-1	660 - 1320 "

Πειρα έτων κατ 48.000 μηχανές ένν λειτουργία σας έχγυωνται
άριστην άπόδοσιν. Οι μηχανές SKL έχουν άποδεδειγμένως
δοκιμασθή και εις τήν 'Ελλάδα.
Προσφέρουν άσφαλεια εις τούς έπιβάτας, τὸ πλήρωμα και τὸ πλοῖον.
Οι μηχανές SKL σημαίνουν ποιότητα, άκριβεια, οίκονομία και
είναι διασκευασμένες δι' αύτόματον λειτουργίαν μὲ τηλεχειρισμὸν
άπὸ τῆς γεφύρας.

TECHNOCOMMERZ GmbH.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

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

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

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

VEB SCHWERMASCHINENBAU
"KARL LIEBKNECHT",
MAGDEBURG

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έλληνική Νομολογία

Άρειου Πάγου (Αον Τμῆμα Πολιτικὸν)
Αριθμός 201/1971

Πρόεδρος: ὁ κ. Β. Πατσουράκος.

Εἰσηγητής: ὁ 'Αρεοπαγίτης κ. 'Ηλ. Τριανταφύλλου.

Δικηγόροι: οι κ.κ. Γ. Συριμαλάκης, Θ. Βαλσαμάκης.

● Σύμβασις ναυπηγήσεως.— Δέν έφαρμόζονται ἐπ' αὐτῆς αἱ περὶ πωλήσεως διατάξεις τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, διότι τὸ ἄρθρον 5 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἀποκλείει ρητῶς τὴν έφαρμογὴν τοῦ ἐπάρθρου 683 Α.Κ. ἐρμηνευτικοῦ κανόνος. 'Υπαναχώρησις τοῦ ἐργοδότου λόγω καθυστερήσεως τοῦ ἐργολάθου γὰρ προῖνεις εἰς ἔγκαιρον ἐναρξιν, καθ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἐπάρθρου 686 Α.Κ.— Προϋπόθεσις διὸ τὴν έφαρμογὴν τοῦ ἐπάρθρου 686 Α.Κ., ἡ ἐλλειψις ὑπαιτιότητος τοῦ ἐργοδότου.— 'Υπὸ τὸ κράτος τοῦ πρὸ τῆς ἐνάρξεως έφαρμογῆς τοῦ νόμου 4473/1965 ισχύσαντος δικαίου, δὲν συνιστᾶ τοιαύτην ὑπαιτιότητα, ἡ παράλειψις τοῦ ἐργοδότου νὰ ἐφοδιάσῃ τὸν ἐργολάθον διὰ ναυπηγικῶν σχεδίων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων.

«Ἐπειδὴ ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου διρίζουσης, διτὶ ἐπὶ συμβάσεως ναυπηγήσεως ἐκτὸς ἀντιθέτου συμφωνίας, ἐφαρμόζονται αἱ περὶ μισθώσεως διατάξεις τοῦ Α.Κ., πλὴν τῶν ἄρθρων 683, 693 καὶ 695», σαφῶς συνάγεται, διτὶ ἐκτὸς ἀντιθέτου συμφωνίας, ἀποκλείεται ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυπηγήσεως ἡ έφαρμογὴ τῶν περὶ πωλήσεως διατάξεων τοῦ Α.Κ. καὶ διὸ τὸν πρὸς ναυπηγήσην τοῦ πλοίου ἀπαιτούμενην ὑλὴν χορηγῆ ὁ ἐργολάθος, ἐφ' ὅσον τὸ καθιερούν τοὺς σχετικὸν ἐρμηνευτικὸν κανόνα ἄρθρον 683 τοῦ Α.Κ. δὲν ἔχει ἐπὶ τῆς τοιαύτης συμβάσεως έφαρμογήν, κατὰ τὴν ρητὴν τοῦ προπατρεύοντος ἄρθρου 5 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐπιταγῆν. 'Εξ ἀλλοῦ κατὰ τὸ καὶ ἐπὶ τῆς συμβάσεως ναυπηγήσεως έφαρμοστέον ἄρθρον 686 τοῦ Α.Κ. «ἐὰν ὁ ἐργολάθος δὲν κάμῃ ἔγκαιρων ἐναρξιν τῆς ἐκτέλεσεως τοῦ ἔργου, ἢ ἔὰν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἕνει τὸν ὑπαιτιότητος τοῦ ἐργοδότου ἐπιβραδύνῃ τὴν ἐκτέλεσιν κατὰ τρόπον ἀντικείμενον εἰς τὴν σύμβασιν καὶ καθιστῶντα ἀνέφικτον τὴν περάτωσιν τοῦ ἔργου, ὁ ἐργοδότης δύναται νὰ ὑπαναχωρήσῃ τῆς συμβάσεως, χωρὶς νὲ ἀναιμένη τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως τοῦ ἔργου». 'Υπαρχούσης ὑπερημερίας τοῦ ἐργολάθου τὰ ἐκ ταύτης δικαιώματα τοῦ ἐργοδότου διατηρούνται ἀκέραια. 'Εν τῆς διατάξεως ταύτης σαφῶς συνάγεται, διτὶ ἵνα ὁ ἐργοδότης ἔχῃ τὰ διὰ τὸ πρώτου αὐτῆς ἔδαφους χορηγούμενα αὐτῷ δικαιώματα, δέοντας ὅπως ἡ μὴ ἔγκαιρος ἐναρξις τῆς ἐκτέλεσεως τοῦ ἔργου ἢ ἡ ἐπιβραδύσις τῆς ἐκτέλεσεως τούτου μὴ ὀφείληται εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ ἐργοδότου. Τοιαύτην ὅμως ὑπαιτιότητα τοῦ ἐργοδότου δὲν συνιστᾷ ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ισχύος τοῦ διὰ τοῦ N. 4166/1929 κυρωθέντος Ν.Δ. τῆς 11/11.5.1929 «περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ύγιεινῆς τῶν πλοίων», ἡ παράλειψις αὐτοῦ νέος ἐφοδιάση τὸν ἐργολάθον διὰ ναυπηγικῶν σχεδίων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων ἡ ἄλλης δημοσίσιας ἀρχῆς, καθ' ὅσον διὰ τοῦ διατάγματος τούτου προβλέπεται ἡ ἐπιθεώρησις τῶν ἐμπορικῶν πλοίων (ναυπηγουμένων ἢ ναυπηγήμενων) πρὸς διαπίστωσιν τῆς κα-

λῆς αὐτῶν ἐν γένει καταστάσεως, ἐξ οὐδεμίας ὅμως διατάξεως αὐτοῦ προκύπτει, διτὶ ἀπαγορεύεται ἡ ναυπηγήσις ἐμπορικοῦ πλοίου ἀνευ προηγουμένης ἐγκρίσεως τῶν ναυπηγικῶν αὐτοῦ σχεδίων. Καὶ δρίζει μὲν ὁ N. 44/3/1965 ἐπάρθρων 281, διτὶ πάντα ἀνεξιαρέτως τὰ ὑπὸ τῆς Ελληνικῆς σηματιῶν πλοία ἐν γένει ὑπόκεινται εἰς ἔλεγχον καὶ ἐπιθεωρησιν πρὸς διαπίστωσιν τῆς ίκανότητος αὐτῶν πρὸς ἀσφαλή πλοῦν καὶ ἐκπλήρωσιν τοῦ προορισμοῦ των, ἥτις κατ' ἄρθρ. 3 § 1 ἐνεργείται ὑπὸ τῆς ἐπιθεωρησίσης ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων», ἔχουστις τὰς ἐν τῇ παραγράφῳ 2 αὐτοῦ ἀρμοδιότητας ἐν αἷς, κατὰ τὸ ἔδαφος. Ιδὶ καὶ ἡ τῆς ἐγκρίσεως τῶν σχεδίων καὶ προδιαγραφῶν τῶν ἐπάρθρου 686 Α.Κ.— Προϋπόθεσις διὸ τὴν έφαρμογὴν τοῦ ἐπάρθρου 686 Α.Κ., ἡ ἐλλειψις ὑπαιτιότητος τοῦ ἐργοδότου— 'Υπὸ τὸ κράτος τοῦ πρὸ τῆς ἐνάρξεως έφαρμογῆς τοῦ νόμου 4473/1965 ισχύσαντος δικαίου, δὲν συνιστᾶ τοιαύτην ὑπαιτιότητα, ἡ παράλειψις τοῦ ἐργοδότου νὰ ἐφοδιάσῃ τὸν ἐργολάθον διὰ ναυπηγικῶν σχεδίων ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων.

1968 Β.Δ., διὰ τῶν διατάξεων τοῦ ὅποιος καὶ ιδίᾳ τῶν ἄρθρων 4 καὶ 12 δρίζεται, διτὶ ἀπαγορεύεται ἡ ἐναρξις ναυπηγήσεως πλοίου ἐν 'Ελλάδι ἄνευ προηγουμένης ἐγκρίσεως ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. τῶν ναυπηγικῶν κλπ. σχεδίων, μελετῶν καὶ προδιαγραφῶν καὶ ἀδειας τῆς αὐτῆς ὑπηρεσίας. 'Εκ τούτων ὅμως συνάγεται, διτὶ μέχρις ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ ὃν ἀνα Β.Δ. (28.2.1968), ἰσχυον αἱ σχετικοὶ καὶ μὴ ἀντιδιάνουσται εἰς τὸν N. 4473/1965 διατάξεις τοῦ προμηθέντος ἀπὸ 11/11.5.1929 Ν.Δ. 'Ἐν προκειμένῳ τὸ Δικάσαν Εφετείον, δεχθὲν, διτὶ ἡ ἐφ' ἡς ἔξεδοθή ἡ προσθαλλομένη ἀπόφασίς του ἀγωγή τοῦ ἀναιρεσίοντος ἀντικείμενον ἔχει τὸ μὲν τὴν ἀπόδοσιν τῶν εἰς τὴν ἀναιρεσίθλητον καταβληθεισῶν 400.000 δραχμῶν ἔναντι τῆς συμφωνησίσης ἀμοιδῆς της διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ καθοριζούμενου πλοίου, τὸ δὲ καὶ ἀποζημιώσιν τοῦ ἀναιρεσίοντος, λόγῳ τοῦ διτὶ ἡ ἀναιρεσίθλητος, οὐ μόνον δὲν παρέδωκεν αὐτῷ τὸ πλοίον, ἀλλ' οὐδὲ ἐναρξιν ναυπηγήσεως αὐτοῦ ἔκαμεν ἐντὸς τῆς διὰ τῆς σχετικῆς ἀπὸ 29.1.1966 συμβάσεως ταχείστης καὶ τὴν 30.7.1966 ληξάστης ἐξαμήνου προθεμίας, μετὰ τὴν πάραδον τῆς ὅποιας οὗτος ἐδήλωσεν ὑπαναχώρησιν ἐκ τῆς συμφωνίας ὡς μὲν ἔχων πλέον συμφέρον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν ταύτης ἀπέρριψε τὴν ἀγωγὴν ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, διτὶ, ἐφαρμοζούμενων ἐν τῇ ἐπιδικίᾳ συμβάσει καὶ συμφώνων τῷ ἄρθρῳ 683 τοῦ Α.Κ. τῶν περὶ πωλήσεως διατάξεων, ρυθμίζονται διὰ Βασιλικῶν Διατάγμάτων ἐκδιδούμενών προτάσει τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 18 § 2 τοῦ αὐτοῦ νόμου μέχρις ἐκδόσεως τῶν περὶ ὃν ὁ παρὸν νόμος Β.Δ.)τῶν, ἔξακολουθούν νά ισχύουν αἱ μέχρι τοῦδε κείμεναι διατάξεις δι' ἔκαστον τῶν διὰ Β.Δ.)τῶν ρυθμίστεων θεμάτων, ἐφ' ὅσον δὲν ἀντιθαίνουν εἰς τὸν παρόντα νόμον, ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τοῦ προρρήθεντος ἄρθρου 4 τοῦ N. 4473/1965, ἔξεδοθή τὸ ὑπὸ τὸ ἄριθ. 135 τῆς 31.1.20.2.



EXECUTIVE TRAINEES



Due to expanding activities in Greece FIRST NATIONAL CITY BANK offers opportunities to ambitious young men wishing to make a career in banking and finance specifically connected with shipping. Working conditions are very good and attractive salaries of up to Drs. 120,000.— per annum are available for successful applicants. These will undergo a comprehensive programme of training in all aspects of banking operations and will then be assigned to service customers in the shipping business. Thereafter, promotion to executive positions will be based on performance. Successful applicants will be University graduates (ASOEE or Foreign Degree), aged 26 to 30, and must be completely fluent in English. Few years experience in finance, accounting or shipping would be an advantage.

Ref. GR 126

For the above position apply in English quoting respective reference number to: P. A. MANAGEMENT CONSULTANTS, 12 Pindarou Street, Athens 134, giving brief particulars of qualifications and career. Written applications only will be accepted and acknowledged. No information will be revealed to our client or any other person without prior permission of the applicant.

ξεις τοῦ N. 4473/1965, τὰ ναυπηγικὰ σχέδια τοῦ πλοίου ἔγκεκριμένα ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. Οὕτω κρίναν τὸ Ἐφετεῖον καὶ δεχθὲν τὸ μέν, διτὶ ἐπὶ τῆς ἐπιδικού συμβάσεως ναυπηγήσεως ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ περὶ πωλήσεως διατάξεις τοῦ Α.Κ., τὸ δὲ καὶ διτὶ ἐπὶ τῆς συμβάσεως ταῦτης, συναφθείσης καὶ ἐκτελεστέας πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ισχύος τοῦ ὡς ἄνω νόμου, συμπιπτούσης μὲ τὴν ἐναρξίν τῆς ισχύος τοῦ ἐκτελεστικοῦ αὐτοῦ ὑπ' ἀριθ. 135/1968 Β.Δ., ἔχουσιν ἐφαρμογὴν αἱ διατάξεις τοῦ ὡς εἰρηταὶ N. 4473/1965, παρεδίσαισαν ἀπάστας τὰς προμηθείσας οὐσιαστικοῦ δικαίου διατάξεις, καταστήσαν σύντας ἀναρεπέαν τὴν προσθαλλομένην ἀπόφασίν του, κατὰ τὸ ἄρθρον 577 ἐδ. 1 τοῦ Κ. Πολ. Δ. καὶ τοὺς περὶ τούτου βασίμους τρώτον, δεύτερον καὶ τρίτον λόγους ἀναιρέσεως.

Μονομελούς Πρωτοδικείου Καλαμάτας 'Αριθμὸς 170/1971

Δικηγόροι : οἱ κ.κ. 'Α. Βισδίκης, Γ. Βλαχάκης, 'Α. Βέργος, Χρ. Ρουμέας, Δημ. Κοττάς, 'Ι. Αποστολάκης, Δ. Αστράς.

• **Τὸ τακτικὰ πολιτικὰ δικαστήρια δύνανται νὰ διατάσσουν ἀσφαλιστικὰ μέτρα, ἐφ' ὅσον ἡ κυρία ὑπόθεσις ὑπάγεται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν αὐτῶν.**

"**Ἐγκυρος διαιτητικὴ ρήτρα ἀποκλείει τὴν ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως δικαιοδοσίαν τῶν τακτικῶν δικαστηρίων.**—**Ἡ διαιτητικὴ ρήτρα ἐν ναυλοσυμφώνῳ ισχύει ἐπὶ τῶν σχέσεων ἐκναυλωτοῦ καὶ κομιστοῦ φορτωτικῆς, μόνον ἐαν ἐγένετο ἐν τῇ φορτωτικῇ ρήτρᾳ καὶ εὔκρινὴς παραπομπὴ εἰς τὴν εἰδικὴν ταύτην ρήτραν.**—**Δωσιδικία τῆς περιουσίας κατὰ τὸ ἄρθρον 41 § 1 Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας.**—**Δὲν συνιστά περιουσίαν ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου τούτου τὸ ἐν τῷ πλοίῳ φορτίον, ἐὰν τὸ πλοίον εὑρίσκεται ἐν ἡμεδαπτῷ λιμένι κατεῖ παράβασιν τοῦ ἄρθρου**

126 Κ.Ι.Ν.Δ. περὶ μὴ παρεκκλίσεως ἐκ τῆς πορείας του.

Ἐπειδή, ἐκ τοῦ συνιδνασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 καὶ 726 παρ. 1, 727, 728, 729, 730, 735 παρ. 1, 737, 740 παρ. 3, 741 παρ. 1 Κ.Πολ.Δικ. σαφῶς προκύπτει α) διτὶ τὰ τακτικὰ πολιτικὰ δικαστήρια κέκτηνται δικαιοδοσίαν μόνον ἐπὶ τῶν ἐν ἄρθρῳ 1 τοῦ ὡς εἰρηται Κώδικος Πολ. Δικ. ἀναφερομένων διαφορῶν καὶ ὑπόθεσεων, β) διτὶ τὰ τακτικὰ πολιτικὰ δικαστήρια (Μονομελή ή Πολυμελή Πρωτοδικεία κατὰ περίπτωσιν) κέκτηνται δικαιοδοσίαν ίνα διατάσσουν ἀσφαλιστικὰ μέτρα κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 726 ἐπ. τοῦ εἰρημένου Κώδικος, μόνον ἐπὶ διαφορῶν καὶ ὑπόθεσεων, αἵτινες ὑπάγονται εἰς τὴν δικαιοδοσίαν αὐτῶν, ηὗτοι ἐπὶ τοιούτων, ἐφ' ὅν ταῦτα δύνανται νὰ ἀπόφασινται ἐπὶ τῆς κυρίας ὑπόθεσεως (Κ. Μπέη Διαιτητικαὶ Μονομελούς Πρωτοδικείου παρ. 41 σελ. 261, Σταυρόπολος 'Εμπ.Κ.Πολ.Δ. ὑπ' ἄρθρου 726 ἀριθ. 5 σελ. 931, Σχεδ.Πολ.Δικ. Τόμος Ε. σελ. 237, ΑΠ 606/1969 ΝοΒ 18 416).

Περαιτέρω, ρήτρα ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ περὶ διαιτητικῆς ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν ἐκ τῆς ναυλώσεως ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν σχέσεων ναυλωτοῦ καὶ ἐκναυλωτοῦ, ἐπὶ τῶν σχέσεων δὲ ἐκναυλωτοῦ καὶ κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς ἐφαρμόζεται μόνον ἐαν ἐγένετο ρήτρῃ καὶ εὐκρινῆς παραπομπὴ ἐν τῇ φορτωτικῇ εἰς τὰς εἰδικὰς ρήτρας τοῦ ναυλοσυμφώνου καὶ οἱ δροὶ προσκόπουν εἰς τὰς σχέσεις μεταφορέως καὶ παραβάστησης (ΑΠ ἐν 'Ολομελεῖς 236/1966 Αρχ.Ν.ΙΖ 289, ΑΠ 238/1968 ΝοΒ 16, 738), ἡ δὲ ἐν λόγῳ ρήτρα ἀποκλείει τὴν δικαιοδοσίαν τῶν Δικαστηρίων (Σταυρόπουλος ἐν ἀντ. ὑπ' ἀριθ. 931 ἀριθ. 2 γ' σελ. 1130, 'Εφ. Πατρ. 223/1961 ΝοΒ 10 522, Πρ. Πειρ. 1021/1967 'Επ. 'Εμπ. Δικ. ΙΗ 245, Μον. Πρ. Πειρ. 243/70 'Επ. 'Εμπ. Δ. ΚΑ 275). Ἐν προκειμένῳ, ὡς προκύπτει ἐκ τοῦ προσαγομένου ἀπὸ 17 'Απριλίου 1971 ναυλοσυμφώνου μεταξὺ τῆς αἵτινος καὶ τῆς πρώτης τῶν καθ' ὅν ἡ αἵτησις ἐταιρίων, ἐτέθη ἐν αὐτῷ ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ συμβόληθεισῶν

ἐταιρίων ἐν τῷ ὅρῳ 37 αὐτοῦ ἡ ρήτρα διαιτητίσας, καθ' ὅν «ὅλαι αἱ ἀμφισθητίσεις, αἱ ὅποιαι δυνατόν νὰ ἔγερθον σχετικῶς μὲ τὸ ναυλοσυμφώνον αὐτό, θὰ παραπεμφθῶν εἰς τελικὴν διαιτησίαν εἰς Λοιδίνον, ὥριζομένων δύο διαιτητῶν, ἐνός ἐκάστου μέρους, τῶν διαιτητῶν αὐτῶν ἔχοντων τὸ δικαίωμα νὰ δρίσουν ἐναντίον τῶν ἐπιδιαιτητήν. 'Εάν, δημος, οἱ διαιτηταὶ δέν δυνηθῶν νὰ συμφωνήσουν ἐντὸς 15 ἡμερῶν ὡς πρὸς τὸ δρισθόρμον πρόσωπον τοῦ ἐπιδιαιτητοῦ, ὅφειλον νὰ ἀποταθούν εἰς τὸ γενικὸν συμβούλιον τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λοιδίνου, αἵτουμενοι τὸν διορ.σμὸν ἐπιδιαιτητοῦ. 'Εάν ἐν τῶν μερῶν ἀριθῆς ἡ ἀμελήση νὰ διορίσῃ τὸν διαιτητήν τοῦ ἐντὸς 15 ἡμερῶν ἀπὸ τότε ποὺ τὸν ἔζητήθη τούτῳ ἀπὸ τὸ ἄλλο μέρος, ὃ ἦδη διορίσθεις διαιτητής θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ ἀποφασίσῃ μόνος καὶ ἡ ἀπόφασίς του θὰ δεσμεύῃ καὶ τὰ δύο μέρη.

· **Υπὸ τοιούτου περιεχόμενον ἡ ὡς ἄνω διαιτητικὴ ρήτρα είναι ισχυρὰ καὶ ἐπιφέρει ἀποτέλεσμά, κατὰ τ' ἀνωτέρω, τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων πρὸς ἐκδίκασιν διαφορῶν προσκυπτουσῶν μεταξὺ τῆς αἵτησης καὶ τῆς πρώτης τῶν καθ' ὅν ἡ αἵτησις. 'Οσταύτως, ὡς προκύπτει καὶ ἐπὶ τῶν προσαγομένων ὑπ' ἀριθ. 1/2.6.1971 φορτωτικῆς τοῦ πλοιούχου τοῦ ἀτμοπλοίου «Π» καὶ ὑπ' ἀρ.θ. 1/18.6.1971 ποιαύτης γίνεται ἐν αὐτοῖς μνεία τοῦ διαιληφθέντος ἀπὸ 17.4.71 ναυλοσυμφώνου μόνον καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὸν πληρωθέντα ναυλῶν, οὐχὶ δὲ καὶ τῆς παραπομπῆς ἀνωτέρω διαιτητικῆς ρήτρας, μὴ ἀποτελούσης τῷ λόγῳ τούτῳ προκαταρκτικήν σύμβασιν συνυποσχέσεως ἐπὶ μελνούσῃ διαφορᾷ μεταξὺ τῆς αἵτησης καὶ τῆς δευτέρας τῶν καθ' ὅν κομιστρίας τῆς ἐν λόγῳ φορτωτικῆς εἰς διαταγῆν. Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω τὸ Δικαστήριον τούτῳ, στερείται δικαιοδοσίας πρὸς ἐκδίκασιν τῆς ἐνώπιον αὐτοῦ φερούμενης διαφορᾶς μεταξὺ τῆς αἵτησης καὶ τῆς πρώτης τῶν καθ' ὅν, οὐχὶ δὲ καὶ τῆς τοιαύτης μεταξὺ τῆς αὐτῆς αἵτησης καὶ τῆς δευτέρας τῶν καθ' ὅν, ἐφ' ὅσον ἡθελον συντρέξει αἱ πρὸς τούτο ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις, ὡς ἐν τῇ ἐπομένῃ σκέψει.**

Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ "ΑΣΤΗΡ"
Συμμετέχουσα εἰς τὴν προσάθειαν ἀναπτύξεως τῆς
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ
Συνέσποντον Κλάδον

ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΩΜΑΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

**ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΑΣΤΗΡ**

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

KK

'Επειδή, κατ' ἄρθρον 3 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ.ΙΚ. τὴν δικαιοδοσίαν τῶν πολιτικῶν Δικαστηρίων ὑπάγονται ἡμεδαποὶ καὶ ἀλλοδαποὶ, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται ἀρμοδιότης ἐλληνικοῦ Δικαστηρίου. Κατὰ τὴν σαφῆ ἑνοισαν τῆς διατάξεως ταύτης, δι' ἡς ἀπαναλαμβάνεται ὑπὸ διάφορον δικαστηρίῳ οὐδὲν ἄρτιον 126 Εἰσ. Ν.Α.Κ. καθιερώθενται ρύθμισις, τὰ ἐλληνικὰ πολιτικὰ Δικαστηρίατα ἔχουν διεθνῆ δικαιοδοσίαν πρὸς ἑκδίκασιν ιδιωτικοῦ δικαίου διαφορᾶς, μόνον ἐάν κατὰ τὰς ισχυούσας παρ' ἡμῖν διατάξεις συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις κατὰ τὸπον ἀρμοδιότητος ἐλληνικοῦ πολιτικοῦ Δικαστηρίου πρὸς ἑκδίκασιν τῆς ἀποτελουσθής τὸ ἀντικείμενον τῆς ὑπὸ κρίσιν αἵτησεως, ιδιωτικοῦ δικαίου, μεταξὺ ἀλλοδαπῶν διαδικιῶν, διαφορᾶς, οὐδὲν ἐλληνικὸν πολιτικὸν Δικαστηρίου καὶ, συνεπῶς, οὐδὲ καὶ τὸ Δικαστηρίον τούτο ἔχει τὴν ἑνοισαν νὰ ἐπιληφθῇ ταύτης (Μαριδάκη 'Η ἑκτέλεστος ἀλλοδαπῶν ἀποφάσεων 1970 παρ. 41 σελ. 55 ἐπομ. '18.Δ.Δ.ΙΚ. Τόμ. 2 1968 παρ. 45 11 σημ. 17 σελ. 185, Δελ. Σιναν. 'Εμρ.Κ.Πολ.Δ. ὑπ' ἄρθρ. 3), 'Ἐξ ἄλλου ἐταπειρίᾳ, αἴτινες δύνασις κατ' ἄρθρον 63 Κ.Πολ.Δ.ΙΚ. νὰ είναι διάδικοι, καίτοι μὴ κεκτημέναι νομικὴν προσωπικότητα, ὑπάγονται κατ' ἄρθρον 25 παρ. 2 τῆς αὐτῆς δικαιομίας εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ δικαστηρίου εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὅποιου ἔχουν τὴν ἔδραν τῶν. Εἰδικῶς δὲ ὡς πρὸς τὰς διαφορᾶς τὰς ἀπορρεούσας ἐπὶ τῆς δράσεως ὑποκαταστήματος, ὑπάγονται κατὰ τὰς συνδεσμούμενὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 23 παρ. 2 Κ.Πολ.Δ.ΙΚ. καὶ 51 παρ. 2 ΑΚ εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ δικαστηρίου εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὅποιου ὑφίσταται τούτο (Δελ. - Σιναν. ἔνθ' ἀνωτ. ὑπ' ἄρθρ. 25 11). Συνεπῶς ἡ δευτέρᾳ ἐκ τῶν καθ' ὃν ἀνώνυμος ἐταπειρίᾳ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Α.Φ.Τ.С.», ἔχουσα κατὰ τὰ ἐν τῇ αἰτήσει ἐκτίθεμενα τὴν ἔδραν τῆς εἰς Κατίρον Αιγύπτου καὶ μὴ διατηρούσα ὑποκατάστημα ἐν Ἐλλάδι, ἀλλὰ καὶ ἡ πρώτῃ τῶν καθ' ὃν ἀνώνυμος τοιαύτη ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «S.I.P.L.C.», ἔχουσα τὴν ἔδραν τῆς εἰς Βηρυτόν Λιδίουν καὶ μὴ διατηρούσα ὑποκατάστημα ἐν Ἐλλάδι, δὲν ἔχουν ἐν Ἐλλάδι γενικὴν δωσιθικίαν οὐδὲ τοιαύτη ὡς ἐκ τῆς δράσεως τοῦ ὑποκαταστήματος τῶν.

'Επειδή, κατ' ἄρθρον 41 παρ. 1 Κ.Πολ.Δ. δικαίου κατὰ προσώπων μὴ ἔχοντων κατοικίαν ἐν τῇ ἡμεδαπῇ, ἐφ' ὅσον ἔχουν ἀντικείμενον περιουσιακόν, δύνανται νὰ εἰσαχθούν εἰς τὸ Δικαστηρίον εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὅποιου ὑπάρχει περιουσία τοῦ ἐνστομένου ἡ εὐρίσκεται τὸ ἐπιδικον ἀντικείμενον. Προϋποθέσεις ἐφαρμογῆς τῆς ἀνωτέρω δωσιθικίας ἐπὶ ἀγω-

γῶν, αἴτινες δὲν ἀφορούν συγκεκριμένον περιουσιακὸν ἀντικείμενον, περὶ οὐ νὰ ἐρίζουν τὴν δικαιοδοσίαν τῆς διατάξεως ταύτης οἱ διάδικοι, εἶναι, τόλιν ἄλλων, καὶ ἡ ὑπαρξία τοῦ περιουσίας τοῦ ἐναγομένου εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ δικαστηρίου ἐνώπιον τοῦ ὅποιου ἀπευθύνονται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀσκήσεως των. Περιουσία ἐν τῇ ἑνοισαν τῆς ἀνωτέρω διατάξεως εἶναι πάντα ἀντικείμενον ἔχον χρηματικὴν ἀξίαν, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅποιον πρόκειται περὶ πράγματος ἡ δικαιοδοσίας. Εἶναι δὲ ἀδιάφορον τὸ μέγεθος ταύτης καὶ ἡ φύσις τῶν στοιχείων, ἀπινὰ τὴν ἀπαρτίζουν καὶ ἀρκούν διὰ τὴν ὑπαρξίαν περιουσίας ἐν τῇ ἐνταῦθα ἑνοισας καὶ ἀξιώσεις ὑπὸ αἱρεσίων ἡ προθεσμίαν οὐχὶ ὅμως καὶ δικαιώματα προσδοκίας ἡ τοιαύτα μηδὲν ἔχοντα περιουσιακὴν ἀξίαν. (Δελ. - Σιν. ἔνθ' ἀνωτ. ὑπ' ἄρθρ. 41 2α σελ. 1111). 'Ἐξ ἄλλου, κατ' ἄρθρον 126 Κ.ΙΝΔ. δὲν ἔκπλαγεται τὸ υποχρεούτων νὰ τηρήσῃ τὴν ἐν τῷ συμβάσει καθοριζόμενην ἡ ἐκ τῶν ἐν γένει συνθηκῶν ὑπαγρευομένη πορείαν τοῦ πλοίου, μὴ δικαιούμενος εἰς ἀλλαγὴν ἡ παρέκθισιν, τούτεστιν εἰς μεταδούλην τῆς ἡ ἔκπροπην ἐκ ταύτης, ἐκτὸς ἐάν ἡ ἀλλαγὴ ἡ παρέκθισις ἔγενετο πρὸς τὸν σκοπὸν σωτηρίας προσώπου ἡ ἀγαθῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ ἡ ὑπηγορευθή ἐξ ἀλληλής τινος αἰτίας, ἡ περὶ τῆς συνδρομῆς τῆς ὅποιας κρίσις, ὡς ἀγουστα εἰς τὴν ἀναστροπὴν τοῦ ἐπιτακτικοῦ κανόνους τῆς ἀπαρεγκλίτου πορείας δέοντα νὰ γίνεται μὲν πνεύματος ὑποτρόπητος. 'Ἀλλαγὴ πορείας ὑπάρχει, διταν τελείων ἀλλαγὴ την πορείαν τοῦ πλοίου ἀπό ἐκείνης ἡ διφειλε βάσει τῶν κανόνων τῆς ναυσιπλοΐας ἡ ἀκολουθήσῃ διὰ νὰ μεταβῇ εἰς τὸν προορισμὸν τοῦ. (Ποταμίουν «Η σύμβασις θαλασσίας μεταφορᾶς σελ. 79, Τσάγκαρι ἔνθ' ἀνωτ. ὑπ' ἄρθρ. 126 σελ. 254, Αναστασίαδου 'Ελλ. Εμπορ. Δ.ΙΚ. Τ. Β' παρ. 329 B 1). 'Ἐν προκειμένῳ καθ' ἡ ἔδεινα ὥρη ἐκ τῆς ἔξετάσεως ἐνόρκων ἐπ' ἀκροστηρίων τῶν μαρτύρων τῶν διάδικον, τῶν προσαχθεντῶν ἔγγραφων καὶ τῆς γένει συζητήσεως τῆς ὑπὸ κρίσιν ὑπόδεσεως, τὸ ἀτμόπλοιον τῆς αἰτίας «Π» ἐφόρτωσεν εἰς τὸ λιμένα ΑΡΖΕΒ τῆς Ἀλεξανδρείας ὑπὲρ τὰς 4.000 μετρικῶν τόνων νιτρικῆς ἀμμωνίας εἰς σάκκους τῶν 50 κιλογράμμων ἔκστον μὲν προσρισμὸν τὸν λιμένον 'Αλεξανδρείας τῆς Αιγύπτου, πρὸς παράδοσιν τοῦ εἰρημένου φορτίου εἰς τὴν καθ' ἡς «Α.Φ.Τ.С.», πλὴν κατὰ τὴν μεταφορὰν τούτου τὸ πλοίον ἀντὶ νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν κανονικὴν που πορείαν κατὰ μῆκος τῶν Ἀφρικανικῶν ὁκτῶν ἀπό τοῦ λιμένος πορτώνεως μέχρι τοῦ λιμένος προορισμοῦ του,

κατ' ἐντολὴν τοῦ ἐκπροσώπου τῆς αἰτίας Γ.Φ.Φ., ἡλλαγὴ πορείαν κατευθυνθεῖν εἰς Πύλον Πελοποννήσου, ἔνθα καὶ ἀφίχθη τὴν 28ην Ιουνίου 1971. 'Εκ τοῦ προσταγούμενου δὲ τὴν λεγαραφήματος τῆς αἰτίας πρὸς τὴν δευτερεύουσαν τῶν καθ' ὃν, δι' ἡ προωρίζετο τὸ φορτίον, ἀπεστάλη τὴν 24ην Ιουνίου 1971 την λεγαραφήματος καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοίον ἦτο τὸν πληθυντικόν στον Πύλον την 21ην Ιουνίου 1971; δι' ὃν καθοτίστη αὐτὴ γνωτόν, ὅτι εἰς ἡν περίπτωσιν δὲν τῇ κατέβαλε συνολικῶς 46.850 δολλάρια διὰ ναύλου καὶ ἐπισταλίας ἡ ἀφίξις τοῦ πλοίου εἰς 'Αλεξανδρείαν θετεῖ καθιυστέρησει μέχρι τῆς πληρωμῆς. 'Ο ισχυρισμὸς τῆς αἰτίας στὸ τὸ εἰρημένον πλοίον τῆς κατεπλευσεν εἰς Πύλον λόγω ἀνεπαρκούς ἐφοδιασμού τοῦ σκάφους διὰ καυσίμων, τυγχάνει ἀναληθῆς διὰ τὸ λόγον διὰ ηδύνατο νὰ ἀνεφοδιασθῇ κατὰ παρέκκλισιν μόνον καταπλέσιον εἰς τινα λιμένα ἔγγυς τῆς γραμμῆς πλεύσεως, ἀλλως δὲν θὰ ἔδει νὰ είχεν ἀποπλεύσει ἀνεψηρούς πλανών καυσίμων (Τσάγκαρις ἔνθ' ἀνωτ.). 'Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, δὲν δημιουργεῖται κατ' ἄρθρ. 41 ΙΚ.Πολ.Δ.ΙΚ. δωσιθικία τοῦ δικαστηρίου τούτου ἐκ τὸν στὸ τὸ ὡς εἰρηται πλοίον τῆς αἰτίας κατὰ παράδοσιν τοῦ ἄρθρου 126 Κ.ΙΝΔ. εὑρίσκεται ἐλλιμενισμένον εἰς Πύλον μετὰ τοῦ ἐν αὐτῷ φορτίου (περιουσιας) τῆς δευτέρας τῶν καθ' ὃν Α.Φ.Τ.С., ἐνῷ ἔδει νὰ καταπλεύσῃ τῇ εἰσιτηρίαν, τότον προσρισμοῦ, ἔνθα καὶ ηδύνατο αὐτη, (αἰτίασα) νὰ ἀσκήσῃ τὰ νόμιμα δικαιώματά της, καὶ νὰ μὴ παρακρατῇ τὸ ἀνα ἐμπόρευμα (φορτίου) διὰ πὴν μὴ πληρωμὴν τοῦ ναύλου κατὰ παράδοσιν τοῦ ἄρθρου 152 Κ.ΙΝΔ., τῆς τοιαύτης ἐνεργείας της (ἀλλαγὴ πορείας καὶ περιεπέρασμόν της) πρὸς τὸν πλοίον εἰς τὸν τόπον προορισμοῦ πρὶν ἡ καταβληθῆ ὁ ναύλος καὶ αἱ λοιποὶ παροχαῖ τὸν προστάσιν τῆς αἰτίας πράξην πρὸς τὴν δικαιοδοσίαν τούτου καθ' ὑπέρβασιν τῶν ὄριων τῶν ἐπιβαλλομένων ἐκ τῆς καλῆς πίστεως (ἄρθρον 117 Κ.Πολ.Δ.ΙΚ.) είναι ἀπαράδεκτος (Κ. Μπέη 'Η ἀνίσχυρος διαδικαστικὴ πράξης παρ. 3 II I σελ. 86).

'Επειδή, κατ' ἄτο τὸν ἀνωτέρω τοῦ Δικαστηρίου τούτου τὸν δικαιοδοσίας πρὸς ἐδίκιας στὸν τὴν προκειμένης διαφορᾶς δέν κατ' ἄρθρον 4 ἐδάφ. β Κ.Πολ.Δ.ΙΚ. νὰ ἀπορριφθῇ ἡ ὑπὸ κρίσιν αἴτησις καὶ νὰ καταδικασθῇ ἡ αἰτία σε εἰς τὴν δικαιοστικὴν διαπάνη τῶν καθ' ὃν.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

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

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΞΥΛΑΣ - HAMBURG: H. TILLMANN
BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

A.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdeich 4-5 Tel. 510 Telex via 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462228 Tel. 310424 Telex 0244151 Priv. 344346	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaisershafen	Tel. 40091 Priv. 40093 Telex 0238876	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Telex 026236	Telex via 0253375

TELEGRAMS " E R M I S "

Represented also at LÜBECK & KIEL

ASTILLEROS ESPANOLE S.A.

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

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

SHIPBUILDERS

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

DIESEL ENGINE BUILDERS

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

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

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



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & Co. (CHARTERING) LTD.

MANAGEMENT HOUSE,

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

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ Α.Ε.

AKTH MIAOUΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΩΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Όντως ο ναυτικός συμφώνως είς τὸ ἄρθρον 57 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ὑποχρεούνται νὰ ἐκτελῇ τὴν ὑπηρεσίαν του συμφώνων πρὸς τὸν νόμον, τὴν σύμβασιν ναυτολογῆσεως, τὰς κρατούσας συνήθειας, ὑπακούντων ἐν παντὶ χρόνῳ εἰς τὰς διαταγάς τῶν προϊσταμένων του.

Ἐξ ἀφορμῆς ἀρνήσεως ναυτικοῦ νὰ ἐκτέλεσῃ, ἀδικιαίολογῆτως πρόσθετον ἔργασίαν διηγερινήσθη ὅτι ἡ ἀνωτέρω ὑποχρέωσις ἀφορᾷ σχι μόνον τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συνήθους ἔργασίας ἐντὸς τῶν κανονικῶν ἔργασίμων ὥρων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐκτέλεσιν πατῆσης ἑταῖρος προσθέτου ἡ ἐκτάκτου τοιαύτης ἀναγομένης εἰς τὰ καθηκοντά του καὶ ἡπὶς κρίνεται ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἐν γένει ὁμαλήν λειτουργίαν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου καὶ τὴν εὐδόσιων τοῦ πλοῦ.

Περαιτέρω ιδιαιτέρως τονίζεται ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τοῦ ναυτικοῦ δι' ἐκτέλεσιν τῆς ἀνατιθεμένης εἰς αὐτὸν προσθέτου ἡ ἐκτάκτου ἔργασίας ὑφίσταται ἔστω καὶ ἂν οὕτος δὲ κατέληπται εἰς συμφωνίαν μετὰ τοῦ πλοιάρχου διὰ τὸ ποσὸν τῆς ἀμοιβῆς τῆς ἐν λόγῳ ἔργασίας, ὅσακις προβλέπεται τοῦτο ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ἐπιφυλασσόμενος μόνον ὁ ναυτικός νὰ θέσῃ τὴν ἐν προκειμένῳ προκαλούμενην διαφορὰν ἐνώπιον τῆς ὄρμοδιας λιμενικῆς ἢ προξενικῆς ἀρχῆς.

ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΙ ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΟΥ ΓΡΑΠΤΟΥ ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΥ

Ἐξ ἀφορμῆς ναυτεργασιακῆς διαφορᾶς διευκολινήζεται ὅτι τὸ περιεχόμενον τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως καθορίζεται ἀπὸ τὸ ἄρθρον 54 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου καὶ συμφώνως μὲ αὐτό, καταχωρούνται εἰς τὸ ναυτολόγιον τὰ κατωτέρω στοιχεῖα καὶ ὅροι.

Κατ' ἀρχήν, εἰς ειδικὴν στήλην καταχωρούνται τὸ ὄνυμα, ὁ τόπος καὶ ὁ χώρος γεννήσεως τοῦ ναυτολογίουμένου, ἡ περιφέρεια καὶ ὁ ἀσούθιος τῆς ἀπογοσφῆς καθῶς καὶ ἡ ειδικότης αὐτοῦ. Ὁσαύτως κατανωπούνται τὸ ὄνυμα, ἡ χωρητικότης καὶ τὸ διεθνὲ σῆμα τοῦ πλοίου, ὡς καὶ τὸ ὄνυμα τοῦ πλοιοκτήτου ἡ τῆς ἑταίριας, τοῦ τυχὸν διαχειριστοῦ τῆς συμπλοιοκτησίας καὶ τοῦ πλοιάρχου. Ποσεῖτι ὁ μισθός καὶ ἡ διάρκεια τῆς συμβάσεως. Ἐπὶ πλέον, ἀπὸ τὸ ἄρθρον 54 ποσολέπεται ὅτι ἀντίγονος ὑπάρχοντος τυχὸν συμφωνητικοῦ περὶ τῆς συμβάσεως προσαρτάται εἰς τὸ ναυτολόγιον. Περιεχόμενοι εἰς τὸ γοστὶπό συμφωνητικὸν τοῦτο ἀνατοεπτικοὶ ὅροι τῶν εἰς τὸ ναυτολόγιον κατανωρημένων τοιούτων δὲν ἔχουν καμμίνον ισχύν.

Ἐπίσης, ἐπὶ πασουσιαζούμενης τυχὸν διαφορᾶς μεταξὺ τῶν ὄσων τῶν περιενούμενων εἰς τὸ γοστὶπό συμφωνητικὸν καὶ τῶν τοιούτων τοῦ ναυτολογίου ἐπικοστέστεοι γίνονται οἱ ὄσοι τοῦ ναυτολογίου καθ' ὃ πον τοῦτο ἔχει ηὔημένην ἀποδεικτικὴν ἴτικὴν διότι συντάσσεται ὑπὸ Δημοσίας Ἀρχῆς, ἦτοι ἀποτελεῖ Δημόσιον ἔγγοναφον.

Ἐξ ὅλου ἔναν πασολειφθῆ δι' οἰονδήποτε λόγου ἔγγοναφο εἰς τὸ ναυτολόγιον, τοῦ χόρου διοικείσας τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως μέλους τινὸς τοῦ πλοιώματος, ὡς τοιούτος θὰ ληφθῇ ὁ χρόνος, ὁ ὅποιος ἀνα-

φέρεται εἰς τὰς συμβάσεις τῶν ὑπολοίπων μελῶν τοῦ πληρώματος. Ἐν ἀδυναμίᾳ, ἡ ἐλλιτής σύμβασις θὰ θεωρηθῇ ὡς ὀφείστου διαρκείας.

Ἐπὶ τούτοις σημειούται, ὅτι δὲν ἀποκλείεται ἡ συμφωνία περὶ ναυτολογῆσεως νὰ είναι προφορική. Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ἀναφέρεται, ὅτι ἡ σύνταξις μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ναυτικοῦ γραπτοῦ συμφωνητικοῦ, δὲν είναι ἀπαραίτητος, διότι ἡ ὑποχρεωτικὴ κατάρτισις ἔγγραφου συμβάσεως δὲν είναι πάντοτε ἐφαρμόσιμος. Ἀλλωστε κατὰ τὸν Ἀστικὸν Κώδικα καὶ μὲ ἀπιτοπούσιν τῶν βουλήσεων δύο μερῶν πρότασις — ἀποδοχὴ καθορίζεται ἔγκυρος συμφωνία, ἡ ὅποια δεσμεύει καὶ τὰ δύο μέρη.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, κατὰ παλαιοτέραν θέσιν τοῦ 'Υπουργείου, ἀπαιτεῖται ἔγγραφος συμφωνία μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων, πλοιοκτησίας - ναυτικοῦ, διότι τοῦτο, ως ὑπεστηρίχθη, συνάγεται ἐκ τῆς δῆλης οἰκονομίας τῶν περὶ συμβάσεως ἄρθρων τοῦ K.I.N.D.

Τέλος, εἰς τὴν ποδᾶν ἐπὶ συμβάσεων ναυτολογῆσεων ναυτικῶν εἰς ποντοπόρα πλοΐα καταπρίζεται πάντοτε ἔγγραφος συμφωνία. Ἐπὶ ναυτολογῆσεων εἰς πλοΐα ἐσωτερικοῦ, κυρίως ἀκτοποικῶν φορτηγῶν δὲν τρέπεται ἀνελπιτῶς ὁ ἔγγραφος τύπος συμφωνίας, χωρὶς τοῦτο νὲ ἔχη καμμίαν σημασίαν διὰ τὴν ἔγκυρότητα τῆς συμβάσεως.

Α ΔΕΙΑ

ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΔΕΙΑΣ ΕΙΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΙΕΣ ΠΛΟΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Λόγω πασούσιασθείσας διαφορᾶς εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἀδείας ναυτικοῦ ὑποπετοῦντος ἐπὶ μεταγενεστέρου φορτηγοῦ πλοίου πηγεσανθήσαν ἐν τῷ 'Υπουργείου αἱ κατωτέρω διευκρινίσεις:

Τὸ ἀντίτιμον ἀδείας τῶν ὑπηρετούντων ναυτικῶν ἐπὶ τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων, ἐφ' ὅσον ταῦτα προεκτείνουν τοὺς πλοάς των πέραν τῶν ὑπὸ τῆς σχετικῆς συλλογικῆς συμβάσεως ἀρμόδιας ὑπηρεσίας δέον νὰ ὑπολογίζεται βάσει τοῦ μισθολογίου τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων, διὰ τὰς ἡμέρας ἀδείας τὰς ἀντιστοιχούσας εἰς τὸ χρονικὸν διάστημα, καθ' ὃ τὸ πλοίον ἔχετελεσε πλόας μόνον ἐντὸς τῆς περιοχῆς Μεσογείου καὶ λοιπῶν ἐν τῇ συμβάσει ἀναφερομένων λιμένων.

Διὰ τὰς ἀντιστοιχούσας ἡμέρας ἀδείας εἰς τὸ χρονικὸν διάστημα, κατὰ τὸ ὅποιον τὸ πλοίον ἔχετελεσε πλόας πέραν τῆς ὡς ἄνω περιοχῆς, πρέπει νὰ ὑπολογίζεται βάσει τοῦ μισθολογίου τῆς συλλογικῆς συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος 4.500 τόν. d.w. καὶ ἄνω. Τὸ χρονικὸν τούτο διάστημα ὑπολογίζεται ἀπό τῆς ἡμέρας ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου ἐκ τοῦ λιμένος ἀφετήριας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἐκτὸς τῆς Μεσογείου ταξίδιου, μέχρι τοῦ κατάπλου τούτου, εἰς τὸ πρώτον λιμένα τῆς περιοχῆς Μεσογείου, μετά τὸ πέρας αὐτοῦ.

Περαιτέρω τονίζεται ὅτι τὰ ἀνωτέρω δὲν ἔχουν ισχύν, ἐὰν ἔχῃ συνομολογηθῆ διὰ εἰδικού ρητοῦ ὅρου τῆς ἀτομικῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως, ὅπως τὸ ἀντίτιμον ἀδείας ὑπολογίζεται βάσει τοῦ συμπεφωνηθέντος μισθοῦ ἐφ' ὅσον οὗτος είναι ἀνωτέρος τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΙ Η ΕΝ ΤΑ ΠΛΟΙΩ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΙΩΡΟΥ

Ἐξ ἀφορᾶς διαφορᾶς περὶ τῆς θέσεως τοῦ ἀντλιωροῦ ἐν τῷ πλοίῳ, ἀλλὰ καὶ περὶ τῶν ἐν γένει καθηκόντων αὐτοῦ παρέχονται σχετικῶς αἱ κατωτέρω διευκρινήσεις:

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 60 τοῦ Ισχύοντος Κανονισμοῦ 'Εργασίας 'Ελληνικῶν Φορτηγῶν Πλοίων ὁ ἀντλιωρὸς είναι ὑπαξιωματικὸς καὶ τελεῖ ὑπὸ τὰς διατογάς τοῦ ὑποπλοιάρχου, ὅστις ἐπὶ θευτῶν συντηρήσεως τῶν συστημάτων ἀντλήσεως, θεούμαστες, ἐξαερισμοῦ καὶ πιεσεώς παραπέμπει αὐτὸν εἰς τὸν Β' μηχανικὸν.

Εἰς τὰ καθηκόντα τοῦ ἀντλιωροῦ ὁ καθαρισμός, ἀερισμὸς καὶ τάξις τοῦ ἀντλιωριστακού, ἡ λίπανσις καὶ ἐν

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 PORT-DE-BOUC	TELEPHONE: 06.25.77 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

γένει συντήρησις καὶ θμαλή λειτουργία τῶν μηχανῶν τούτου, ὡς καὶ παντὸς ἔτερου ἀντλητικοῦ μηχανῆματος ἡ ἔξαρτήματος ἔξυπητρετούντος τάς δεξαμενὰς ὑγροῦ φορτίου ἡ ἐρματος. Ὁσταυτας εἰς τὰ καθήκοντα του ὀνάγεται ἡ συμμετοχή του εἰς τὰς ἐπισκευαστικάς κατὰ τὸ ἄρθρον 72 τοῦ ὡς ἄνω Κανονισμοῦ Ἐργασίας ἀντλιῶν, βαθδίων, ἐπιστομίων, παρεμβολών (σαλαμάστρες), σωληνώνεων κλπ. τοῦ ἀντλιοστασίου, τῶν δεξαμενῶν φορτίου καὶ τοῦ συγκροτήματος, ἐν γένει, φορτοφορτώσεων. Ἐπίσης ὁ χειρισμὸς τῶν ἀντλιῶν κατὰ τὴν πλήρωσιν, ἐκκένωσιν ἡ καθαρισμὸν τῶν δεξαμενῶν ὑγρῶν φορτίων ἡ ἐρματος, ἡ παρακολούθησις καὶ ἔλεγχος τῆς εἰς τὰς δεξαμενὰς ὑγρῶν φορτίων στάθμης ἐρματος ἡ ὑγρῶν φορτίων, τοῦ συστήματος θερμάσεως καὶ πιέσεως αὐτῶν καὶ ἡ σχετικὴ ἐνημέρωσις τοῦ ὑποπλοϊάρχου καὶ Β' μηχανικοῦ, ὡς καὶ ἡ λίπανσις τῶν βαρούλκων καὶ ἡ συμμετοχή του εἰς ἐργασίας ἀνεφοδιασμοῦ τοῦ πλοίου διὰ καυσίμων.

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ

Ἡ μὴ ἔγκαιρος ἀποστολὴ τῆς ἀλληλογραφίας τοῦ πληρώματος, γεγονός εἶναι ὅτι δὲν ἀποτελεῖ λόγον καταγγελίας τῆς συμβάσεως παρὰ τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ σύτε εἰς τὴν νομοθεσίαν ὑφίσταται διάταξις διώξεως τοῦ ὑπευθύνου. Πλὴν δῆμος κατὰ τὸ 'Υπουργεῖον δὲν παύει νὰ ἀποτελῇ θέμα' ἥθικῆς τάξεως καὶ σοβαρώτατον ὡς καὶ ζωτικότατον παράγοντα διὰ τὴν ψυχικὴν ἡρεμίαν τοῦ ναυτικοῦ καὶ γενικώτερον διὰ τὴν τοῦ πλοίων τάξιν καὶ πειθαρχίαν.

Πρὸς τούτοις τὸ 'Υπουργεῖον δι' ἐγγράφου του πρὸς ναυτιλιακὴν ἑταῖρον τοῦ Πειραιῶν τονίζει ὅτι ἡ καθυστέρησις λῆψεως τῆς ἀλληλογραφίας δύναται νὰ προκαλέσῃ δυσάρεστον ψυχολογικὴν ἀπόσφαιραν μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος καὶ νὰ ἔχῃ δυσμενὴ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς κανονικῆς διεξαγωγῆς τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας καὶ ἐπὶ αὐτῶν τούτων τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου.

Ἐπιβάλλεται ὅθεν, ὅπως καταβάλλεται κάθε δυνατὴ προσπάθεια οὕτως ὕστε ἡ διὰ τὸ πλοίωμα τοῦ πλοίου προοριζομένη ἀλληλογραφία περιέχεται εἰς αὐτὸ τὸ ταχύτερον δυνατὸν καὶ ἄνευ οἰσασθήποτε καθυ-

στερήσεως.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΚΥΤΩΝ ΕΙΣ ΗΜΕΡΑΝ ΛΡΓΙΑΣ

Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ἐντὸς τῶν κυτῶν Deep Tanks ἐκ ξηροῦ φορτίου δὲν καταβάλλεται ίδιαιτέρα ἀμοιβὴ, διότι ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως (κεφάλαιον 2 παρ. 1β) ἀμοιβὴ διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν καλύπτεται καὶ τὸν καθαρισμὸν τούτων, ἡτοι καταβάλλεται μία καὶ ἡ αὐτὴ ἀμοιβὴ.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν παλαιὰν θέσιν τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ τοῦ θέματος. Ἐπὶ τῆς περιπτώσεως, ὅμως, καθ' ἥν ἔχει ἀναληφθῆ ὑποχρέωσις ἀμέσου φορτώσεως καὶ ἀναχωρήσεως τοῦ πλοίου, διευκρινίζεται ὅτι, ἡ ἐργασία καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν θεωρεῖται ὡς ἐπειγούση φύσεως, μὴ ἐπιδεχομένη ἀναδόλης. Ὡς ἐκ τούτου, ἡ ἐκτέλεσις ταύτης ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὀραρίου ἐργασίας (8ης πωρινῆς ἔως δῆμος ἀπογευματινῆς) ἡ κατὰ Κυριακήν, δὲν συνεπάγεται καὶ τὴν καταβολὴν ὑπερωρίασις εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας, πλὴν τῆς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπομένης ίδιαιτέρας ἀμοιβῆς. Ἐν προκειμένῳ ἐφοριαρχοῦ ἔνει ἡ σχετικὴ ἐγκύρωλις 'περὶ ιεθοδεύσεως τῆς ἐργασίας κατὰ τὰς Κυριακὰς ἐπὶ πλῷῳ.'

"Ἀλλως, ὅμως, ἔχει τὸ θέμα, τονίζεται σχετικῶς, ἐάν ἡ ἐργασία καθαρισμοῦ τῶν κυτῶν ἐκτελεσθῇ κατὰ τὰς δριζουμένας ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ως ἡμέρας ἀργίας, ἐφ' ὅσον συμπίπτουν μὲ ποτε α μονήν τοῦ πλοίου σὲ λιμένι. Εἰς τὴν πειόπτωσιν ταύτην τέσσαραν προβλεπομένης ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ίδιαιτέρας ἀμοιβῆς θὰ κηταβληθῇ καὶ πρόσθετος τοιαύτης (ὑπερωρίας) εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντος δι' ὅσην χρόνον εἰσιγάσθησαν οὗτοι:

Οἶκοθεν νοεῖται, ὅτι, ἀνεξαιστήτως τῆς νωριτκότητος τῶν κυτῶν, καταβάλλεται δι' ἔκαστον κύτος ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως ίδιαιτέρα ἀμοιβὴ, λαμβανομένης ὑπὸ τοῦ πλοίου πρὸς καθαρισμὸν τοῦ ύψους ταύτης 'ἴονον τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου' (κεφ. Ζ' παρ. 8).

"Ἐξ ἄλλου, διὰ τὴν διάλυσιν μέρους τῶν παραφραγμάτων ἐκάστου κύτους δέον νὰ κα-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ταβλήθῃ κατ' ἀνάλογον ποσοστὸν ἡ προβλεπομένη ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως (κεφ. Ζ' παρ. γ') ιδιαιτέρα ἀμοιβῆ.

Εἰς δὲτι ὁφορᾶ τὴν μεταφορὰν ἔντειας παραφραγμάτων ἀπὸ τὸ κύτος εἰς ἔτερον διαμέρισμα τοῦ σκάφους, ἐφ' ὅσον δὲν ἔλαβε χώρων τοποθέτησις ἡ διάλυσις παραφραγμάτων, διευκρινίζεται ὅτι, ἡ ἐργασία αὐτὴ συνεπάγεται καταβολὴν ίδιαιτέρας ἀμοιβῆς εἰς τοὺς ἀπασχοληθέντας ἀνδρας τοῦ πληρώματος, ἡ ὁποία καὶ καθορίζεται διὰ συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν (πλοίος χρονοῦ - πληρώματος), ἀναλόγως τῆς ποσοτητὸς τῆς ἔντειας καὶ τοῦ χρόνου ἀπασχολήσεως.

ΑΜΟΙΒΗ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΚΥΛΙΔΩΡΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ

Διευκρινίσιν τῆς ἀντιστοίχου διατάξεως τῆς συλλογικῆς συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w. περὶ ἀμοιβῆς τεχνικῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν κυλίνδρων μηχανῆς πλοίου παρέσχε ἡ ἀρμοδία Διεύθυνσις τοῦ 'Υπουργείου ὡς ἀκολούθως:

Διὰ τὴν ἔξαργην τῶν ἐμβόλων τῶν κυλίνδρων τῶν μηχανῶν προώσεως πλοίου ἐσωτερικῆς καύσεως τὸν καθαρισμὸν καὶ τὴν τεχνικὴν ἐργασίαν ἐπ' αὐτῶν προβλέπεται διὰ διάμετρον κυλίνδρου μέχρι 0,40 ἑκ. τοῦ μέτρου ἀμοιβὴν ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 7.00 κατὰ κύλινδρον, διὰ διάμετρον κυλίνδρου ἀπὸ 0,41 ἔως 0,50 ἑκ. τοῦ μέτρου ἀμοιβὴ ἐκ λιρῶν 'Αγγλίας 8.15.0 κατὰ κύλινδρον. 'Ωσαύτως διὰ διάμετρον κυλίνδρου 0,51 ἔως 0,65 λίρας 'Αγγλίας 10.10.0, διὰ διάμετρον κυλίνδρου 0,66 ἔως 0,80 λίρας 'Αγγλίας 12.16.0, διὰ διάμετρον κυλίνδρου 0,81 ἔως 0,90 λίρας 'Αγγλίας 16.06.08 καὶ διὰ διάμετρον κυλίνδρου 0,91 καὶ ἄνω λίρας 'Αγγλίας 21.00.00 κατὰ κύλινδρον.

Περαιτέρω εἰς τὴν σχετικὴν λύσιν διευκρινίζεται ὅτι προκειμένου περὶ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως μὲ διπλὰ ἐμβόλας ἀνεξαρτήτως τύπου τὰ ἀνωτέρω ποσὸι αὐξάνονται κατὰ 10% κατὰ κύλινδρον. 'Ἐπισης αἱ ἀνωτέρω ἀμοιβαὶ κατανέμονται ὑπὸ τοῦ Α' μηχανικοῦ εἰς τοὺς ἀπειλούντας τὰς ἐργασίας ταύτας ἀνδρας μηχανῆς ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ καὶ τῆς παρεχομένης παρ' ἐκάστου ἐργασίας.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ

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

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ.
 'Έκαστη ΠΕΜΠΤΗΝ, ὥραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.
 "Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ὥραν 14.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΙΟΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

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

βαίνη τά 22.500 κ.μ., προκειμένου δε περί κεντρικής δεξαμενής δεν θά υπερβαίνη τά 50.000 κ.μ., καὶ
 (iii) Περιορισμόν τοῦ μήκους τῶν δεξαμενών, τὸ ὄποιον δέν θά υπερβαίνη τά 10 μέτρα ἢ ὥρισμένας ἄλλας τιμάς καθορίζομένας ἐν τῇ τροποποιήσει, ἀναλόγως εἰδικῶν σχετικῶν διακρίσεων.

3. ΑΝΤΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΛΗΦΤΕΙΣΑΝ ΑΠΟΦΑΣΙΝ :

'Υπάρχουν σοδειροὶ λόγοι καὶ ἔξισοι ίσχυρὰ ἐπιχειρήματα, δι' ὧν θὰ ήδυντο τοῖς ν' ἀντικρύσῃ τοὺς σχόντας τὴν πρωτοβουλίαν τῆς προτάσεως καὶ ὑποστρέψαντας τὴν προώθησίν της, ὥστε τὸ θέμα τοῦ περιορισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν τῶν μεγάλης χωρητικότητος πλοίων νὰ βαίνῃ πλέον πρὸς τὸ τέρμα του. Καθ' ἡμᾶς, ἡ πρότοσις περιορισμού εἰς 30.000 κ.μ. τῆς ποσότητος τῶν πετρελαιοιδῶν, ἡ ὄποια θὰ ἐκφύγῃ εἰς τὴν θάλασσαν συνεπείᾳ αυγκρούσεως ἢ βυθίσεως ἐνὸς δεξαμενοπλοίου δὲν συνιστά ἀρκούντως ἀποτελεσματικὸν μέτρον, καθ' ὅσον καὶ μόνη ἡ προσότης σύντη κρίνεται σημαντικὴ πρὸς ρύπανσην εὐρείας ἐκτάσεως θαλασσίων περιοχῶν.

Περαιτέρω, καθίσταται φανερόν, ἐκ τῆς μελέτης τῶν μέχρι τούδε προβενθεισῶν σοβαρῶν ρυπάνσεων, διὰ τὴν ἀποτελεσματικότηταν καὶ ἑανὸν προϋπόρχεν καὶ εἶγεν ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ τῶν πλοίων, τὰ ὄποια ὑπέστησαν μέχρι τούδε ἀτυχήματα καὶ ἐρωτάντων τὴν θάλασσαν, καὶ πάλιν αἱ προκλήσεις ζημίαι ἢ τὸ ἀπεσοδοῦντο. Πρὸς τούτους, οὐδὲν τῶν υιοθετήσαντων στοιχείων ἔξασφαλίζει ὅτι ἡ προτεινομένη ὑποδιάσεις τῶν πλοίων θὰ ἐπρεψάῃ περιστορεούσας τὰς συνεπείας ἐκ ναυτικοῦ τινος ἀτυχήματος ἢ ἡ μέχρι σήμερον ἀκολουθουμένη μεθόδος - ἐσωτερικῆς κατασκευῆς.

'Ἐπιποδόθετον μειονέκτημα τοῦ ληφθέντος μέτρου ἀποτελεῖ τὸ γεγονός διὰ τοῦτο, διὸν τελικῆς μίσθετηῆς καὶ ὑπὸ τῆς Συνελεύσεως τοῦ IMCO, δὲν θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν υποπόντων ἢ τῶν ὑπὸ κατασκευῆς πλοίων. Κατὰ συνέπειαν, ἔλανοι θὰ ἀθλεύσουν μεταφράσῃ τὴν σκέψην μας τούτην εἰς ἀθιμούς, θὰ διεπιστούμεν διὰ περὶ τὰ 200 πλοῖα, 200.000 τόνων δ.ν. καὶ ἄνω, ἀντιπροσωπεύοντα περίπου τὰ 2/3 τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος τοῦ ἐν ὑπερεσίᾳ πραγκισμού στόλου δεξαμενοπλοίων, θὰ συνέχισον συμμορφούμενα ποδὲ τὸ παλαιὸν καθεστώς.

Τὰ εἰς τὴν παρούσαν παράγασφον μημονεύθεντα ἀντεπικειρήματα θὰ ἀδύνατο. ὡς ἔκ τῆς φύσεως των, νὰ θεωρηθῶν ὡς θίγοντα τὴν οἰκονομίαν, τὴν τεχνολογίαν καὶ τὴν ναυτιλίαν.

'Εξετάζων τις τὸ πρόβλημα ἀπὸ οἰκονομικῆς πλευρᾶς θὰ ἀδύνατο νὰ παρατηρήσῃ τὰ ἔξης:

I. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ :

(α) Ἡ κατὰ τὰς ἀπαιτήσεις τῶν νέων πετρελαιοιδῶν τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν, (ῶς τούτα συνιστῶνται ὑπὸ τοῦ IMCO), ἐπιβάρυνσις τοῦ κόστους κατασκευῆς δεξαμενοπλοίου 500.000 πόνων δ.ν. θὰ ὑπερβῇ, κατὰ γενούμενους ὑπολογισμούς, κατὰ 10 ἔως 13% πᾶν κόστος κατασκευῆς, τὸ ὄποιον, ὑπὸ πᾶς γῦνα κατασκευής συνήκασ. Θ' ἀπόπει τὴν κατασκευήν δεξαμενοπλοίου τῆς πολιτείης κατασκευῆς.

(β) Εἰς 6% ὑπολογίζεται ν' ἀνέλθῃ τὸ ποδόσθετον κόστος ἐπὶ τῶν ἀμέσων διαπούν διπλειόσεως δεξαμενοπλοίου 500.000 τόνων δ.ν., πλησιάντος τὰς ἀπαιτήσεις τῶν νέων μέτων, λόγῳ αὔξησίων τῶν ἀσφαλίστων — διθέντων διὰ τὴν τιμὴν τοῦ πλοίου θ' αὐξήσθη κατὰ 10% — καὶ λόγω μειώσεως τοῦ ποσούτητοῦ δ.ν. τοῦ πλοίου κατ' ἀκολουθίαν τῆς κατασκευῆς ἐπ' αὐτοῦ τῶν ἀπαιτουμένων διπλούμενων.

(γ) Συγκεφαλαιῶν τις, τέλος τὰς ἐπιπτώσεις τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεων (α) καὶ (β), καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ συνολικὴ αὐξήσης ἐπὶ τοῦ κόστους κατασκευῆς καὶ διαχειρίσεως τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς τάξεως τῶν 500.000 τόνων δ.ν., ἐν συνδυσμῷ πρὸς τὴν ἀπώλειαν κερδῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προτεινομένου περιορισμοῦ, ἐπιμάται εἰς 11,5%, ποσὸν διπλαὶς θ' ἀποτελεῖ πρόσθετον οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος. Τὸ ἀνωτέρω ποσόστον ἀνολύεται ὡς ἀκολούθως:

(i) Πρόσθετον κόστος κατασκευῆς (περίπου 60% ἐπὶ τοῦ κόστους ἑκάστου μεταφερόμενον τόνου)	6 %
(ii) Πρόσθετον κόστος δαπανῶν διαχειρίσεως (περίπου 40% ἐπὶ τοῦ κόστους ἑκάστου μεταφερόμενον τόνου)	2,5%
(iii) Ἀπώλεια κέρδους λόγω μειώσεως τῆς μεταφορῆς ἵκανότητος	3 %

Σύνολον ... 11,5%

II. ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ :

'Ἐν προκειμένῳ παραποτητέα τὸ ἀκόλουθα:

(a) Τὰ περὶ περιορισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν προταθέντα μέτρα θὰ ἔχουν ὡς συνέπειαν τὴν αὐξῆσην τοῦ κόστους προμηθείας πετρελαιοιδῶν προσερχομένων ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ προοριζομένων διὰ τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. 'Ἐν προκειμένῳ δέοντον νὰ ληφθῇ σοβαρῶς ὑπὸ διψαὶ τὸ γεγονός διὰ πλοίων 500.000 τόν. δ.ν. τὸ κόστος μεταφορᾶς ἐνὸς τόνου ύγρων καυσίμων ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἀντιπροσωπεύει πεοίπου 30% τοῦ συναλικοῦ τῆς κόστους ποσού τοῦ μεταφορᾶς ἐνὸς τόνου ύγρων καυσίμων διότι διὰ τὰς ναυτιγηθησόμενα, ὑπὸ τὰς καινοφανεῖς προϋποθέσεις, πλοίων τὸ ποσοστὸν τούτο ὑπολογίζεται ν' αὔξηση κατὰ 10% περίοδον.

(b) Κατ' ἀκόλουθιαν τῶν ἀνωτέρω, τὰ περὶ διότις μέτρα θὰ ὀδηγήσουν εἰς ἀποθέρρυνσιν κατασκευῆς τοιούτων μεγάλων πλοίων, διότι ἡ μείωσις εἰς τὸ κόστος μεταφορᾶς, ἡ ὄποια παρέχεται, ὑπὸ τὸ σήμερον ισχύον καθεστῶς ναυ-

πηγήσεων, πρακτικῶς θὰ ἔξαλειφθῇ ὡς ἐκ τῶν προσθέτων ἐπιβαρύνσεων λόγῳ τῶν περιορισμῶν εἰς τὸν ὄγκον τῶν δεξαμενῶν τῶν πλοίων, ἀτινα ὡς συμμορφωθεῖν πρός τὰς νέας ἀπαιτήσεις.

'Εξ ἄλλου, ἀπὸ πλευρᾶς ναυτιλιακῆς καὶ γενικῶτερον πλευρᾶς ναυσιπλοίας δέοντον νὰ μὴ παρορθοῦν τ' ἀκόλουθα:

(α) Ο πολλαπλασιασμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενῶν, ὡς συνέπεια τοῦ περιορισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν, εἰσάγει προσθέτους κινδύνους καθ' ὅσῳ ἀφόρετο εἰς τὸ ἐνδέχομενον ἀτυχημάτων ἐξ ἐκρήξεων, ίδιως εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὄποιαν, ἐπιθυμῶν ὁ ναυπηγὸς νὰ πειριστὴ τὴν αὐξῆσην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δεξαμενῶν, θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ σχεδιάσῃ διπλόμενα, ἡ ἐντὸς τῶν ὄποιών αναπτυχθησομένη θερμοκρασία δυνατόν ν' ἀποβῇ ἐπικίνδυνος καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει μηδημάτη νὰ τεθῇ ὑπὸ ἔλεγχο εύκλως, καὶ

(β) Ἐν όψει τῆς συνεχῶς αύξανομένης ζητήσεως καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς παγκοσμίου βιομηχανίας εἰς ύγρα καύσιμα, θὰ προύψῃ ἀνάγκη, πρὸς ίκανοποίησιν τῶν μεταφορικῶν τούτων ἀναγκῶν, ἀριθμοῦ πλοίων περιωρισμένου μεγέθους, κατὰ πολὺ μεγαλυτέρου ἐκείνου, διόποιος θ' ἀποτελεῖ ἐὰν ἐσυεχίζετο πὸ σήμερον ισχύον καθεστῶς κινδύνων. 'Ἡ τοιαύτη αὐξῆσης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ίδια εἰς περιοχὰς ηγήμενης ναυτιλιακῆς κινήσεως, θὰ ὀδηγήσῃ μοιραίων εἰς αὐξῆσην τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων καὶ, κατὰ συνέπειαν, εἰς αὐξῆσην τῆς σοδερότητος τῶν κινδύνων ρυπάνσεως.

4. ΚΑΙ ΟΜΩΣ Ο ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ ΕΞΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΝΑ ΥΠΑΡΧΗ :

'Ἡ ἀρνητική, ὡς πρὸς τὸ θέμα τοῦ πειρισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος, θέσις, τὴν ὄποιαν λοιπόντων μεν ἔτοι παρόντι οὐδόλως θὰ συνέβαινεν εἰς τὴν λύσιν τοῦ προθίλματος — τὸ διόποιον μοιραίων οὐφίσταται, ὑπὸ ζένισην. μάλιστα, μορφής — ἐάν συγχρόνως δὲν ὑπεβάλλονται καὶ σχετικάς προτάσεις — λύσις.

Καθ' ἡμᾶς, οἱ κινδύνοι ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης θὰ περιωρίζονται εἰς σημαντικὸν βαθμόν, έαν δοστικά καὶ ταχέα μέτρα ἀλλαγής πρόσθιτον διεθνῶς πρός τὴν κατεύθυνσιν:

(α) Συμμορφώσεως τῶν Πλοιάρχων καὶ ἀπαρεγκίτου τηρήσεως ὑπὸ αὐτῶν τῶν ὑπὸ τοῦ IMCO υιοθετήσαντων συστατῶν διαχωρισμοῦ τῆς θαλασσοστίας κυκλοφορίας, εἰς περιοχὰς ηγήμενης ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ ὑπὸ συνθήκας πειρισμένης δρατότητος.

(β) Κοδιζησμοῦ ἀνωτέρων προσόντων ἐξελίξεως ἐν τῷ ἐμπορικῷ ναυτικῷ καὶ χορηγήσεως τῶν σχετικῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἴκανότητος κατόπιν αὐτηράς διαδικοσίας.

(γ) Εξοπλισμοῦ τῶν πλοίων διὰ ναυτιλιακῶν όργάνων, συσκευῶν καὶ λοιπῶν συνοφίων διαχωρισμάτων ηγήμενης ἀκριβείας καὶ ἡγεμονίας.

(δ) Εφαρμογῆς καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἐξειλιγμένων μεθόδων τῶν ἐπικοινωνιῶν κλπ.

'Ἐὰν ὑπῆρχεν ἀνταπόκρισις εἰς τὰς ἀνωτέρω σκέψεις — προτάσεις (ώς καὶ εἰς ἄλλας παρεμφερεῖς τρίτων), ἐνδεχομένως τὸ θέμα τοῦ πειρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων νὰ ἐπίθετο ἐπὶ διαφορετικῆς βάσεως — ἡ νὰ διεγράφετο τελείως.

E. H. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ

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 Eros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

Σ.η.μ.: Γνωμαι διατυπωμέναι ὀνωτέρω ἀπηχούν παρεσποτικάς ὀπόφεις καὶ θέσεις τοῦ ὑπογράφοντος, οἱ ὄποιαι ἐνδέχεται νὰ μὴ ὑπηρέψουν τὰς ἀπόφεις τοῦ Y.E.N.

ΤΑ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ

ΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

Τό έρώτημα τού κατά πόσου ή πρώωσις έμπορικών σκαφών δι' άτομικής ένεργειας θά είναι οικονομικώς πραγματοποίησιμος, άποτελεί θέμα ζητησίεων μεταξύ των τεχνικών κύκλων. Αι γνώμαις διώστανται. Τινές υίσθετον τάς άποψεις, τάς ύποστηριζομένας υπό τών έπιστημάτων βρετανικών κύκλων, ότι τά μη πρώσιν πυρηνικής ένεργειας σκάφη δέν θά έχουν μέλλον. Ή γνώμη αυτή έχει σχηματισθή βάσει ηπολογισμών και παραδολών, βασιζούμενων άποκλειστικώς ἐπί οικονομικής βάσεως. «Έαν λόγω γοντρού ή πολιτικά και στρατιωτικά έπιχειρήματα παρεμβληθούν πρός ύποστηριξιν τής άτομικής πρώσεως, τότε δέν δύναται νά γίνει πρόρρησης ἐπί τής έκβασεως τού θέματος». Αυτά λέγουν οι μή πιστεύοντες εἰς τής άτομικήν ένεργειαν.

Υπάρχουν πολλά άδειαστητές ἐπί τών προβλέψεων τού πραγματοποιησμού τής άτομικής ένεργειας. Υπάρχει πιθανότης μεταδολής ἐπί τών τιμών τών άτομικών καυσίμων και ψιφίσταται μεγάλη δυνατότητας άσκησεως κερδοσκοπικής ἐπί τών διαφόρων παραγόντων, οπίνες έπειραζουν τήν τιμήν αύτήν, παραγόντων πολιτικών, οίκονομικών και τεχνολογικών.

Η ταχεία αύξησης καταναλώσεων πετρελαίου και αι οψιοτάμενα είναι τη Μέση Ανατολή, πιθανώς νά προκαλέσουν περιστέρω αύξησην τών τιμών τών καυσίμων. Πάντως, δέν πιστεύεται ὅτι θά έχη άντακλασιν ή αύξησης τών τιμών πετρελαίου ἐπί τών τιμών τών άτομικών καυσίμων. Μερικοί υποστηρίζουν, ὅτι έμφανιζεται ώς λογικόν πώπας έφ' θόσον τά καύσιμα πετρελαίου παραμένουν πλέον άκριδα ἀπό τού συνήθους, αι ίλαι αι παράγουσα έτερας ένεργειας θά έμφανισουν έπιστημα αύξησην τών τιμών των. Οι τοιαυτές υποστηρίζοντες συμπεραίνουν, ὅτι θά παρουσιασθή αύξησης 20% ἐπί τών τιμών τών άτομικών καυσίμων, έαν αι τιμαί πετρελαίου παραμείνουν ψηφωμέναι κατά 45%, ή αύξησης 10% έαν αι τιμαί τού πετρελαίου είναι άνωτεραι μέχρις δρίου 25% ἀπό τού έπιπεδου τού 1969.

Η τιμή τού άτομικού άντιδραστήρος άποτελεί έτερον σημαντικόν παράγοντα είς διάφορο τό θέμα αύτο. Η υψηλή αύτη τιμή έγκαταστάσεων άντιδραστήρος, άποτελεί τήν κυριανή αίτιαν δι' ήν τά άτομικής πρώσεως σκάφη δέν υπερέχουν τών συμβατικών τοιούτων ἀπό οίκονομικής άποψεως. Συμφώνως πρός σχετικήν έκθεσιν, τό υψηλόν κόστος έγκαταστάσεων άντιδραστήρος άποτελεί τό κύριον πρόβλημα, όπερ δέν νά ύπερπηδηθῇ διά νά καταστή συναγωνιστικόν τό άτομικόν σκάφος.

Έκτος τής υψηλής τιμής έγκαταστάσεως τού άντιδραστήρος, τά άτομικά σκάφη κατάρχην είναι μεγαλύτερα και βαρύτερα ἀπό τών συμβατικών τοιούτων, γεγονός όπερ, ἐπί-

σης, συνεπάγεται υψηλοτέραν άρχικην ἐπένδυσην. «Ἐν τούτοις, το μεγαλύτερον μέγεθος και ή υψηλοτέρα ταχύτης ήν προσκούν τάς άτομικά σκάφη, χαρακτηριστικά ἄτινα συμκρύουν τάς τεχνικάς διαφοράς, άποτελούν, τελικώς, πλεονεκτήματα υπέρ τών άτομικών σκαφών. «Ἐν τούτοις, δὲν πρέπει νά άναμενεται ὅτι, ὡς έκ τού σφινούμενον αύτον αι ἐπενδύσεις δι' έκάτερον τών τύπων τών σκαφών θά είναι αι αύται. Έκεινο όπερ δύναται νά έπιτευχθῇ, είναι μείωσις τής διαφοράς ἐπενδύσεως, ήτις παρουσιάζεται μεταξύ τών δύο τύπων, τού άτομοκήντου και τού συμβατικού.

Αι συνθήκαι ουπό τάς όποιας τό άτομικον σκάφος δύναται νά καταστή συναγωνιστικόν, έναντι τού συμβατικού, είναι αι έξης :

1. Τό υψηλὸν τής έγκατεστημένης ιπποδυνάμεως.
2. Τά μακρά κυκλικά ταξίδια.
3. Οι ίλιγοι λιμένες προσεγγίσεως, και
4. Η ταχύτης περι τάς έν λιμένι έκτελουμένας έργασίας φορτοεκφορτώσεως.

Συνεπεία τής αύξησης τής βιομηχανικής παραγωγής και τής άναπτυξίων τού έμπορίου μεταξύ Εύρωπης, Ήνωμ. Πολιτειών και Ιαπωνίας, ή ζητησίς μεταφορικών σκαφών γενικού φορτίου ἐπί μεγάλων άποστάσεων ηγεμήνη σημαντικώς. Τούτο άπαιτει μεγάλα, ταχέας και έπομενως μεγάλων ιπποδυνάμεως σκάφη. Η εισαγωγή σκαφών έμπορευματοκινήτων καθιστά δυνατή τήν ταχείαν φόρτωσιν και έκφρωσιν, παρέχουσα συγχρόνως τήν δυνατότητα περιορισμού τού άριθμού τών λιμένων προσεγγίσεως κατά μήκος τών υπεραπλανικών γραμμών. Διανομή τού φορτίου ἀπό τών λιμένων προσεγγίσεως θά λαμβάνη χώραν διά μικροτέρων «τροφοδοτικών» πλοίων. «Άυται είναι αι συνθήκαι, υφ' άς τά άτομικά σκάφη δύνανται νά καταστούν συναγωνιστικά».

Ἐν ούδεμιαι, πάντως, περιπτώσει ἀναφέρεται ὅτι ή άτομική πρώσις είναι οίκονομικώτερά τής συμβατικής τοιούτης, μόνον δέ περι μακρών πλόων έκτελουμένων υπό σκαφών ταχύτητος 30 κόμβων παρετήρηθη ὅτι τά ξειδαί είναι σχεδόν τά αύτά. Μικρά αύξησης περι τήν ταχύτητας ή μικρά αύξησης ἐπί τής τιμής τών καυσίμων πετρελαίους δέν είναι άρκετά, ώστε νά θεωρηθεί ουπόμενος σημείον σημαντικόν τού άντιδραστήρος.

Τό κόστος έκμεταλεύσεως συμβατικού σκαφούς έξαρται μεγάλως ἐκ τών τιμών τών καυσίμων, αἵτινες, ώς ή τελευταία πειρά ἀπέδειξεν, δύνανται νά ποικίλουν σημαντικώς. Τά άτομικά σκάφη έξαρτώνται κατά πολὺ ίλιγον την τιμή τών καυσίμων, διόπερ εύρισκεται ἐπί πολὺ σταθερωτέρας κλίμακος κόστους. Έκτός δύμως τών ά-

νωτέρω, ο πλοιοκτήτης άτομικον σκάφους θά έχῃ νά άντιμετωπίσῃ μόνον άνα τετραείς τάς δυνατάς διασκούμενες τιμών, ένω προκειμένου περι συμβατικού σκάφους ή άπρόσπτος αύτη περίπτωσης προκύπτει δις άνα έκαστον κυκλικόν ταξίδιον. Έπι πλέον τά συμβατικά σκάφη είναι λίαν τρωτά έξι ένδεχομένης στάσεως έφοδιασμού τών εις πετρέλαιεσως εις τούς διαφόρους λιμένας πετρέλαιεσως. Είς τό έγγυς μέλλον θά καταδηληθῇ μεγάλη προσοχή ἐπί έφαρμογῆς τών ταχυτέρων μεθόδων φορτώσεως και έκφρωσεως, οἵτινες θά έχουν ώς άποτέλεσμα τών περιορισμού τού χρόνου παραμονής έλιμενι πρός φορτοεκφόρτωσιν. Καὶ τό θέμα τούτο άποτελεί μέγι πλεονέκτημα υπέρ τών άτομικών σκαφών.

Μόλις ώς φθάσωμεν εις τό σημείον έκεινο εις διό άτομικόν σκάφος θά καταστή οίκονοικώτερον τοιούτου συμβατικής πρώσεως, τοιούτα σκάφη θά άρχισουν ναυπηγούμενα και τιθέμενα έν υπηρεσίᾳ, πράγμα διόπερ θέλει δηγήνησει εις μείωσιν τής τιμής τών άτομικών σκαφών, έκ τής όποιας θά προέλθῃ διόπεις δλόν και περιστότερα σκάφη έφοδιασθούν διά συστήματος άτομικής πρώσεως. Άποτέλεσμα τούτου θά είναι ή μέ έπιπτωχυνόμενον ρυθμὸν αύξησης τής ζητησίως άτομικών σκαφών.

Τό ύπερβαλλον βάρος τών άτομικής πρώσεως σκαφών δέν άποτελεί μειονέκτημα, έλαν τό ύπερβαλλον αύτού τού βάρος είναι 1.000, 2.000 ή άκομη και 3.000 τόνων. Είς τήν πραγματικότητα, είναι τούτο έπουστος άναντι τού έκποτίσματος και βιθίσματος τού σκάφους. Έπίστης, διότι τό βάρος τών καυσίμων ιπποδυνάμεων δέν άποτελεί μειονέκτημα ή άποτελεί τοιούτον συγκριτικών μικρᾶς σημασίας και μάλιστα περιοριζόμενον μόνον προκειμένου περι τού πρώτου λιμένος προσεγγίσεως, διόθεντος διότι μετέπειτα τό καταπανικόμενον καύσιμον πετρέλαιον θά πρέπει νά άντικαθίσταται δι' ήσου περίπτωσης βάρους θαλασσούρματος.

Κατά τά άνωτέρω έχει ήδη σαφῶς καταδειχθῇ, διότι τά άτομικά πλοῖα, κινούμενα διά πρωστάριους συστήματος 40.000 ή 50.000 πόπων, θά μεταβάλλωνται εις συναγωνιστικά. «Άλλα τούτο άντιμετωπισθή ή δυνατότης πρωστάριών συστήματον 100.000 ίππων ή και περισσότερων.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Τέσσαρες γυναίκες θαλασμηπόλοι και 31 άνδρες άποτελούν τό πλήρωμα τού μεγαλυτέρου σκαφήσ πρωστήματος 40.000 ή 50.000 πόπων, θά μεταβάλλωνται εις συναγωνιστικά. «Άλλα τούτο άντιμετωπισθή ή δυνατότης πρωστάριών συστήματον 100.000 ίππων ή και περισσότερων.

Τό δεξαιμεόπλοιον «Νισέκι Μαρού», έκποτίσματος 372.400 πόπων, θά πραγματοποιήσει 9 ταξίδια έπιτησίως μεταξύ Περσικού Κόπου και τής Ιαπωνίας, μεταφέρον συνολικῶς 4.000.000 τόνους πετρέλαιου.

Τό τάνκερ αύτό, τού όποιου αι έγκαταστάσεις λειτουργών κατά τό πλείστον αύτομάτως, έστοιχεσιν 11.000.000 λίρας στερλίνας, έχει μήκος 347 μ., πλάτος 54,5 και βάθισμα 27 μέτρων.

“THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD”

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ ■ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID
ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905 - 6 - 12

RIO DE JANEIRO

TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS

WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142

TELEGRAMS

PANELLENICA
RIO DE JANEIRO BRASIL

RUA NEWTON PRADO 67 67 A

RIO DE JANEIRO



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 - προξιφλήσεις ναύλων.

MIA TRAPEZA EIΣ THN ELVETIAN EIΣ THN DIAFHESEN THS
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΕΠΙΔΟΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ

ΥΛΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΝΙΑΡΧΟΥ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΤΟΜΕΑ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΚΛΙΝΗΝ ΘΑ ΝΑΥΠΗΓΗΘΟΥΝ 6 ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥΘ ΤΩΝ 300.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W. ΕΚΑΣΤΟΝ & ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗΝ "ΓΚΡΑΝΤΙ ΜΟΤΟΡΙ", ΤΗΣ "ΦΙΑΤ.", ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΙΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΜΗΧΑΝΩΝ ΕΙΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ & ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ ΜΕ ΣΤΟΧΟΝ ΤΟΝ ΤΡΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΝ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ, ΚΑΙ ΙΔΡΥΕΤΑΙ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΝ ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΩΝ & ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ Η ΕΓΚΡΙΣΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ ΥΠΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΙΔΡΥΣΙΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ ΕΝ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΚΑΪΖΕΡ

ΒΑΡΥΣΗΜΑΝΤΟΙ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΕΙΣ ΤΟΥ κ. Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΥ SD 14

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ του 21ου και τελευταίου άντιλιμπερτου SD14 της σειράς του τόσον έπιτυχούς προγράμματος τών «Ελληνικών Ναυπηγείων» Σκαραμαγκά, έδωσε την εύκαιριαν εις τὸν πρόσδρομον τοῦ Δ.Σ. τῶν Ναυπηγείων κ. Κων. Δρακόπουλον νὰ ἀνακοίνωσῃ τὴν ὑλοποίησιν τῶν ἐπενδύσεων τοῦ 'Ομίλου Νιάρχου εις τὸν ναυπηγικὸν τομέα, αἱ όποιαι θὰ ὑπερβουν τὰ 100 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἡτο φυσικὸν ἡ πρώτη εἰς μεγεθος βαρεῖα ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία τῆς χώρας νὲ εἰσέλθη πλέον εἰς τὴν διεθνή συναγωνιστικὴν ἄγορὰν δυναμικῶς, μὲ ὑποδομήν καὶ ὄργανωσιν ὑπολογίσιμον. Μεθοδικῶς κατὰ τὴν διαφρέσσαν δεκαετίαν, τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» Σκαραμαγκά ἐπεδιώξουν καὶ ἐπέτυχαν νὰ καταστούν πόλος ἔλεως διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῆς Ἑλληνικῆς καὶ τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Ἡ ἀνάληψις τοῦ προγράμματος κατασκευῆς ἐν σειρᾷ τῶν SD14, ἀπέτελεσεν ἀποφασιστικὴν καμπῆν εἰς τὸ μέλλον τῶν Ναυπηγείων. Κατέβιζαν οὐδὲ τοῦ ἀρτίου ἔξοπλισμοῦ των, συνεχώς ἐμπλουτιζόμενου διὰ συγχρόνου ὑλικοῦ, τοῦ ἐπιλέκτου ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ καὶ τὸν ὑπόδειγματικῆς ὄργανωσεως, δύνανται νὰ ἀνταποκριθοῦν πτήρως καὶ ὑπὸ ὄρους συναγωνιστικούς, εἰς τὸν τομέα τῶν νέων κατασκευῶν. Ἡ κτηθείσα ἐν τῷ μεταξὺ πείρω καὶ ἡ παγιωθείσα διεθνῶς φήμη τῶν «Ελληνικών Ναυπηγείων», ἀπετέλεσαν δύο εἰσέτι ἀποφασιστικούς παράγοντας, οἱ όποιοι ὥθησαν τὸν δημιουργὸν τῆς κολοσσιαίας αὐτῆς βιομηχανίας κ. Στ. Νιάρχουν νὰ ἀποφασίσῃ τὸ ἐπόμενον γιγαντιαίον βῆμα: Τὴν ἀνάληψιν παραγγελιῶν διὰ τάνκερς μαμμούθ.

Αἱ σημαντικαὶ ἀνακοινώσεις τοῦ κ. Κ. Δρακόπουλου δύνανται νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὰ ἔξης σημεῖα:

- Τὰ Ναυπηγεία Σκαραμαγκά θὰ προδοῦν εἰς τὴν κατασκευὴν ναυπηγικῆς κλίνης τῶν 300.000 τόνων d.w. (Βλέπε «Ναυτικά Χρονικά» 15ης 'Ιουλίου 1971), ἡ όποια θὰ είναι ἑτοίμη ἐντὸς δύο ἔως δύο καὶ ημίσεος ἔτῶν.
- 'Ανετέθησαν ἡδη εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγείων παραγγελίαι διὰ τὴν κατασκευὴν 6 ὑπερμεγέθων σκαφῶν τῶν 300.000 τόνων d.w., ἀπίνα θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν νέαν κλίνην.
- 'Υπεργάφη συμφωνία μεταξὺ «Ελληνικών Ναυπηγείων» καὶ τῆς Ιταλικῆς «Γκράντι Μοτόρι» τῆς Τριέστης, ἀνήκουσα εἰς τὴν «Φίατ.» καὶ τὸ κρατικὸν συγκρότημα IRI διὰ τὴν ἰδρυσιν συγκροτήματος ἐργοστασίων μηχανῶν καὶ χυτοσιδήρου, μὲ συμμετοχήν τῶν Ναυπηγείων κατὰ 70%. (Βλέπε «Ναυτικά Χρονικά» 15ης 'Ιουλ. 1971).
- Θὰ ἔκσυγχρονισθῇ τὸ διυλιστήριον 'Ασπροπύργου καὶ θὰ τριπλασιασθῇ ἡ δυναμικότητος του εἰς 4,5 ἔως 5 ἑκατομμύρια τόνων ἑτησίως.
- Θὰ ἴδρυθῃ διυλιστήριον δρυκτελάίων δυναμικότητος 100.000 τόνων.
- Εἰς τὴν δευτέραν κατηγορίαν τῶν ἐπενδύσεων τοῦ 'Ομίλου Νιάρχου, συνολικοῦ ὑψους 200 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἐμπίπτει καὶ ἴδρυσις ἐργοστασίου 'Αλουμινίου, ἐν συνεργασίᾳ μετά τοῦ Οίκου Κάιζερ.

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως τοῦ ἀντιλιμπερτου «Σκάταρτμιτριξ» παρέστησαν ὁ 'Υπουργὸς Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν κ. 'Ορ. Γιάκας, διπτηρωταπείσας ἀξιωματικῶν τοῦ Δ.Σ. καὶ ἄλλοι ἐπίσημοι. Πλοιοκτήτρια ἔταιρία τοῦ σκάφους εἶναι ἡ «Εικα



Ο κ. Δρακόπουλος όμιλων.

χές καὶ ἀπόδειξην, οὐτε ἡ ἐν σειρᾷ κατασκευὴ πλοίων εἶναι ἡ ξιαρτικῶς συμφέρουσα δι' ὅλους τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Ο χρόνος παραδόσεως ήτο δρυκικῶν 12 έβδομα-

δες, τὰ δὲ τοւεταῖα σκάφη τῆς σειρᾶς αὐτῆς παρεδόθησαν μὲ ρυθμόν, ἐν σκάφος ἀνά μηνα.

ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία σκάφη τὸν οστό σειρῆς εἰς τὸν τομέα τῶν Ναυ-

πηγείων των πρόγραμμα περιλαμβάνει ἔξι (6) σκάφη Λάινερς, τῶν 15.000 τόνων d.w., (7) ἐπάντι σκάφη Μπάρκ Κάρφιερς τῶν 35.000 τόνων d.w. καὶ (8) πέντε σκάφη μεταφορῶν προϊόντων πετρελαίου (Product Carriers) τῶν 30.000 τόνων d.w.

Διατίθεται προτίθεσισ τῶν κατασκευαστικῶν, ἐπισκευαστικῶν καὶ βιομηχανικῶν δραστηριοτήτων, τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» διαθέτουν ἐξοπλισμὸν ὑψους 50 ημέραν, δολλαρίων, περιλαμβανούσα μίαν μόνιμην δεξαμενὴν τῶν 250.000 τόνων, τρεις ναυπηγικά κλίνας, τρεις πλωτάς δεξαμενῆς χωρητικότητος 70.000, 60.000 καὶ 40.000 τόνων, ἐνα πλωτὸν γερανὸν τῶν 130 τόνων, 23 γερανούς, ἐκ τῶν οποίων οἱ 3 τῶν 50 τόνων καὶ 2 τῶν 100 τόνων, ὡς καὶ 5 ιδιόκτητα ρυμουλάκα.

Τὸ 'Ελαστοπουργείον σχεδιασθεῖσα ὀρχικῶς διὰ παραγωγὴν 30.000 τόνων ἑπτησίων διὰ τῆς προσθήτης νεων μηχανημάτων καὶ ἐπεκτάσεως, πήγησε τὴν διεθναποκόπτητην τοὺς εἰς 60.000 τόνων ἑπτησίων προβλέπεται δὲ καὶ περαιτέρω σύντομον μεχρι 120.000 τόνων.

Μεταξὺ τῶν κυριωτέρων μηχανημάτων τοῦ 'Ελαστοπουργείου ἔγκαθιστανται ηδη μέγας ρόλος εὐθυνωσας ἐλαστρωτῶν, ναυπηγικῆς πρέσσας 1.000 τόνων, 2 ηλεκτρονικῶν μηχανῶν κοπῆς ἐλαστρῶν καὶ πολλὰ ὅλλα σύγχρονα μηχανῆματα.

Τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεία ἀπαισχολοῦν σήμερον 6.500 ηπαλλήλους καὶ ἐργαστοτεχνίτων.

Εἰς τὸν ἐπισκευαστικὸν τομέα, ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ 1957 ἔχουν ἐπισκευασθεῖ 2.750 πλοίοι, συνολικῶν 75.000.000 τόνων d.w.

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΒΙΟΜΗΧΑΝΙΣΗΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

«Εἰς τὸ σημεῖον τούτῳ, ἀς μᾶς ἐπιτραπῇ νὸ εὐχαριστήσωμεν τὸ προσωπικὸν διὰ τὰς ἀκόντους προσπελεύσεων τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν ἐμπιστοσύνην μὲ τὴν ὄποιαν μετριόδους.

Τὸ ἐπιβλητικὸν έργον τὸν 'Ελληνικά Ναυπηγείων ἀποτελεῖ μέρος τῆς γενικῶν τερας προσποθετικῆς τοῦ 'Ομίλου Νιάρχου, διὰ τὴν Οἰκονομικήν καὶ Βιομηχανικήν ἀνάπτυξιν τῆς Χώρας.

Πρόγραμματα κατὰ τὴν περίοδον πρὸ τοῦ 1960, ὁ 'Ομιλος Νιάρχου πλήν της ἐντὸνου δραστηριότητος εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα ὑπέρβαν πρωτοπόρος εἰς τρεις βασικούς τομεῖς τῆς βασικῆς βιομηχανίας.

Τὴν ιδρυσιν τῶν Ναυπηγείων, ἡ συμμετοχή εἰς τὴν ιδρυσιν τοῦ 'Αλουμινίου 'Ελλάδος καὶ ἡ λειτουργίας καὶ ἐκμετάλλευσις τοῦ πρότονος Διυλιστηρίου τῆς Χώρας ἐδωσαν τον τόνων εἰς τὸ βιομηχανικὸν ὅλη τῆς Εποχῆς ἐκείνης.

Διὰ τὴν περιοχὴν τῆς προσπελεύσεως ταύτης κατεβλήθη ἐπίπονος προσπελεύσεις, ἀντιμετωπίζονται δὲ πλείστοις οἵσαι δυσχέρειαι καὶ ἡ μικροτέρα ἀσφαλὲς δὲν εἶναι ἡ διεθνῆς νομιμοτικὴ κρίσις, σοδοῦσα ἀπὸ μακρού χρονού καὶ λαδούσα προσφάτως, ὡς γνωρίζεται, ὀδυσσεῖον χαροκτήρο.

Πορά τὰς δυσχερίας ταύτας εἶναι χαροκτηριστικόν, ὃτι προσχωρούμενον πάντοτε μὲ ἀπόδιτον συνέπειαν καὶ ἐκπληρούμενον τὰς δυσχερίεσις μας τὸν ἀκέραιον.

Σήμερον καὶ οἶκος τοῦ πρώτων βιομηχανικὸν ὄλμα, ὁ 'Ομιλος Νιάρχου δίδει ἔνα νέον ἐπιβλητικὸν παρόν εἰς περίοδον ἐντὸνου ἀναπτύξας τῆς 'Εθνικῆς Οικονομίας. Πρόκειται διὰ τὰς ἀπενδύσεις, αἱ όποιαι προβλέπονται μὲ τὴν γνωστὴν Σύμβασιν τοῦ 'Απριλίου 1970.

Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΥΨΟΥΣ 200 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛΑΡΙΩΝ

» "Ας μάς έπιτραπή νά περιγράψωμεν έν γενικές γραμματικές της Συμβάσους ταύτης, η οποία προβλέπει συνδικαλικάς έπενδυστες ύψους 200 δισ. δολαρίων. Ήτη πρώτη κατηγορία των έπενδυσεων περιλαμβάνει τέσσερας μεγάλας έπενδυστες.

Την έπεκτασην των Ναυπηγείων, την ίδρυσιν έργοστασίου Μηχανών, την έπεκτασην του Διυλιστηρίου Ασπροπύργου και την ίδρυσην Διυλιστηρίου Ορυκτέλαιων.

Η έπεκτασης των Ναυπηγείων θα πραγματοποιηθεί διά κατασκευής ναυπηγικής κλίνης 300.000 τόν. d.w., η οποία θα είναι έτοιμη έντος 2-2½ έτών, δηλαδή πολύ λιγότερον από την Συμβατική προθεσμία, ήτις είναι τό τέλος του 1977. Η πρεργοστική έχει συντελεσθεί κατό το μεγαλύτερο μέρος και έντος του πρώτου 150μέτρων του Νοεμβρίου άναμενεται η υπόβαθρη προσφορά διά το έργον τουτού περιοδού τεχνικών έταιριών.

Έπι έπεκτασης της Ναυπηγείων θα πραγματοποιηθεί διά ναυπηγώμενων, διότι ήδη έχουν παραγείδια διά ναυπηγήσιν δια Λεξαρεντόπολην τών 300.000 τόν. d.w.

Η περαιτέρω άναπτυξης της Ναυπηγικής Βιομηχανίας θα έξιρθηθεί από τός χρηματοδοτικάς δυνατότητας της Έθνικής Οικονομίας, ώς και την έπερκειαν του εδιδούμενον πρωπατικού.

Πιστεύουμεν, ότι οιδικήτης πολιτική, η οποία θα άγγεινη ή δεν θα έκτιμητη δύναταις τους παράγοντας τουτους, θα δημηγορήσεις δύσιαν κρίσιν, ώς συμβαίνει στήμερον εις τα Εύρωπαϊκά Ναυπηγεία.

ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

» Σχετικώς με τό έργοστασίου μηχανών προέβη μεν εις κατ' αρχήν συμφωνίαν και υπεγράφη Letter of Intent, μετα της Ιταλικής Grandi Motori Trieste ανέκουστας εις την Φιάτ και την Δημοσίαν Επιχείρησην IRI.

Εις την ίδρυσησμένην έταιριαν — φορέα της έπενδυσεως — θα μετέχουν τά «Ελληνικά Ναυπηγεία» και τό 70%, ή δε Grandi Motori και τό 30%.

Η συνεργασία αυτή είναι χαρακτηριστική της έμπιστουσής με την οποίαν αι ξένων βιομηχανία πειριάλλουν το Ναυπηγείον μας.

Τό «Έργοστασίου θα κατασκευάζη κατ' έτος μηχανών συνολικής ισχύος 200.000 ίππων.

Τό συγκόρτημα θα περιλαμβάνει χυτήριον σιδήρου δυναμικότητος 5.000 τόνων εις πρώτην φάσην, 7.000 δι. τόνων εις δευτέραν φάσην.

Τό 50% της παραγωγής του χυτήριον θα καλύπτη τάς άναγκας του έργοστασίου μηχανών, ή δε τού πυλούποιον, μέρος θα καλύπτη πλήρως τάς άναγκας της έσωτερηκής άγοράς, μέρος δε θα έξιγεται, πρακτικότης άντων σημαντικής εξοικουνησίας συναλλάγματος, διότι έπειτας της έξαγωγικής του δραστηριότητος θα υποκαταστήση πλήρως τάς εισαγωγών.

Τό χυτήριον, τό πρώτον του μεγάθευς τούτου ί-

θρυμμενον έν 'Ελλάδι, άποτελει βασική μονάδα υποδομής διά την άναπτυξιν τών διδών βιομηχανιών τής χώρας θα καλύψη δε έν αισθητον κενόν.

Η κατασκευή θα διλογηθεί έντος του προσεχών τριών έτων, ήτοι πολύ πρό της συμβατικής προσεγίας, η οποία είναι τό τέλος του 1976.

Ότι γνωρίζετε η Φιάτ είναι έν εκ των μεγαλύτερων βιομηχανιών συγκροτημάτων του κόσμου, με τεραστίας έπενδυστες εις την αυτοκινητοβιομηχανίαν, σφαιροτρίβεις και εις πλειστους άλλους τομείς. Διανοίαται, έπομένων δρίζοντες νέοι διύπειραστέων συνεργασίας.

ΤΟ ΔΙΥΛΙΣΤΗΡΙΟΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Η έπενδυσης είς τό Διυλιστήριον Ασπροπύργου συνίσταται εις τόν παρούσην και τριπλοσίασμόν της παρούσης δυναμικότητός του, ήτοι μετά την έπεκτασή της συμβατικής θα ανέλθη εις 4.500.000 - 5.000.000 τόνους.

Άι έργοστασία ήρεται τό παρελθόν θέρος, θα διλογράφουν δέ την προσεχή άνοιξην, ήτοι και πάλι πρό της συμβατικής προθεσμίας.

Έπι πλέον κατασκευάζονται νέον προδόλπτα εις τόν Ασπροπύργου διά την διακίνησην τών προϊόντων, θα προχωρήσουν δέ και εις την κατασκευήν συνχρόνου δικτύου διανομής.

Τό Διυλιστήριον ανήκει εις μικτήν Εταιρίαν εις την ποικιλίαν τό Δημόσιον κατέχει τό 1/3 τών μετοχών, δέ δι. «Ομίλος Νιάρχου» τό 2/3.

Ενέλπιστούμεν, ότι το σχήμα τούτο συνδυάζειν τό Δημόσιον συμφέρον και την πρωτοβουλίαν της έδιωτης έπιχειρήσως, θέλει απέδικηθη ιπτίκες και θα αποτελέσῃ προηγουμένων και πρόπτου προ μημονίουν.

Άπο πλευράς μας θα πράξωμεν, διότι είναι δυνατόν διά την έπιτυχίαν του.

Και περαιτέρω θ. κ. Δρακόπουλος υπεγράμμισε τά έξης :

«Ας μάς έπιτραπή όπως διατυπώσωμεν τάς έπιφυλάξεις μας ώς πρός την βιωσιμότητα έτερων διυλιστηρίων, τά όποια χαρακτηρίζονται ώς έξαγωγικά, δεδουλένους ότι αι δινατατήτες έξαγωγών είναι σχεδόν άνυπαρκτοι.

» Είμεθα βέβαιοι, ότι τά διυλιστήρια ταύτα κατ' ούδενα λόγον θα στραφούν πρός την έσωτερηκήν άγοράν, τό δικαίωμα είς την οποίαν προϋποθέτει, ώς συμβαίνει εις την περίπτωσίν μας, άλλας βιομηχανικάς έπενδυσης άναλογου ύψους μέτα τις ίδιας μας.

» Ότις πρός τό διρκύτελαια, προβλέπεται δι. Ίδρυσης διυλιστηρίου δυναμικότητος 100.000 τόνων. Ή προεργασία έχει ήδη

όλοκληρωθή αι δέ έργασίαι θά άφρισουν συντόμως, διά της άλλοκληρωθούν έντος τών συμβατικών προθεσμιών.

» Δέν δυνάμεθα παρά νά έκφρασωμεν τάς άνησυχίας μας διά τόν τομέα τών δύρκεταισίων. Αι άνησυχίαι αύται βασίζονται εις τάς μικράς διαστάσεις της έλληνικής άγοράς, την παροχήν αδειών διά διυλιστήρια πολλαπλασίας δυναμικότητος και τάς δυσχερείας έξαγωγών τού πλεονάσματος εις ίκανοτοιητικάς τιμάς.

ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΛΑΟΥΜΙΝΙΟΥ

» Τάς άγωτέρω συνιστούν τάς έπειν δύσεις τής Ι. Κατηγορίας, τών όποιων τό ύψος θά υπερδηλή αισθητώς τά 100 έκατ. δι. λάρια.

Ότις πρός τό Διηπέριον ταύτην έπεινον προτείνειν τήν ίδρυσην έργοστασίου «Αλουμινίου έν συνεργασία μετό του Οίκου Kaiser.

Ενέλπιστούμεν, ότι η πρότασίας μας θα γινη άποδεκτή. Πέραν της γνωστής συνεπείας μετά τής όποιας έπιληρουντές τάς υποχρεώσεις μας, διαστενεύει και συγκεκριμένην πειραν επί του θέματος λόγω της αποσκοτικής συμμετοχής μας εις την έδρυσην τής πρώτης βιομηχανίας «Αλουμινίου τής Χώρας, διά την οποίαν ο «Ομίλος Νιάρχου» άπρεξιανούσης και κύριος ίδρυτης μετά της έπιστρεψης Pechiney.

Αυτό είναι έν άλιγον τό έπιβλητικόν έργον του Ομίλου Νιάρχου, διά τό οποίον αισθανόμεθα πραγματικής υπερηφανείαν. Καρπός διλης της προστασίας τουτής είναι και τό σκάφος που θα καθελκυσθεί μετ' άλιγον.

Μπάτα τήν άπομάρκυρν του έν της δεξιαμενής αύτης, και πρό της τοποθετήσας της τρόπιδος του προτού Μπατά Καρρέρ τόν 35.000 τόν. d.w., θα εισέλθουν εις άστην πρός δεξαμενούμενον δύο έν τών μεγαλύτερων πετρελαιούφων τού διμίου Νιάρχου. Τό «World Knowledge» 88.000 τόνων d.w. και τό «Eunavia Σταύρος Νιάρχου» 212.350 τόν. d.w. Τό τελευταίον είναι τό μεγαλύτερον σκάφος, τό όποιον έπειστεύει ποτέ τό «Ελληνικά θέστα δι» έκτελεσιν έπικευσών. Αμφότερα, είναι ήγκυροδολέμα έναντι σας άναμενοντας την σειράν τών νέων εισαγωγών.

Εύχοριστούμεν τούς πλοιοκτήτας τού σκάφους τεύτου διότι μάς ένεπιστεύσαν τήν κατασκευήν, τήν Χρηματοδοτικήν Όργανισμού διά την συνεργασίαν των και τήν Κυβερνητικήν, ώς και τάς Δημόσιας Υπηρεσίας, διότι χώρις εις τήν πολιτικήν των και την πομπαράστασίν των κατέστησαν και καθιστούν δυνατήν τήν δημιουργικήν μας δραστηριότηταν.

FENTIS SUPPLY CORP.

FORMERLY

STANDARD & HALL MARINE SUPPLY Co.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE-CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - SPARE PARTS AND MARINE SPECIALTIES

REPLACEMENT PARTS FOR ALLIS - CHALMERS, G. E., WESTINGHOUSE, DE LAVAL

ALSO

WORTHINGTON AND COFFIN PUMPS

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS-MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS CO. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS -

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS IN STOCK - B & L BLOCK

FOREIGN AND DOMESTIC POLYPROPYLENE SYNTHETIC ROPES, IN STOCK

LIFEBOATS AND LIFEBOAT EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO

503 N. HARKER STREET P. O. BOX 1740

SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476

834-3648, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΚΙΝΗΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ο Πρόεδρος της 'Επιτροπής 'Εμπορικής Ναυτιλίας της Βουλής τῶν 'Αντιπροσώπων κ. Ε.Α. Γκάρματζ (Δημοκρατικός της Μαίρη-λαντ) έδήλωσε ότι θὰ καταδίλθουν προσ-πάθεια είς τὸ Κογκρέσον διὰ τὴν παροχὴν φορολογικῶν κινήτρων ὑπὲρ 'Αμερικανικῶν ἔταιριῶν ποιουμένων χρήσιν πλοιών ὑπὸ τὴν ἀστερόδεσσαν. Κατὰ πάσαν πιθανότητα θὰ πρόκειται περὶ φορολογικοῦ εὐεργετήματος

7% ὑπὲρ Ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν ἐπὶ τῷ δαπανῶν διά ναύλους καταβολούμένους εἰς Ἀμερικανικάς ναυτιλίακάς ἐταιρίας. Τό μετροῦ τούτῳ είναι συνατόν νά ἐνσωματωθῇ εἰς Νόμους, καλύπτοντας τάς προτάσεις, τοῦ Προέδρου Νίζου περὶ φορολογικῶν κινήτρων χάριν ἐπιχειρησιακῶν ἐπενδύσεων.

‘Ος ἐπίστης ἐδήλωσεν ὁ κ. Γκάρματζ, οὐ-
τος πιστεύει ότι τὸ ἀνωτέρω μέτρον ἐναρμό-
νιζεται μὲν τὴν ὀλην κυβερνητικην προστά-
θειαν ὑπὲρ ὑποστηρίξεως τῆς κεκαμένης
Ἀμερικανικήν οἰκουμενιας καὶ Ιδαιτέρως ὑ-
πὲρ τῆς τονώσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας
τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΟΥ 1970. Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ. ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. Η ΝΕΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ.

"Η ἐπ' εύκαιριά τῆς «Ἡμέρας τῆς Ναυτιλίας» (20 'Ιουλίου) κυκλοφορήσασα ὑπὸ τοῦ Ἰαπωνικοῦ Ὑπουργείου Μεταφορῶν λευκὴ βίβλος τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, περιέχει λόγων ἐνδιαφερούσας πληροφορίας ἀφορώσας εἰς τὰ προβλήματα τοῦ Ἰαπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Κατά τὰ παρεχόμενα στοιχεῖα, δὲ Ιαπωνικός έμπορικός στόλος, δύστις συνέχιζε τὴν ἀνοδικήν του πορείαν κατά τὸ πρῶτον ἔξα- μηνον τοῦ 1970, ἐσημένως μικράν πτώσιαν κατά τὴν τελευταίαν τριμήνιον, ἔξι αἰτίας τῶν περιοριστικῶν οἰκονομικῶν μέτρων τῆς Κυβερνήσεως. Πάντως δὲ στόλος οὗτος λογι- ζεται ὡς δὲ πλέον σημαντικός τοῦ κόσμου, περιλαμβάνων μεσούντος τοῦ 1970 ἄνω τῶν 27 ἑκατομ. τόνων γκρός. Ἡ ἀναλογία του ἐπὶ τῷ παγκοσμίῳ στόλου ἀνήλθεν εἰς 11,9%. Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν πλοίων του τὰ 1.262 είναι ἄνω τῶν 3.000 κ.ο.χ. καὶ συνο- λικῆς χωρητικότητος 22.590.000 κ.ο.χ.

"Εξ αιτίας της οικονομικής καταστάσεως της χώρας, τόξο εξωτερικού αύτης έμποριον άνεπτυχθή μέχρι τού σημείου ώστε νά κατέχῃ τό 20% τού παγκοσμίου θαλασσίου έμποριου. Ειδικότερον αι εισαγωγαί σιδηρομεταλλεύματος έφθασαν τό 39% της παγκοσμίου διακινήσεώς του, αι εισαγωγαί γαια-αιθράκων τό 50% και αι εισαγωγαί πετρελαιοειδών τό 15%. Αι εισαγωγαί της Ιαπωνίας ηγήθησαν κατά 8,7% έναντι τού προηγουμένου έτους και αι εισαγωγαί της κατά 20,7%. Έν τούτοι ή συμμετοχή της Ιαπωνίκης σημαίας είς τό έξωτερικόν έμποριον της χώρας έμειώθη (κατά 3,5% είς τάς έξαγωγάς και 0,2% είς τάς εισαγωγάς) δεδομένου ότι ή άναπτυξις τού στόλου υπήρξε κατωτέρω της αύξησεως τού έμποριού, έξ αιτίας της ηγήμενης πωλήσεως σκαφών εις άλλοδαπούς. Τό κενόν έπιληρωθή έν μέρει διά της ιαπωνώσεως ξένων πλοίων.

Τό Ισοζύγιον τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ἔκλεισε τὸ 1970 μὲν Ἐλλειμμα 1.095 ἑκατομ. δολλαρίων. Τό Ἐλλειμμα τού ισοζυγίου τῶν ἐποπέδων καὶ τῶν διπανῶν ἐκ νούλων ἐμειώθη κατὰ 12 ἑκατομ. δολ. χάρις εἰς τὴν ἕκμετάλλευσιν μεγάλου φοιτημού νέων σκα-

φῶν, ἀλλὰ τὸ ἔλλειμμα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ηγέρθη κατά 123 ἑκατομ., διλ. Ἑνεκα τῆς αὐξήσεως τῶν δαπανῶν διὰ ναυλώσεως ἔξιν πλοίων καὶ διὰ λιμενικὰ δικαιώματα.

Τά έκ της έκμεταλέυσεως τών πλοίων έσοδα τών 40 έπιχορηγουμένων Ιαπωνικών έταιριών νόμιζαν κατά 27,3% (856.900 έκατομ. γιέν) ἐνώ τὰ έξιδα νόμιζαν κατά 23,7% (771.000 έκατομ. γιέν). Προέκυψε καθαρό δέκαρδος 85.900 έκατομ. γιέν. Πάντως κατά τὸ διάστημα τῆς τελευταίας ἔπιταξίας τὰ ἐκ τῆς ναυτιλίας κέρδη ἐμφανίζονται μειωμένα καὶ ή ἀπόδοσις τοῦ κεφαλίου οὐχὶ ίκανοποιητική. Κατά τὸ 1970 ἐντούτοις ἑστημένη σημαντικὴ βελτίωσις ἀναφερομένη εἰς δλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλίας. Οὖν τὰ πλοῖα κοντένερες ἔξηκολουθησαν ωὐ εύρισκουν ίκανοποιητικὴν ἀγοράν καὶ τὰ κλασικὰ πλοῖα γνωμῆς εἰργάσθησαν ἀπόδοτικώτερον, παρ' ὅτι ἀνέμεντο, χάρις εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ναύλων καὶ τῶν τιμολογίων τῶν Κονφεράνς. Ἐπίσης τῆς γενικῆς αύξησης τῶν ναύλων παρέβληθησαν καὶ τὰ κοινὰ φορτηγὰ πλοῖα; ὅχι, δίκαια, καὶ τὰ πετρελαιοφόρα καὶ τὰ πλοῖα ἔξεδι-

MALTA
ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΧΕΙΑΝ
ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ
ΑΙΓΑΙΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΑΦΟΡΟΥΣ ΜΟΥΣΑΙΟΥ ΠΟΛΙΣ

S MIESUD & SONS LTD

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

REFERENCES AND NOTES

7 East Street, Valletta — MALTA
Tel. FULLNAME Phone: 24188

Tel. SILNAVE Phone: 78109
23834

30921

TELEX NO. MALTA 277

PENIKON ΗΡΟΕΙΔΕΙΟΝ
ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

THE ALBERTAZ EN MARTE

κευμένων μεταφορών, διότι είς τὴν μεγάλην των ἀνάλογίαν είχον δεσμευθή διά χρονουαλώσεων. Τὸ ἐνεργητικὸν τῶν ὡς ἄνω 40 ἑταιριῶν ἀνήλθεν εἰς 1.194.000 ἑκατόν, γιενείς τὸ τέλος τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1970 ἥτοι τὴν 31 Μαρτίου 1971 (αὐξῆσις 16,5%). Τὸ ἐνεργητικὸν τούτο περιελάμβανε 1.045.000 ἑκατ., γιεν δανειακοῦ κεφαλαίου (αὐξῆσις 18,7%) και 149.800 ἑκατ. γιεν καθαροῦ κεφαλαίου (αὐξῆσις 3,5%). Οἱ ἀριθμοὶ δεικνύουσσι ὅτι ἡ ἀπόδοσις τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου εἰς τὴν Ἰσπανίαν είναι ὀλιγώτερον εὐνοϊκή ἐν σχέσει πρὸς τὰς λοιπὰς βιομηχανικάς ἐπειδύσεις, πράγμα τὸ διόρθωτον.

‘Ως γνωστὸν ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ήτις εἶχε χαραχθῆ τὸ 1969 προέβλεπεν ἐπησίαν αὔξησιν του στόλου κατά 8,5% μέχρι τοῦ 1974, οὕτως ὥστε ἐντὸς τῆς πενταετίας νὰ προστεθῇ νέα χωρητικότης 20.500.000 κ.ο.χ. ‘Η οἰκονομικὴ ὄμοις ἀνάπτυξις τῆς Ἰατνίας ὑπήρξεν ἀνάπτερα τῶν προβλέψεων καὶ κατέσπη φανερὸν ὅτι αἱ εἰσαγωγικαὶ καὶ ἔξαγωγικαὶ ἀνάγκαι τῆς χώρας, αἱ ἀναφέρομεναι κυρίως εἰς τὰ πετρελαιοειδῆ, τὸ γαϊανθρακαὶ καὶ τὰ μεταλλεύματα, θὰ ἤσουν ἀνάπτεραι τῆς χωρητικότηος ἢν προέβλεπε τὸ πρόγραμμα τοῦ 1969. ‘Η μελέτη τοῦ προβλήματος ἀνέτειθη εἰς εἰδίκον Συμβούλιον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν προτίμων, τοῦ δποίου ἡ Κυβέρνησις υἱόθετησε, τὸν Μάιον τοῦ 1971, τὴν τροποποίησιν τοῦ ἀρχικοῦ προγράμματος. Συμφώνως πρὸς τὸ νέον σχέδιον ὁ ρυθμὸς τῆς ἐπησίας αὔξεσσως τοῦ στόλου καθωρίσθη εἰς 10,6% ἵνα ἡ συνολικὴ χωρητικότηος τοῦ 1974 φθάσῃ τὰ 28.000 κ.ο.χ. ‘Ἐκ τούτων 19.500.000 κ.ο.χ. θὰ κατασκευασθοῦν βάσει τοῦ κυβερνητικοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος. ‘Απεισίσθια ἐπίστις ἡ παροχὴ δαιναίων πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς κατασκευῆς τῶν νέων πλοίων των, ἀν καὶ μὲ δρους δλιγάντερον εὐνοικούς ἀπὸ πρότερον.

‘Οις πρός τὴν πραγματοποίησιν τοῦ νέου σχεδίου διατυπούνται ὡρισμέναι ἐπιφύλαξεις. Τονίζεται στοιχεῖο ή αὐξησης τῆς τιμῆς τῶν πλοίων ὑπάρχειν δυσαναλόγων μεγάλη, ἀκελθυστική μεταξὺ τῶν ἑτανῶν 1971 καὶ 1972 εἰς 30%, ἐνώ παραλλήλως ἡ πτώσις τῶν ναυλῶν εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν δὲν παρουσιάζει οὐδόλως ἐθαρρυντικάς προσποτικάς. Περά ταῦτα η κατασκευὴ ἐνός μεγάλου ἀριθμοῦ νέων στακφαλίκων κρίνεται ἀπαραίτητος ἵνα η Ἰαπωνία ἐξασφαλίσῃ τὴν σταθερότητα συμμετοχῆς εἰς τάς θαλασσίας μεταφοράς τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου.

ΓΙΕΝ ΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Δέν άναμένονται Ιδιαιτέρως βερεῖαι συνέπειαι διὰ τὴν Ἰαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν ἐκ τοῦ νομισματικού σάλου καὶ Ιδιαίτετα ἡ τῆς Ἐλευθέρους πρὸς τὴν ἀνιόσσαν διακυμάνσεως τοῦ γείνεται. Οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοί, ἀπὸ καιροῦ ἀνησυχοῦντες διὰ τοιούτουν ἐνδεχόμενον, ἐπέμεινον ἐπὶ τῆς πληρωμῆς εἰς γιέν, ἀντὶ τῶν δολλαρίων. Ἀναμένονται δομικαὶ καὶ σημαντικαὶ ζημιαὶ ἐκ τῶν εἰς δολλάρια ναυπηγικῶν συμβολαίων, φημολογεῖται δὲ εἰς Τόκιο ὅτι οἱ Ἰάπωνες ναυπηγοὶ θὰ ἀπαιτήσουν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν ἀπόζημώσεις ἐπίπεδου ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἐνδεχόμενον εἶναι, ως ἀναγράφεται, ὅτι η Ἰαπωνικὴ Κυβέρνησις θὰ παράσῃ ἄλλα ἀνταλλάγματα δεδομένου ὅτι δεν τυγχάνει οὐδόλως ἐπιθυμητὴ ἡ τυχὸν κατάρρεψις τῆς παγκοσμίου γονήτου καὶ τὴν πρώτην θέσιν κατεχοῦσσης Ἰαπωνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Εικάζεται ότι έντος, φέρ' είπειν, των 18 προσεχών μηνών ή 'Ισπανική Κυβένδησις είναι δυνατόν νά ανθεωρήσῃ τὸ διά τὴν ίδιαν της σημαίαν ναυπηγικού πρόγοσμα ακατέ τρόπους εύνοισθε τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ὃς δι' ὑψηλοτέρου ποσοστού κέρδους ἔτι κατασκευῆς τάκερος η μπάλκ κάρριερος ὑπό τὴν θεινικὴν σημαίαν. 'Ἐφ' δύον μά-

λιστα ή παρούσα κρίσις τής ναυλαγοράς ήθελε συνεχισθή έπι μακρόν, είναι δυνατόν νά δοθῇ μεγαλύτερα σημασία καὶ εἰς τάς διάλογοιν 'Ιαπωνών ναυπηγήσεις εἰς τό έξωτερον, πρὸς ἐπιδίωξιν μεγαλυτέρας συμμετοχῆς εἰς τάς μεταφοράς βιομηχανικῶν Α' ὥλων δι' Ιαπωνικοῦ τονάζ. Μία τοιαύτη ἐπιδίωξις καὶ πολιτική θὰ ἡτο σύμφωνος καὶ πρὸς ὅλας μελλοντικάς ἔξελιξεις διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τοῦ Ιαζυγίου έξωτερικῶν πληρωμῶν ἐκ τῶν ἀδήλων πόρων τῆς Ναυπιλίας, ἀντὶ τῆς προσκολλήσεως εἰς τὰ ύφαντουργικά προϊόντα, τὰ τρανσίστορς καὶ ὅλας ἔξαγγώγιμα προϊόντα «Made in Japan» εἰδη, τὰ ὅποια προκαλοῦν καὶ ἀντισταθμιστικάς ἀντιδράσεις ἄλλων θιγομένων κρατῶν.

•

ΜΕΙΩΣΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΩΝ ΓΕΝΝΗΜΑΤΩΝ

Μεταξὺ τῶν γεωργικῶν κύκλων τῆς 'Ιαπωνίας ἐπίκρατον σκέψεις περὶ μειώσεως τῶν ἔξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰσαγωγῶν γεννημάτων προοριζόμενων διὰ τὴν κτηνοτροφίαν πρὸς τὸν σκοπὸν ἔξουδετερώσεως τῶν 'Αμερικανικῶν ἀπαίτησεων περὶ ταχείας ἀποκαταστάσεως ἐκ μέρους τῆς 'Ιαπωνίας τῆς ἐλευθερίας εἰσαγωγῶν γεωργικῶν προϊόντων.

'Υποδεικύεται η ὑδημένη εἰσαγωγὴ ἀπὸ τὴν Κίναν, Ταϊλάνδην, Αὐστραλίαν, 'Αργεντινὴν καὶ Νότιον 'Αφρικήν χάριν μειώσεως τῆς μεγάλης ἔξαρτησεως τῆς 'Ιαπωνίας ἐκ τῶν 'Αμερικανικῶν προμηθεῶν.

Τὸ θέμα τῆς χαλαρώσεως τῶν 'Ιαπωνικῶν περιορισμῶν ἐπὶ τῶν 'Αμερικανικῶν γεωργικῶν προιόντων θὰ συζητηθῇ κατὰ τὰς κοινᾶς ὑπουργικάς δισκούλησύεις 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ 'Ιαπωνίας εἰς Οὐάσιγκτων, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός.

'Η 'Ιαπωνία εἰσήγαγε κατὰ τὸ παρελθόν ἔπειτα 8.100.000 τόνους γεννημάτων διὰ τὴν κτηνοτροφίαν — ὡς ἀράβοσίτου καὶ σόργου — τὰ τρία τέταρτα τῶν ὅποιων προῆλθον ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

νων ἔκαστον, ίταλικά ὀδελφά ὑπερωκεάνιας «Μικελάντζελο» καὶ «Ραφαέλλο» ἀνέλαβον ὑπηρεσίαν εἰς τὴν τακτικὴν γραμμὴν 'Ιταλίας/Νέας 'Υόρκης μόλις πρὸ δετίας, προστεθέντα εἰς τὰ τότε ἡδη ὑφιστάμενα ὄλλα δύο πολυτελῆ ὑπερωκεάνια «Λεονάρδον τὰ Βίντσι» καὶ «Χριστόφορο Κολόμπο». 'Εδημιουργήθησαν οὕτω τότε ὑπὸ τῶν 'Ιταλῶν προσδοκοῖς περὶ τῆς ἐπικρατήσεως τῶν εἰς τὴν γραμμὴν Βορείου 'Απλαντικοῦ, μὲν κανῆτρα οὐχὶ μόνον οἰκονομικά καὶ τουριστικά, ὄλλα καὶ γοήτρου. Πλήρης δῆμος τῶν οὔτω αἰσιοδόξων, ὑπῆρχαν καὶ ἀπαίτησοδοῖς οἵ τε τελευταῖοι οὗτοι δικαιώνονται σήμερον.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, τὰ «Μικελάντζελο» καὶ «Ραφαέλλο» διεκινήθησαν μὲν ἐπιβάταις ἀντιστοιχοῦντας κατὰ μέσον δρόν πρὸς τὰ 60% μόνον τῆς δυναμικότητος τῶν 1.755 ἀτόμων. Κατὰ τὴν χειμερινὴν περιόδον δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἦτο πολλάκις ἵσος πρὸς τὸν πληρώματος τῶν 720 ἀτόμων. Πάντα ταῦτα ησαν ἡ συνέπεια τοῦ γνωστοῦ γεγονότος τῆς στροφῆς τῶν ἐπιβατῶν πρὸς τὰς ἀεροπορικὰς συγκοινωνίας. Μεταξὺ τοῦ 1962 καὶ 1970 οἱ ἐπιβάται τῶν ἀεροπλάνων εἰς τὰς γραμμὰς 'Απλαντικοῦ ὑδημήσαν ἀπὸ 3.400.000 εἰς 8.200.000, ἥτοι ὑπερεδιπλασιάσθησαν, ἐνῷ οἱ διὰ ὑπερωκεάνιαν διακινθέντες ἀπὸ 820.000 κατῆλθον εἰς 252.000, ἥτοι εἰς τὸ τρίτον καὶ πλέον.

'Υπελογίσθη διτὶ, ἡ διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου 'Απλαντικοῦ ἐπιχορήγησις τῶν ἀνωτέρων τεσσάρων ὑπερωκεάνιων ἐκδότιεν εἰς τὴν 'Ιταλικὴν Κυβέρνησιν \$ 80 - \$ 90 κατὰ λεπτὸν (ἥτοι περίπου \$ 5.000 καθ' ὅραν ἢ \$ 120.000 κατὰ 24ωρον ἢ \$ 45.000.000 ἐπησίως).

Τὸ θέμα τῆς ἀντιοικονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπερωκεάνιων εἶναι, ὡμας, γενικωτέρας ἐκτάσεως διὰ τὴν 'Ιταλίαν (ὅπως καὶ διὰ τὰς λοιπὰς ναυτικάς χώρας). 'Ο ἐκ 42 πλοίων ἐπιβατηγὸς στόλος τῆς 'Ιταλίας ἐξυπηρετεῖ ἐπισής τὰς γραμμὰς τῆς Κεντρικῆς καὶ Νοτίου 'Αμερικῆς, Νοτίου 'Αφρικῆς καὶ Αὐστραλίας. Πρόκειται περὶ παθητικῶν, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, γραμμῶν. 'Ο ἐπιβατηγὸς οὗτος στόλος ἀπερρόφησε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1970 ἐπιχορηγήσεις τῆς τάξεως τῶν \$ 124.000.000 !

'Ετερος ἀντιοικονομικὸς παράγων εἶναι τὸ γεγονός διτὶ η ἐπιχορήγησις τῶν Ιταλικῶν ἐπιβατηγῶν πραγματοποιεῖται εἰς βάρος τῶν φορτηγῶν πλοίων, τὰ δόποις λαμβάνοντας σταθερῶς μειούμενον ποσοστὸν τῶν αὐξανομέ-

νων φορτίων τῶν Ιταλικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν. Κατὰ τὸ 1969 τὸ ποσοστὸν τούτο ἐμειώθη εἰς 22%, ἐνῷ ἐκεῖνο τῶν ἔκεινων ναυτιλιῶν ὑδημήση εἰς 78%. Θά ἡδύνατο, συνεπῶς, νὰ λεχθῇ ἐπιγραμματικῶς, διτὶ τὰ ίταλικά πλοῖα μετέφερον ἐπιβάτας μὲν ζημίαν καὶ τὰ ἔξαγωγά πλοῖα ίταλικά φορτία μὲν κέρδος. 'Απὸ τοῦ παρελθόντος χειμῶνος, διὰ κρατικός όργανος τοῦ «Φινιμάρε» —δοτὶς ἐλέγχει καὶ οἰκονομικῶς τὰ τέσσαρα μεγάλα ναυτιλιακά συγκροτήματα «Ιτάλια», «Τυρρένια», «Άδριατικό» καὶ «Λάσιδ Τριεστίνο»— ἔχει προτείνει διώσας καταργηθεῖσαν σχεδόν δλοσχερώς αἱ διητηριωτικαὶ ἐπιβατικαὶ γραμμαὶ καὶ διώσας ἀντικατασταθεῖσαν διὰ τακτικῶν γραμμῶν φορτηγῶν, κοντέινερς καὶ φορτηγοδόρων σκαφῶν. 'Η πρότασις αὕτη ἐπεδοκιμάσθη ὑπὸ τοῦ κρατικοῦ οἰκονομικοῦ προγράμματος («CIPΕ»). Τούτο θεωρεῖται διτὶ ἀποτελεῖ θανατικὴν καταδίκην διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ 'Απλαντικοῦ.

Λέγεται, ἐπίσης, διτὶ τὰ παλαιότερα ὑπερωκεάνια, ὡς τὰ «Αουγκούστους» καὶ «Τζούλιο Τσελάρες», τὰ δόποια ἐξυπηρετοῦν τὴν γραμμὴν Νοτίου 'Αμερικῆς, θά διατεθοῦν πρὸς ἀμεσον διάλυσην καὶ διτὶ τὰ «Μικελάντζελο» καὶ «Ραφαέλλο» θά μετασκευασθοῦν εἰς κρουαζιερόπλοια.

Πάντας, λόγω τοῦ γεγονότος διτὶ διὰ τὴν πραγματοποιησην τῶν ὑπὸ τῶν «Φινιμάρε» καὶ «CIPΕ» προτεινομένων διτὶ ἀπαιτηθῆ νέα σχετικὴ νομοθεσία, θά μεσολαβήσῃ ίκανὸν χρονικὸν διάστημα κατὰ τὸ δόποιον θά συνεχίζεται ή καταβολὴ ἐπιχορηγήσεων. Εἰδικῶς προκειμένου περὶ τῶν «Μικελάντζελο» καὶ «Ραφαέλλο» προβλέπεται διτὶ καὶ διέναλωστικὴ διάθεσίς των ὡς κρουαζιερόπλοια δὲν κρίνεται οὐδὲ ἐφίκτη πρὸ τοῦ 1975. 'Εφημερίδες τινὲς προβάλλουν ὡς καλυτέραν λύσιν —καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς μὴ ὑπάρχεως ναυαγῶν— τὴν καυστικὴν ίθεαν τοῦ εγενικοῦ καταποντισμοῦ τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου, πρὸς ἀνακούφισιν τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ !

•

ΖΗΜΙΑ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ

'Η μία μετά τὴν ὄλλην αἱ ναυπηγικαὶ κατὰ χώρας βιομηχανίαι ἐμφανίζουν τὰς δσας ζημίας ἀπεκδικίαν καὶ συνεχίζουν νά ἀποκομίζουν ἀπὸ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ναυπηγικῶν συμβολαίων των. Μὲ τὴν σειράν της ἔρχεται καὶ η ίταλικὴ βιομηχανία. 'Ο διμήλος τῆς Φινικαντίερος ἐκλείσει τὴν χρῆσιν 1970/71 ('Απρίλιος), μὲ ζημίαν ἐξ ἀκατομυρίων δολαριών. 'Η Φινικαντίερος, οὓς γνωστόν, εἶναι δι μεγαλύτερος ναυπηγικὸς όργανος μερίδης τῆς 'Ιταλίας. 'Ελέγχει διὰ τὰ μεγάλα ναυπηγεῖα τῆς 'Ιταλίας, τὰ πρὸ ἐτῶν συγχωνευθεῖσα καὶ ἀνασυγκροτηθεῖσα.

Αἱ πλεισταὶ τῶν παραγγελιῶν ἔχουν κλεισθήση μὲ τιμᾶς συμβατικῶς προκαθωματισμένας. 'Ο ἐν τῷ μεταξὺ ἐπελθόν πληθωρισμός, η αὔξησης τῆς τιμῆς τοῦ χάλυβος καὶ τῶν ἡμερομισθίων, προεκάλεσαν τὴν αἱ ζημίασιν καὶ τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους.

Καὶ αἱ ζημίαι προβλέπεται νά συνεχισθοῦν

MONTEVIDEO - URUGUAY

NAFTILOS LTD.

MATEO M. ELEFTERIU

DIRECTOR

COLON 1563 ESC. 2

SHIP SUPPLIES — GENERAL PROV.
BONDED STORES

TELEF. 398241 TELEPH. 86992

REXUL UY 93 855

NIGHT 88803

CABLES: NAFTICOS

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
21/2632

CABLES { "GREEKCHART"
{ "GREEKSALES" PIRAEUS

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

κατά τὸ τρέχον ἔτος.

МЕГАЛН ВРЕТАННІЯ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Κατά τὴν στατιστικὴν ἀνασκόπησιν τοῦ Οἰκου Τζέικομπς δ.ά τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, τὰ παραδοθέντα ἀπό τὰ ναυπηγεῖα δεξιαινόπλοια ἀνήλθον εἰς 9,5 ἑκατομ. τόν. Ι.ώ. ἔνατι τῶν 8,5 ἑκατομ. τόν. τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου. Εἰς πά. 67 παραδοθέντα σκάφη κατέλεγοντο 20 διά παράγωγα πετρελαίου, 23 χωρητικότητος ἄνω τῶν 200 - 250 χιλ. τόνων καὶ 10 ἄνω τῶν 250 χιλ. τόνων. Τὰ λοιπά 14 ἥσουν υγροπτικόπιπος μεταξὺ 90 - 160 νιλ τόνων

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

Τό "Ινστιτούτον τῶν Ναυλομεστῶν τοῦ Λουδίνου πήξησε τὸ «μίνιμουμ» βασικὸν τιμολόγιον τῆς προμηθείας διὰ πλοία ἔχορū φορτίου ἀπό 40 εἰς 50%. Εφαρμογὴ τῆς αὐ-
ξήσεως ἀπό της Inc. "Οκτώβριον.

τίνεσαν από της της Οικουμένης.
Τό Ναυτικόν 'Επιμελητήριον, ή Ἑγκρίσις
του όποιου άνεκαθεν ἐπεβάθλιετο, δὲν ἐνέκρι-
νε τὴν ἀνωτέρω αὐξήσιν, τὴν τετάρτην κατά^{την}
ἐντὸς 10ετίας. Δικαιολογία: 'Η ἀ-
κοινεία τῆς ζωῆς.

0440000000

ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΕΞΩΝ ΣΗΜΑΙΕΣ :

'Ο Πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Ολλανδών 'Εφοπλιστών έδηλωσεν πρός τά μέλη Κοινοβουλευτικής Επιτροπής, κατά πρόσφατον είδικήν έπισκεψίαν στην οποία την είς τὸν λιμένα τοῦ Ρότερνταμ, δύτι ύφισταται πραγματικός κινδύνος ὅπως — λόγω τῆς καταστάσεως τῆς διεθνούς άγορᾶς — οἱ 'Ολλανδοί ἐφοπλισταὶ μεταγράψουν τὰ πλοιά των εἰς ἔνα νηλόγια. 'Ο δημιλήτης εἶπεν σαφῶς ὅτι ὁ ἐφοπλιστικὸς κόσμος τῆς 'Ολλανδίας ἀψύνει τὴν μητρηρία σφείρων ὡς προειδοποίησιν» περὶ τοῦ ἐνεύθεν δημιουργούμενου κινδύνου δ.ἄ. τὰ συμφέροντα τῆς 'Ολλανδικῆς ἔθνικῆς Οἰκονομίας καὶ ὅτι ἐνῷ συντελεῖται ἡ ἀνασυγκρότησις τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου (καὶ οὐχ ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν ἐν παραδόσεις τακτικῶν γραμμῶν), αὕτη πραγματοποιεῖται ὑπὸ ἔνεσις σημαίας. Κατὰ τὰ τελευταῖα 7 ἔτη — καὶ ἔξι Ιδίας των πρωτοβουλίας — αἱ 'Ολλανδικαὶ ἑταῖραὶ ἐναπήγγειλαν πλοῖα 7.000.000 τόνων d.w. Παρὰ ταῦτα ὅμως ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς 'Ολλανδικῆς ναυτιλίας δὲν είναι ἀνάλογος ἄλλων προηγμένων χωρῶν — καὶ ἔτι πλέον ἀποθεωρυντικὸν ἀποκοινωνικῆς ἀπόφεως — τὸ πλεῖστον τῶν νεοτεύκτων πλοίων είναι ἔγγεγραμμένα εἰς ἔνα νηλόγια.

"Η "Εινοσίας" Ολλανδών "Εφοπλιστῶν, ἐπικαλουμένη τάς πρὸς τὸ συγκρότημα τῆς Κ. Ι.Μ. παρεχούμενας διευκολύνσεις καὶ υποστήριξιν [αἷς δὲ καὶ ἔκοντα Κυβερνήσεων πρὸς τάς ἔθνικας τῶν ναυτιλίας] ζητεῖ τὴν Κυβερνητικὴν Βοήθειαν καὶ συνεργασίαν εἰδικώτερον δὲ φορολογικὰς ὑπὲρ τῆς "Ολλανδικῆς ναυτιλίας τροποποίησεις, σχετικάς μὲ τὴν φορολογίαν ἀποθεμάτων καὶ ἀπολαγάς ὑπὲρ ἐπειδύσεων (ὡς λαγύι διὰ τῶν ἀνεπο-

ρικὸν τομέα καὶ εἰς τὸ αὐτὸν ὡς δι' αὐτὸν ὑψος), τὴν ἴδρυσιν ναυτικοῦ Ἰνστιτούτου καὶ τὴν ἐπιχορήγησιν τοῦ Ἰνστιτούτου Ναυτιλίας-κῆς Ἐεεύνης.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΑΝΙΟΥΣΑ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΗΣ ΕΙΣ ΤΟ Ε. Ν.

‘Εκ παραπλήσιου μὲ τὴν πολεμικὴν ναυτικὴν της δύναμιν ἡ Σοδιεικὴ “Εωσις ἀσχολεῖται συστηματικῶς καὶ ἐπιώνως μὲ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου. Φιλοδοξίᾳ της νὰ καταστῇ προέχουσα ναυτικὴ χώρα τοῦ Κόσμου.

Πρόσφατος ἔκθεσις τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως περὶ τοῦ Σοδιετικοῦ Ἐμπορικοῦ στόλου λέγει ὅτι : «Κατά τὴν τελευταίαν περίπου 10ετίαν ἡ Σοδιετική Κυβέρνησης κατέβαλλε ἥρακλειον προσπάθειαν δῆπας βελτιώση τὸ μέγεθος καὶ τὸ ποσὸν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τῆς χώρας της».

Σχετικά με την άνωσέρω σοβιετική έπιδιωξιν είναι και ή ακόλουθος έπιγραψματική παρατήρησης της γνωστής βρετανικής έκδοσεως «Τζέινς Φάιτιγκ Σίπς»: «... ως άπο τολλού λέγεται, τὸ ἐμπόριον ἀκολουθεῖ τὴν σῆμαίαν, ἀλλὰ εἰς τὴν παρουσίαν περίπτωσιν φαίνεται ὅτι η σημαία (τῆς Σοβιετικῆς Ένωσεως) ἀκολουθεῖ τὰς ἄνα τὴν ὑφήλιον ἐμπορικάς δόδυς».

Η πραγματοποίησις των σοδιετικῶν ναι-
τιλακῶν ἐπιθιώξεων, κατὰ τὰ δύνατέρω, θὰ
είναι τεραστίας πολιτικῆς, στρατιωτικῆς και
ἐμπορικῆς σημασίας.

Ο έμπορος κόστος στόλος της Σοβιετικής Ένωσης είναι ηγέρηθη σχετικώς βραδυρρύθμως μεταξύ του 1945 και 1960 από 2.500.000 τόνων εις περίπου 5.000.000 τόνων μεσ., διλάδικαν ταχυρρύθμως κατά την τελευταίαν 10ετίαν. Και κατέλαβε την δημιουργία των νέων παγκοσμίων θεσμών, έναντι της 12ης ήν κατείχε πρότερον. Συμφώνως πρός έπιστημονος σοβιετικάς στατιστικάς, δύνατέρων στόλος ηγέρηθη εις περίπου 15.000.000 τόνων γκρός (με 6.500 πλοιούς και πλέον), ητοι έτριπλασίασθη. Εναντί της δυνάμεως τουτης, αι 5 προηγούμεναι ναυτιλιασκαί χώραι δισεβετούν έμπορικούς στόλους 33.300.000 τόνων γκρός ή Λιθερία, 27.000.000 ή Ισπωνία, 25.800.000 ή Μεγαλή Βρετανία, 19.300.000 ή Νορβηγία και 18.400.000 αι Ήνωμέναι Πολιτείαι.

Ο Σοβιετικός έμπορικός στόλος των 15.000.000 τόνινων, ως άνωτέρω, δεν περιλαμβάνει 4.000 περίπου παντοπόρα δλιευτικά σκάφη και 150 - 200 μονάδες του ώκεανογραφικού στόλου. Ως λέγεται, πρόκειται περὶ τῶν δύο μεγαλύτερών τῶν κατηγοριῶν αὐτῶν στόλων εἰς τὸν Κόσμον. "Επίστις δὲν περιλαμβάνει τὸν στόλον ἐπιβατηγῶν. "Υπάρχει προγραμματισμὸς διὰ σημαντικῶν μεγαλύτερον στόλον ἐπιβατηγῶν.

'Ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας της Σοβιετικής Ένωσεως κ. Τιμοφέΐ Γκουζένκο κανεκοίνωσεν ότι, κατά τό παρελθόν έτος σοβιετικά φορτηγά μετέφερον 161.000.000 τόν-

νους φορτίων εις 1.000 λιμένας 100 και πλέον χωρών και έπεικαλέσθη τὸ ὅτι τὰ σοδιεικά σκάφη είναι ἔκσυγχρονισμένα και ἀποδοτικά και ἡ λιμιασία κάτω τῶν 5 ἑτάν. 'Ο κ. Γκουζένιος ἀδήλως προσέστη, ὅτι προγραμματίζεται δύποι, ἐντὸς τῶν προσεχῶν 5 ἑτάν, κατασκευασθεῖν τάκερς χωρητικότητος 120.000 - 150.000 τόνων εις τὰ σοδιεικά ναυπηγεῖα. 'Ηρχισεν ἥδη η ναυπηγησις του σύντερα τάκερ *'Mír'* (Εἰρήνη), ἑκτόπισμαστος 180.000 τόνων και χωρητικότητος φορτίου 150.000 τόνων (τριπλασίας οιουδήποτε ὄλου έκ τῶν ὑψηταριών σοδιεικῶν τάκερων). Ως πρὸς μεγαλύτεραν χωρητικότηταν (ἥτοι ἄνω τῶν 150.000 τόνων) τῶν σούπερ τάκερς, δ. κ. Γκουζένιο εἶπεν ὅτι, αὐτῇ δὲν ἐνδείκνυται λόγω τῶν σχετικῶς ἀδιαθάν θαλασσίων προσβάσεων τῆς Σοδιεικῆς 'Ἐνώσεως' (Στενῶν Βοσπόρου και Δαρδανελλίου και τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσας).

Η Σοδειτική "Εωσις θά έπιδινή, έπι-
σης, έπισταμένως τὴν κατασκευὴν ἔξιδικευ-
μένων σκαφῶν ὡς μικτῶν μεταφορᾶς μεταλ-
λεμάτων (πτερελάσιον, ἐνδείσια καὶ πλοίοιν -
κυνέτινες). Επίστης, χώρις εἰς τὴν μεγάλην
ἔπιτυχιαν τοῦ παγοθραυστικοῦ [Λένιν], πι-
στεύεται δι τὸν ὑπάρχειν μεγάλο μέλον δι' ἀ-
τομοκινήτα σκάφη. Ἀλλοι τύποι σκαφῶν ὃν
ἀντητούσθαι μεταπόμενην ναυπήγησιν είναι τὰ μεγά-
λη ταυχύτηρος [ίπταμένων, ἀερόστρωμα καὶ
φωτιστικῶν ἀτομοκινήτων] ὑποδύναται.

Έκ τα παραλλήλου, ή Σοβιετική "Ενωσης Εχει προγραμματίσει την κατασκευή λιμένος μεγάλου βάθους εις τό Ράγκελ Μπέι, παρά τό Νακόντα της Σοβιετικής "Απώνταρολής, διό φορτώσεις χυλίες, γαναθράκων και φορτίων εις κοντέινερς. Ετερος μεγάλης έκτασεως λιμήν θά κατασκευασθή εις τήν Μαύρη Θάλασσαν καί τό ναυπικογονικόν κέντρον Βεντσόπλις τής Λιθουανίας θά έπεκταθῇ διά τήν κατασκευή σούπερ τάνκερς.

Ο ἐμπορικός στόλος τῆς Σοδιετικῆς Ἑ-
νωσεώς ἀποτελεῖ δύλακηρημένον τηῦμα τοῦ
πολεμικοῦ ναυτικοῦ τῆς χώρας ταῦτης. Ὡς
ἀναφέρεται εἰς τὸν ρηθέντα βρετανικὸν τό-
μον τοῦ *Τεξίν Φάτιγκ Σίτπερ*: «Η Σοδιετική
Ἐνωσις θεωρεῖ τὸν ἐμπορικὸν στόλον τῆς
οὐρὶ μόνον ὡς οὐσιῶδες πάποτε στοιχεῖον
τῆς ἔδυκῆς οἰκουμενίστης της, ἀλλὰ καὶ ὡς τὸ
ζωτικὸν τέταρτον ἀμυντικὸν ὅπλον της εἰς
περίπτωσιν ἑκτάκτου ἀνάγκης...». Η Ἀμε-
ρικανικὴ *Ἐκθεσις* περὶ τῆς Σοδιετικῆς θα-
λασσιστικῆς ισχύος λέγει δὲ, τὰ ρωσικὰ ἐμπο-
ρικὰ πλοῖα δροῦν ὑπὸ αὐστηρούς κατὰ τὸ
πρότυπον τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ κανονι-
σμούς καὶ ἡμιστρατικήν πειθαρχίαν. Οι
ναυτεργάται, οἵτινες ὑπολογίζονται νὰ ἀνέρ-
χονται της 75.000, φέρουν στολὰς καὶ σύστη-
μα ἑνδείξεων βαθμού, παρομοίων πρὸς τὸ
τοῦ Σοδιετικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ.

Τέλος, ἀπὸ διεθνῶν πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς ἀπόφεως δέον νὰ ὑπογραμμισθῇ τὸ γεγονός ὅτι, ἡ εἰς λιμένα ύπανταπίκτου χώρας ἐμφάνισε νεοτελέα ἐκσυγχρονισμένου σοβιετικού φορτηγού πλοίου καταδρότου μὲ φορτία βοηθειάς ἐμποιεῖ τρομακτικήν ψυχολογικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν πολιτῶν τοιούτων ἄνω τὴν ὑφήλιον χωρῶν.



“CATALINA” LTD
ΠΑΡΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ
‘Η πείρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

ΤΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

ΚΑΜΨΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Κατά σπαστιστικήν του «Φαιρπλαίου», ή καθαρά αύξησης τών παγκοσμίων παραγγελιών, έχαιρουσαν τών έπιβατηγών και τών διαφόρων σκαφών, μόλις ύπερέβασε την 31ην 'Ιουλίου τό ήμερον έκεινης του προηγουμένου τριμήνου (5.125.000 τόν. d.w. έναντι 10.000.000). Μολονότι αι κατηγορίας των σκαφών μεταφοράς χρίθηκαν φορτίου, συμπεριλαμβανομένων τών τάκερς, ηγετήσαν και πάλιν σημαντικώς, τά συνήθη φορτηγά ξηρού φορτίου έμειώθησαν κατά 31 πλοία και 340.000 τόνους d.w., ένω ή αύξησης τών πλοίων κοντέινερς περιωρίσθη εις μόνον τέσσερα πλοία 79.000 τόνων. Τό γενικόν σύνολον τών παραγγελιών, συμπεριλαμβανομένων τών έπιβατηγών και τών διαφόρων τύπων σκαφών, ηγετήση κατά 54 σκάφη, έναντι 109 τού προηγουμένου τριμήνου και 194 της περιόδου Νοεμβρίου - Ιανουαρίου. Είς τινας κατηγορίας, έξακολουθεὶ νὰ σημειώνεται σημαντική ἀνδική τάσης παραγγελιών, ίδιαιτέρως διά μικρά δεξιαμενόπλοια, τά όποια ηγετήσαν κατά 39 μονάδας.

Όσον άφορά τάς παραγγελίας κατά σημαίαν, ένας χαρακτηριστικόν τό όποιον έντυπωσίαζει, είναι ή άλματώδης αύξησης τών πλοίων προσφοράμενων διά τό Λιβεριανὸν Νηολόγιον. Μόλις πρό Έτους, αι παραγγελία προορίζομεναι νά ύψωσουν τήν Λιβεριανήν σημαίαν ήσαν περί τά 6.500.000 τόν. d.w. άνωτεραι των βρετανικών, αϊτίνες κατέχουν τήν δευτέραν θέσην. Σήμερον, ώς βλέπομεν εις τόν πίνακο 11, ή διαφορά τών δύο σημαίων ύπερβαίνει τά 12.000.000 τόνων. Κατά τήν διάρκειαν τού έτους αύτού, έμειώθησαν άλλαγαν εις τήν θέσην τών πρώτων τεσσάρων σημαίων, άλλα αι παραγγελίαι τής τετάρτης, τής ιαπωνικής, ύπερεμιτλασισθησαν —άπό 8.184.000 εις 19.464.000 τόνους d.w. Ή αύξησης αύτή οφείλεται μερικῶν εις τά δεξιαμενόπλοια, άλλα κυρίως εις τήν τεραστίαν αύξησην παραγγελιών διά σκάφη O.B.O. και μπάλκ κάρριερς. Αι ιαπωνικαί παραγγελίαι έλαχιστα ήπολείτονται τώρα τών νορβηγικών και δέν άποκλείεται κατά τό τρέχον τρίμηνον νά καταλάβουν τήν τρίτην θέσην τού πίνακος 11. Τό ύπό παραγγελίαν τονάζ τών τεσσάρων έπι τεφαλής σημαίων καλύπτει περίτον τό 58% τών παγκοσμίων παραγγελιών διά τούς κυριατέρους τύπους πλοίων, ένω αι δύτικά σημαίαι τού πίνακος 11, λαμβανόμεναι διούν, άντη παπεύουν τό 71%.

Πάρτως, ή άνοιγογία σύνηθη στημείωσε μείω-

Al παραγγελίαι διά μπάλκ κάρριερς ξηρού φορτίου ήσαν περισσότεραι έκεινων διά μικτά σκάφη (ιδιαίτεράς δυον άφορά εις τό τονάζ), άλλα ή συνολική καθαρά αύξησης και τών δύο κατηγοριών ήτο κατωτέρα τών 2.000.000 τόν. d.w. Εις τό σημείον αύτο ά-

ξίζει νά σημειωθῆ, διτή ή αύξησης τού τριμήνου Νοεμβρίου - Ιανουαρίου ήτο 8.650.000 τόν. d.w. και τού Φεδρουαρίου - Απριλίου 5.623.000 τόν.

Λοιμόντοντες άλας τάς κατηγορίας δύομ, καταλήγομε εις τό συμπέρασμα, διτή ή δργασμός τών παραγγελιών, δι ποδούς ηρχίσε τήν άνοιξην τού 1970, έφθασεν εις τό τέλος του και αι συνέπεια διά τά μή καλώς έξωπλισμένα και άποδοτικά ναυτηγείσα δέν θα είναι εύχαριστοι, έστω και έταν τούτο δέν καταστή αίσθητόν πρό τής παρελεύσεως Ιανουαρίου χρόνου.

Εις τόν κατωτέρω πίνακα εμφανίζονται συνοπτικώς αι άνατη τήν υφήλιον παραγγελία, ώς είχον τήν 31ην 'Ιουλίου :

Τύπος πλοίου	Άριθμός πλοίων	Τόν. d.w.	Συνολικός άριθμός πλοίων (συμπεριλαμβανομένων έκεινων τών δύοιν τό d.w. δέν είναι γνωστόν)
Φορτηγά ξηρού φορτίου	1.340	9.896.813	1.342
Πλοία κοντέινερς	215	4.283.509	216
Δεξαμενόπλοια (άνω τών 150.000 τόν. d.w.)	306	76.498.956	306
Άλλα δεξαμενόπλοια	502	15.264.759	526
Μικτά (O.B.O. και O/O)	185	27.587.089	185
Μπάλκ κάρριερς	693	28.629.319	693
Έπιβατηγά και όχηματαγωγά	—	—	130
Διάφορα	—	—	189
Σύνολον	3.241	162.160.445	3.587

ΤΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Η παραγόμενος χωρητικότης τών μπάλκ κάρριερς έξακολουθεὶ νά συνέσται, άλλα οι ρυθμοί αύξησεων έμφανίζονται έλαφρως έξησθενημένοι. Συγκεκριμένως, τήν Ιην 'Ιουλίου 1971, αι παραγγελίαι μπάλκ κάρριερς εις δύον τόν κόσμον άνηρχοντο εις 52.803.000 τόν. d.w. και έμφανίζουν μικράν αύξησην έναντι τών δύο προηγουμένων έξαιμήνων.

Τό βιβλίον παραγγελιών κυριαρχεῖται άπο τάς παραγγελίας Λιβερίας, Ιαπωνίας, Νορβηγίας και Ήνωμένων Πολιτειών.

ΠΙΝΑΞ II

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ ΔΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ, ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Σημαία	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Μπάλκ κάρριερς	Σύνολον
	Άριθ. Τόν. d.w.	Άριθ. Τόν. d.w.	Άριθ. Τόν. d.w.	Άριθ. Τόν. d.w.
Λιβερία	46	612.840	105	21.133.812
Μ. Βρετανία	136	1.571.649	106	11.606.894
Νορβηγία	99	707.890	78	10.623.894
Ιαπωνία	87	1.043.920	52	9.130.380
Γαλλία	38	507.245	32	5.436.825
Σουηδία	37	289.915	21	1.886.600
Δ. Γερμανία	194	1.386.611	41	1.480.380
ΕΛΛΑΣ (*)	84	963.840	25	1.786.500

(*) Οι άριθμοί διά τήν Έλληνην σημαίαν είναι κατώτεροι τής πραγματικότητος.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνῶν ὑπεδήμηταν αἵτησις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηλούγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σικαφῶν :

1. «Μανιτάρι» : Μπάλκ κάρριερ ναυπηγόμενον, 18.700 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ζανῆν Λ. Καμπάνην, Γ. Λ. Καμπάνην.

2. «Λιλίκα» : Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Tigris») νεοσυγορασθέν, 8.563 τόνων γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Τ. Σ. Τρέιντικα» (κ. 'Ιω. 'Αναστ. Σομαλάκης).

3. «Φρίντα» : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριάνῳ ὑπὸ τὸ αὐτὸ δίομα) 9.694 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ασφάρω» (κ. 'Ιω. 'Αναστ. Σομαλάκης).

4. «Κορμόρανος» : Φορτηγὸν (πρώην λιβεριάνῳ «Τσαλμεντέρ Σ.») 2.491 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν Ε.Π.Ε. «Ναυπηγοναυτική» (κ. Γεώργ. Π. Σπανόπουλος).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 2αν Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Βαρτσίλα (Φιλαδελφία) καθειλύσθη τὸ τρίτον κατὰ σειράν φορτηγὸν γραμμῆς τῆς 'Ελληνικῆς, τόνων γκρός 9.850. 'Ονομα αὐτοῦ 'Ελλένικ Γουαίτη.

—Τὴν 9ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ντόξφορτ τοῦ Σάντερλαντ καθειλύσθη τὸ 16.350 τόν. d.w. φορτηγὸν τύπου λάινερ «Αταλάντη». Εἶναι τὸ τέταρτον καὶ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς δμοιοτύπων σικαφῶν ναυπηγήμεντων διὰ λογαριασμὸν πελατῶν τοῦ Οίκου Φαφαλιοῦ.

—Τὴν 2αν Σεπτεμβρίου καθειλύσθη τὸ δεύτερον τῶν τεσσάρων παραγγελθέντων μπάλκ κάρριερς τῶν 28.850 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακονάτα διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου Στραβελάκη. 'Ονομα αὐτοῦ «Δίας». 'Ανάδοχος ή Κα Μαρία Θ. Μπετζέλετου. Παράδοσις Νοέμβριον.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Καθυστερημένον παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ντόξφορτ τοῦ Σάντερλαντ τὸ 16.500 τόνων d.w. φορτηγὸν τύπου λάινερ «Ιον», τὸ τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων δμοιοτύπων σικαφῶν, παραγγελθέντων ἀπὸ τὸν Οίκον Αδελφῶν Λύρα.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα 'Ιστικαντζίμα - Χαρίμα (Γιοκοχάμα) παρεδόθη τὴν 31ην Αὐγούστου τὸ 112.600 τόν. d.w. σούπερ τάνκερ «Γουόρλιν Χόνορ», πλοιοκτησίας κ. Σταύρου Νιάρχου.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα (Ναγκόγια) παρεδόθη εἰς τοὺς κ.κ. 'Αγγελικούση - Εύθυμιού τὸ τύπου «Φρέντομ» φορτηγὸν «Ελπίς».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δημεροκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν

000 δολλ. τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «British Signals» 22.785 τόν. γκρός, 36.854 τόν. d.w., τοῦ 1961.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ρεγγίνα Δ.» 12.952 τόν. γκρός, τοῦ 1954 ἐπωαήθη εἰς βελγικά συμφέροντα καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Bolgiros» καὶ ὑψωσε τὴν Βελγικὴν σημαίαν.

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΝΕΟΛΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Αχιλλετ» τὸ ἀγορασθὲν παναματίκὸν δεξαμενόπλοιον «Thorland» 31.275 τόν. γκρός, τοῦ 1963.

—Παρελήφθη, ἐπίσης, τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «British Signals» 22.785 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Leste».

—Τὸ ἀγορασθὲν ισπωνικὸν φορτηγὸν «Meijjo Maru» 8.636 τόν. γκρός, τοῦ 1958 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Δημήτρης» καὶ ὑψωσε τὴν Ελληνικὴν σημαίαν.

—Μετωνομάσθη «Θεομπίλλα» καὶ ὑψωσε τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν, τὸ παραληφθὲν αἰθιοπικὸν φορτηγὸν «Adulis» 2.959 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

—Τὴν Κυπριακὴν σημαίαν ὑψωσε τὸ παραληφθὲν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Baiblom» 1.420 τόν. γκρός, τοῦ 1948 καὶ μετωνομάσθη «Μεσσηνίας».

—Παρελήφθη τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Poseidon» 5.936 τόν. γκρός, τοῦ 1952 καὶ ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Σολιντάριτος».

—Παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του τὸ φινλανδικὸν φορτηγὸν «Kings» 2.097 τόνων γκρός, τοῦ 1947. Μετωνομάσθη «Άλεξανδρος Α.». Σημαία 'Ελληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' 'Ελλήνων δηζελοκίνητον ισπωνικὸν φορτηγὸν «Κοίκι Μαρού» 8.373 τόν. γκρός, τοῦ 1958 παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν Κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ελνα».

—Τὸ παλιθὲν εἰς λιβεριανὰ συμφέροντα δεξαμενόπλοιον «Χίος Στάρ» 11.310 τόνων γκρός, τοῦ 1953, παρεδόθη καὶ ὑψωσε τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Μάρ Στάρ».

—Τὸ παλιθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων φορτηγὸν «Κυαλάδες» 3.287 τόν. γκρός, τοῦ 1938, παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του καὶ μετωνομάσθη «Άποστολος Μ.». 'Υψωσε τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν.

ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Αὔξησιν κατὰ 609.404 δολλ. ἐσημείωσε κατὰ τὸν παρελθόντα 'Ιούλιον καὶ ἔναντι τοῦ 'Ιουνίου 1971 ἡ εἰσαγωγὴ καὶ κατάθεσις εἰς συνάλλαγμα τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν. Τοῦτο προκύπτει ἐτοιχείων τοῦ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνῶν, εἰς τὴν σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ δόποιούς ἀναφέρεται ὅτι αἱ ἀλόγῳ καταθέσεις ἀνήλθον εἰς 4.615.752 δολλ. τὸν 'Ιούλιον καὶ 4.006.348 δολλ. τὸν 'Ιουνίου.

'Εξ ἄλλου, κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα 'Ιούλιον τὸ ὑπόλοιπον λογαριασμοῦ καταθέσεων τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν εἰς τὰ Ἑλλάδι ποστωτικά ίδρυματα ἀνήλθεν εἰς 28.085.506 δολλ. ἔναντι 25.556.590 τοῦ 'Ιουνίου.

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives
Suppliers of lumber & dunnage
London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

TO NAYTIKAIKON SYNAALLAAGMA

Αύξησην κατά 29,08% έσημείωσε τὸ ναυτιλιακὸν συμβόλαιον ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔξαμήνου τοῦ 1971, ἐν σχέσει πρὸς τὸ προηγούμενον ἔτος, συμφώνως πρὸς τὰ προσωρινὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος.

Συγκεκριμένως, κατὰ τὴν περίοδον 'Ιαν.-'Ιουν. 1971 ἡ ἑταῖρη ναυτιλίας συναλλαγματικὴ πρόσθιος ἀνῆλθεν εἰς 158 ἑκατομ. δολάρια, ἵνα τοι 122,4 ἑκατομ. δολαρίων τῆς ὀντιστούχου περιόδου 1970 καὶ 114,6 ἑκατ. δολ., τὸ 1969. Βάσει τῶν στοιχείων αὐτῶν ἔδρασιονται σταθερῶς ἡ πρόβλεψις, ὅτι ἐντὸς τοῦ 1971 τὸ ναυτιλιακὸν συμβόλαιον θά περιθῇ τὰ 300 ἑκατομ. δολαρίων.

Ἡ πορεία, οὕτω, τῆς ναυτιλίας συναλλαγματικῆς πρόσθιος κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τῶν τριών τελευταίων ἐτῶν διαγράφεται, εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, ὡς ἔχει:

Περίοδος	εἰς ἑκατομ.	Ποσοστοία
'Ιαν.-'Ιουν.	δολάρια	αὐξῆσης
1969	114,6	
1970	122,4	6,08%
1971	158,0	29,08%

Ἄπο τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἔμφαίνεται ἡ ἀξιόλογος διεύρυνσις τῶν ναυτιλιακῶν ἔμβασιμάτων.

AI DIALYSEIS

Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Σανούκο» 11.922 τὸν γκρός, τοῦ 1955, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ἀπειροτόπολης.

— Ισπανοὶ διαλυταὶ ἡγεόρασαν, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τὰ 86.000 λιρῶν, τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Τζερτζιάνος Βάλλουρ» 10.856 τὸν γκρός, τοῦ 1953.

— Διαλύεται εἰς Πέραμα πό φορτηγὸν «Ελλενίτος Σ.» 2.929 τὸν γκρός, τοῦ 1952.

— Εἰς διαλυτὰς, Καστούγκης ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μιτσούνα Βεντούρα» 12.861 τὸν γκρός, τοῦ 1953.

— Τὸ φορτηγὸν «Θεωρίς» 3.581 τὸν γκρός, τοῦ 1938, ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτὰς.

H DIAΣΚΕΨΙΣ TΗΣ "INTEPTANKO..

«Ἐλληνες καὶ ἔνοι πλοιοκτήται: θὰ μετάσχουν εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς Διεθνοῦς Ενώσεως 'Ανεξαρτήτων 'Εφοπλιστῶν Δεξαμενοπλοίων (Inteptankο), ἡ ὁποία πραγματοποιεῖται εἰς τὰς αιθύνσας τοῦ ξενοδοχείου «Χίλιτον» εἰς Ἀθήνας, τὴν προσεχῆ Παρασκευήν, 17ην τρέχοντος μηνός.

Τῶν ἔργων τῆς συνέλευσεως θὰ προερεύσῃ ὁ κ. Ο. Ι. Χιούντιχ, πρόδρος τῆς Ενώσεως, τὰ δὲ θέματα τῆς ἡμερησίας διατίξεως θὰ ἀναφέρωνται εἰς τὴν περαιτέρω ἐνίσχυσιν τοῦ θεσμοῦ αὐτοῦ, ὡς καὶ εἰς θέματα κοινοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου.

**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

Τὴν ἐποπτείαν τῆς ὄργανωσεως τοῦ συνδρίου ἔχει ὁ ἐκ τῶν μελών τῆς 'Εκτελεστικῆς 'Επιτροπῆς τῆς «Ιντερτάκο» καὶ πρόεδρος τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας Λονδίνου κ. 'Ι. Κουλουκούντης, δοτὶς εὐρίσκεται ἡδη εἰς Ἀθήνας.

Τὴν προτεραίαν, Πέμπτην 16 τρέχ., θὰ δοθῇ δεξιωσις εἰς τὴν αἴθουσαν «Εστερίδες» τοῦ εχίλτου, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὁποίας ὁ πρόεδρος τῆς «Ιντερτάκο» θὰ διμιλσθῇ πρὸς τοὺς «Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ἐπὶ τῶν σκοπῶν τῆς Ενώσεως.

Εἰς τὴν δεξιωσιν ἐκλήθησαν νὰ παραστοῦν πλὴν τῶν συνέδρων, οἱ ἐν 'Ελλάδι 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ, ναυτιλιακοὶ καὶ οικονομικοὶ παράγοντες.

Εἰς τὴν δύναμιν τῆς «Ιντερτάκο» μετέχουν στοῖοι δεξαμενόπλοιον διαφόρων χωρῶν, δλικῆς χωρικοτήτος 56 ἑκατ. τόνων. Μεταξὺ τῶν ἐλληνῶν ἐφοπλιστικῶν οἰκουμῶν ὁποίαν εἶναι δεξαμενόπλοιοι ἀνήκουν εἰς τὴν «Ενώσιν αὐτήν, περιλαμβάνονται καὶ ἐκεῖνοι τῶν κ.κ. Σ. Νιάρχου, Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη, κ. Κ. Μ. Λεμού, Στρ. Ἀνδρεάδη, «Οράτιον» κ.α.

TA SYMVEBAHMENA

Κατὰ τὸ πρῶτον 15θμερον τοῦ Σεπτεμβρίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀφοσιώσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Στ. 'Ασιμος' λιβεριανόν, τόνων γκρός 27.042, ἀπὸ 25.8.71, ἐπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. 'Εμ. Καραβία, «Ντισκόρερ» παναμαϊκόν, τὸν γκρός 48, ἀπὸ 19.7.71, ἐπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς 'Ην. Ναυτ. καὶ Εμπορ. 'Εταιρίας ΕΛΛΑΣ, «Αρτζόνα» λιβεριανόν, τὸν γκρός 151, ἀπὸ 4.9.71 ἐπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς 'Ανδριακῆς Ναυτικῆς 'Εταιρίας, «Αίλαντ' 'Αρχων λιβεριανόν, τὸν γκρός 15.700, ἀπὸ 22.7.71, ἐπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Σερέτη, «Πατριτίστα Χ.» κυπριακόν, τὸν γκρός 1.199, ἀπὸ 16.7.71, ἐπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Δούκα.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα:

«Θείος Κώστας» κυπριακόν, τόνων γκρός 7.236, ἀπὸ 30.6.71 λόγῳ πωλήσεως, «Αινανα» κυπριακόν, τὸν γκρός 7.314, ἀπὸ 28.6.71 λόγῳ πωλήσεως, «Τζών Λύρας» λιβεριανόν, τὸν γκρός 7.130, ἀπὸ 23.9.70 λόγῳ πωλήσεως, «Νόδα» κυπριακόν, τὸν γκρός 7.377, ἀπὸ 17.6.71 λόγῳ πωλήσεως, «Ντράιαν» λιβεριανόν, τὸν γκρός 11.412, ἀπὸ 18.12.70 λόγῳ πωλήσεως, «Μπεζζίλ» λιβεριανόν, τὸν γκρός 1.844, ἀπὸ 25.3.71 κατόπιν αιτήσεως ἐπέρισσου ποσού, «Αρκτικός» λιβεριανόν, τὸν γκρός 39.616, ἀπὸ 9.7.71 λόγῳ πωλήσεως, «Πλανθρώ» λιβεριανόν, τὸν γκρός 15.841, ἀπὸ 8.7.71 λόγῳ πωλήσεως, «Γουόρλεντ» λιβεριανόν, τόνων γκρός 26.032 ἀπὸ 25.6.71, λόγῳ πωλήσεως, «Αχιλλεός» λιβεριανόν, τὸν γκρός 5.212 ἀπὸ 25.2.71 λόγῳ βυθίσεως, «Λίτλ Τζών» λιβεριανόν, τὸν γκρός 2.080, ἀπὸ 22.6.71 λόγῳ πωλήσεως, «Κουνίστρα» κυπριακόν, τὸν γκρός 7.198 ἀπὸ 9.6.71 λόγῳ πωλή-

σεως, «Καβαλιέ ὁφ «Αθενες» λιβεριανόν, τὸν γκρός 6.740, ἀπὸ 1.8.71 λόγῳ πωλήσεως, «Γουόρλεντ Σκίλλ» λιβεριανόν, τὸν γκρός 11.199, ἀπὸ 1.8.71 λόγῳ πωλήσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσαφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 1.245, τὸν γκρός 17.953.244.

METONOMASIAI

Τὰ λιβεριανά δεξαμενόπλοια: «Οροσόλλο» 9.839 τὸν γκρός, τοῦ 1953, «Μπριγκίττα» 9.627 τὸν γκρός, τοῦ 1950 καὶ «Κουήν Σολίκα» 10.000 τὸν γκρός, τοῦ 1953, μετωνόμασθαι εἰς «Οσεαν Ντιούκ», «Οσεαν Μόναρκ» καὶ «Οσεαν Εμπερορ», ἀντιστοίχως.

— Ἐνεκρίθη παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας - Μεταφορών καὶ 'Επικοινωνῶν ἡ μετωνομοσία τοῦ φορτηγοῦ «Νασσάρου Στάρ」 3.646 τ. γκρός, τοῦ 1971 εἰς «Λίνγκεστρουμ».

— Εἰς «Βασιλείος» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Μάνθος» 1.321 τὸν γκρός, τοῦ 1937.

NEOI DIPLOMATOUXHOI

Κατὰ τὰς προγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου β' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι (ἀπὸ τὰ ψηφία Α - Λ).

Αὔγυντος Μ., 'Αδαμαντόπουλος Ι., 'Ανδριοντός Σ., 'Ανδροβίτσανέας Π., 'Αποστολάκης Κ., 'Αγγελάτος Γ., 'Ασπρούλης Α., 'Αργυρούνδης - Τσιτίρης Σ., 'Αλειφέρης Δ., 'Άλειζης Γ., 'Άραπογλου Ε., 'Άντωνογλου Α., 'Άγγαλλου Α., 'Ασθενίδης Δ., 'Ανδριόλας Π., 'Βασιλάτος Α., 'Βαλσάρης Ν., 'Βάμβαλης Γ., 'Βασκόπουλος Δ., 'Βαλιάνος Ι., 'Βασιλάκης Ν., 'Βαρδαρήγος Θ., 'Βαρθολομαίος Α., 'Γκαρδιακός Κ., 'Γούδας Ν., 'Γκαγκάκης Χ., 'Γιαννάκης Κ., 'Γονιάκης Δ., 'Γαβάκης Δ., 'Δασκαλάκης Α., 'Δουκάκης Δ., 'Γαβάκης Δ., 'Δασκόπουλος Δ., 'Βαλιάνος Ι., 'Βασιλάκης Ν., 'Βαρδαρήγος Θ., 'Βαρθολομαίος Α., 'Γκαρδιακός Κ., 'Γονάτης Α., 'Γανελάκης Δ., 'Δασκόπουλος Σ., 'Κατσάκης Δ., 'Δαμίγος Γ., 'Δρίλλιας Δ., 'Δημητρίου Δ., 'Ζαχαράπος Γ., 'Ζησάκης Ι., 'Θεοδόρου Δ., 'Θεοδοσίου Λ., 'Ιωάννου Κ., 'Κορδώνης Α., 'Κούμαλος Δ., 'Κολιδάς Α., 'Κουτουμπάς Ε., 'Καστελάνος Δ., 'Καρκαλάκος Χ., 'Κολοκυθάς Α., 'Καπετανάκης Π., 'Κασαπῆς Γ., 'Κελεκής Ε., 'Καλλιμάνης Δ., 'Καλογερᾶς Γ., 'Καζέρος Ι., 'Κοντός Β., 'Καλιγώσης Β., 'Κουταλακίδης Ι., 'Κουραντζόγλου Σ., 'Κοτσαμπάσογλου Ν., 'Καμπάνης Λ., 'Κοκολάκης Ι., 'Καψούλιας Γ., 'Καραγιάνης Β., 'Κατσώνης Ν., 'Κανελλάκος Σ., 'Καπετανάκης Χ., 'Λειβαδάρος Γ., 'Λάμαρης Α., 'Λάθδας Γ., 'Λάππας Λ., 'Λέντζος Ι., 'Λεκανίδης Ν., 'Λαμπρίδης Δ.

ENSTATASEIS

Μετ' ἑδίκισσιν ἐνστάσεων ἐπέτυχον κατὰ τὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος 'Ιουνίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου α' τάξεως οἱ κάτωθι:

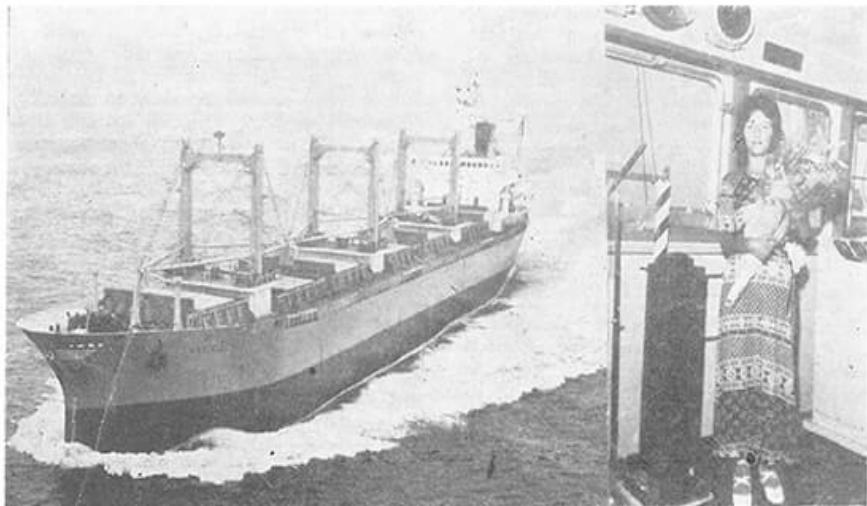
‘Αργυρός 'Ιάκωβος, Βομπίρης 'Αλέξιος, Κοιλιδάς Δημήτριος, Κέκκος 'Αναστάσιος, Μαρτάνης Δημήτριος, Σιντίκ 'Αμπντέλ Ραζίγκ, Φουστέρης Γεράσιμος.

MHNXANIKOI

Ἐξ αὐλοῦ κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετά-

ZHTOYNTAI

- Α' MHNXANIKOI M.E.K. διὰ φορτηγὰ πλοῖα 4.000 - 15.000 TDW.
- MHNXANAI DOXFORD - STORK - MAN.
- MΙΣΘΟΣ Λίραι 'Αγγλίας 360 - 430 ἀναλόγως προσόντων καὶ προϋπηρεσίας.
- EXTRA ἔξαμηνιαν BONUS.
- ΑΔΕΙΑ ἐτησία ἐνὸς μηνὸς ἐπὶ πλέον συλλογικῆς συμβάσεως.
- Οι ἐνδιαφέρομενοι νὰ ὀποταθοῦν εἰς :
- THENAMARIS CORP. SA. — ΣΑΧΤΟΥΡΗ 11 ΠΕΙΡΑΙΑ
- Τηλέφωνα: 4518333 - 4513702



Τὸ παραδόθεν εἰς τὸν Οἶκον Ἀγγελικούσῃ ἀντίλιμπερτοῦ τύπου Φρήντομ «Ἀννούλα» κατὰ τὰς δοκιμάς.
Δεξιά ἡ ἀνάδυχης θυγάτηρ τοῦ πλοιοκτήτου.

ΠΑΡΕΔΟΘΗΣΑΝ ΔΥΟ ΑΚΟΜΗ ΦΡΗΝΤΟΜΣ

ΜΗΝ ΕΥΦΟΡΙΑΣ Ο ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΟΙΚΟΝ ΑΝΤ. ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ & ΕΥΘΥΜΙΟΥ

**ΤΟΝ ΟΚΤΩΒΡΙΟΝ ΠΑΡΑΛΑΜΒΑΝΕΤΑΙ ΤΟ ΕΝΑΤΟΝ
ΕΚ ΤΩΝ 11 ΣΥΝΟΛΙΚΩΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΘΕΝΤΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ Ι.Η.Ι.**

Τὴν 12ην Αὐγούστου παρεδόθη εἰς τὸν Οἶκον Ἀντ. Ἀγγελικούσῃ καὶ Εὐθυμίῳ ὑπὸ τῶν ἰαπωνικῶν ναυπηγείων «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα Παντσέτρι» τὸ ἔβδομον κατὰ σειράν εκ τῶν 11 συνολικῶν παραγγελθέντων ἀντιλίμπερτος τύπου «Φρήντομ», τὸ ὅποιον ἔλαβε τὸ ὄνομα «Ἀννούλα». Ἀνάδυχος παρέστη ἡ θυγάτηρ τοῦ πλοιοκτήτου δῖς: Ἀννούλα Ἀγγελικούσῃ. Τὸ ὁγδοὸν σκάφος τοῦ αὐτοῦ τύπου, τὸ «Ἐλπίς» παρεδόθη εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τὴν 31ην Αὐγούστου, ἐνῷ τὸν προσεχῆ Οκτώβριον παραλαμβάνεται τὸ ἔνατον ὑπὸ τὸ οὖνομα «Φρόνησις». Δέον τὰ σημειωθῆ δῖτι τὰ ἀνάτερα πλοῖα είναι δλα χρονοναυλωμένα ὥστε μακροῦ μὲ τριετές συμβόλαιοι.

Προσφατῶν τοὺς παρασταμένους κατὰ τὴν τελετὴν τῆς παραδόσεως δ. κ. Ἀγγελικούσης ἐπει τὰ κάτωθι:

«Ισιθάνομοι ιδιαιτέρως εὔτυχης διότι ἐπιστρέψα οἱστοις εἰς Ἰαπωνίαν μετὰ τῆς συζύγου καὶ τῆς θυγατρός; μου προκειμένου νὰ παραστῶ εἰς τὴν τελετὴν παραδόσεως τοῦ πλοίου «Ἀννούλα». Τὸ πλοῖον τούτο είναι τὸ ἔβδομον κατὰ σειράν κατασκευασθέν τύπου «Φρήντομ» εκ τῶν 11 συνολικῶν σκαφῶν τοῦ ιδίου τύπου, τὸ ὅποια παραγγέλθησαν ὑπὸ τοῦ Οἴκου μου. Διᾶ μίαν εἰσέτι φοράν ἡ παράδοσις ἐγένετο ἐνωρίτερον τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ναυπηγικοῦ συμβολαίου ἡμερομηνίας.

Τὸ πλοῖον τούτο είναι ἐπίσης τὸ 67ον πλοῖον τύπου «Φρήντομ», τὸ ὅποιον ἐνσυζύγησε καὶ παρέδωσεν ἡ «Ισικαβατζίμα - Χαρίμα», ἀφ' ἡς ἥρχισε τὸ πρόγραμμα ναυπηγείων πλοίων τοῦ τύπου τούτου.

Οἱ ναυπηγοὶ διὰ τὰ μεγάλα ἐπιτεύγματά των, ἡ δὲ ἐπιτυχία τῶν αὐτῶν ἀποδίδεται χωρίς ἀμφιδολίαν εἰς τὴν διαίσθησιν τῶν σχεδιαστῶν

τῶν καὶ τὴν ἀποδοτικότητα καὶ ποιότητα τῆς ὁργανωσεως τῆς ἐργασίας των.

Εἶμαι πεπεισμένος δῖτι καὶ τὸ πρόγραμμα ναυπηγήσεως τῶν πλοίων τύπου «Φρήντομ», τέσσαρα ἐκ τῶν ὅποιων ἔχουν ἡδη παραγγελθῆ ὑπὸ ἐμοῦ, θὰ ἀποδειχθῇ δῖτι εἰναι ἐξ ἴσου ἀποδοτικὸν καὶ δημοφιλές εἰς τοὺς νευλωτὰς ὡς καὶ τῶν πλοίων τύπου «Φρήντομ».

Εἶμαι εὐγνώμων πρὸς τὴν σύζυγον καὶ τὴν οἰκογένειάν μοι διὰ τὴν βοήθειαν ἣν μοι παρέσχον εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ στόλου μου ὡς καὶ εἰς τὴν λῆψην τῆς ὀρθῆς ἀποφάσεως κατὰ τὴν ἐνδειγμένην στιγμὴν.

Προσωπικός εἶμαι εὐγνώμων πρὸς τὸν οἰκονομογράφον τῆς Ι.Η.Ι., τὸν Λονδίνῳ καὶ πρὸς τὸν Κ. Μακιδίδην, ιδιαιτέρως ὁ ὅποιος κατά τὸ 1968 κατέβαλε μεγάλας προσποθείας διὰ νὰ μὲ πεισὴ δῖτι ἐπράττον ὀρθῶς παραγγέλλων πλοία τύπου «Φρήντομ» διὰ λογαριασμού τοῦ οἰκού μου.

Εἶμαι ἐπίσης βαθέως εὐγνώμων πρὸς τὸ πρωσωπικόν τῆς Ι.Η.Ι., τὸν Λονδίνῳ καὶ πρὸς τὸν Κ. Μακιδίδην, ιδιαιτέρως ὁ ὅποιος κατά τὸ 1968 κατέβαλε μεγάλας προσποθείας διὰ νὰ μὲ πεισὴ δῖτι ἐπράττον ὀρθῶς παραγγέλλων πλοία τύπου «Φρήντομ» διὰ λογαριασμού τοῦ οἰκού μου.

Δὲν είναι, πράγματι, εὐκολός ἡ λῆψης ἀποφάσεως περὶ τοῦ κολυτέρου τρόπου διὰ νὰ ἔξοδευθεῖ ἐκατομμύρια δωλαρίων. Κατὰ τὴν στιγμὴν ἐπομένως ποὺ ὀφείλει τὶς νὰ λάθῃ τὴν ἀπόφοιτον, θὰ πρέπει προηγουμένως νὰ βεσοθῇ σεβαρῶς εἰς τὴν συμβολὴν ποὺ θὰ τοῦ δοθῇ ὡς πρὸς τὸν τύπον τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐπιδειχθεσμένην κατανόησιν κατὰ τὴν δειγαγωγὴν τῶν διαπραγματεύσεων, αἵτινες ἀποσκοποῦν εἰς τὴν ἀγωγὴν ἀσθμού πλοίων ειδικού τύπου.

Καὶ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ὀφείλω πολλὰ διὰ τὴν παρασχεθεῖσαν εἰς ἐμὲ βοήθειαν

ἀπὸ τὴν Ι.Η.Ι. καὶ ἀπὸ τὸν Ὀργανισμὸν Σαμπελλ ἐν Λονδίνῳ καὶ Ἰαπωνίᾳ.

Οταν τόσοι πολλοὶ μετέχουν εἰς τὴν ναυπηγησιν ἐνὸς πλοίου θὰ είναι ἀδικον νὰ ἔχωρίσωμεν ἄτομα. Εἶμαι βέβαιος ὅμως πῶς ἔχετε πεισθῆ δῖτι ἡ ἐκτίμησί μου ἔκδηλονται πρὸς ὅλους ἐκείνους, ἐκ τῶν διοικούντων μέχρι τῶν κατωτάτων κλιμακίων τῆς ὄργανωσεώς σας, οἱ ὅποιοι συνεισφέρονται εἰς τὴν προγράμματος «Φρήντομ».

὾ γνωστὸν αἱ κατασκευαὶ νέων πλοίων δὲν είναι δυνατὸν νὰ δλοκληρωθοῦν, οὐδὲ τὰ πλοῖα ταῦτα νὰ παραδοθοῦν, ἀνεὶ δὲ ἐγκρίσεως τῆς κλάσεως των, οὐδεὶς δὲ εἰς τὴν ναυτιλιακὸν κόσμον δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὰς ἐπελθόντας ἐπὶ σειράν ἐτῶν βελτιώσεις, αἱ ὅποιαι προέκυψαν ἐκ τῶν ἐργασιῶν καὶ ἐρευνῶν τῶν Νηγυνωμόνων.

Ὕπὸ τὸ πρόσμα τῆς διαπιστώσεως αὐτῆς δοφείλω νὰ περιλάβω εἰς τὴν ὄμιλον μου καὶ τὴν ἐκφρασιν εύχαριστιῶν πρὸς τοὺς λιανικούς ἐπιθεωρητὰς καὶ τὸ ἐν Ἰαπωνίᾳ καὶ Νέα Υόρκη προσωπικὸν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηγυνωμονος, διὰ τὴν παράσθετον προσφεύσαντας βοήθειαν καὶ τὰς παρασχεθεῖσας ὑπηρεσίας.

Οφείλω ἐπίσης νὰ εὐχαριστήσω τὸν πράκτορά μας κ.κ. Κλιμαϊ Καΐμη Καΐμηλική Καΐμηλη, οἱ ὅποιοι τόσον πολὺ μᾶς ἐδοθῆσαν εἰς τὰς ναυτιλιακάς μας ἐργασίας ἐν Ἰαπωνίᾳ. Εἶμαι λίαν εύγνώμων διὰ τὰς προσπαθείας των καὶ τὴν βοήθειάν των, διὰ δὲ ἐξηφαλίσαμεν δημοφιλέστερα πλοῖα τὰ πληρώματά μας εύρισκων πάντοτε ἐγκαίρως ἐπὶ τοῦ πλοίου κατὰ τὴν παράδοσίν των.

Θὰ δηλούνται νὰ μὴ ἐμημόνευται τὸ πρωσωπικὸν τῆς ἐταιρίας μου, τὸ ὅποιον ἐπίσης βοήθησεν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς κοινῆς αὐτῆς προσπαθείας μας.

Ὀπως γνωρίζετε διαπιστώμεν ἐν Ἰαπωνίᾳ γραφείον καὶ ἐκπρωσωπούμεθα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κ. Λουδάρου καὶ τοῦ μηχανικοῦ κ. Χατζηάνων. Ἀμφότεροι συνεισφέροντας πολλὰ διὰ τὴν ὄμιλην εύγνωμην προσπαθείαν τῶν συνεργάτων μας προσφεύσαντας βοήθειαν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπαθείας.

Θὰ θέλων ἐπίσης νὰ εὐχαριστήσω τὸ πρωσωπικὸν τῶν γραφείων μου ἐν Λονδίνῳ καὶ Πειραιεῖ μετὰ τῶν ὅποιων συνεργάτων εἰς τὸν οἰκουμένα τέσσαρα πλοία μας τὰ: «Ἐπιμέλεια», «Φρόνησις», «Ἀννούλα» καὶ «Εὐνοία». Ἐπωφελούμενοι τῆς παρούσης εὐκαιρίας διὰ νὰ εκφράσω τὴν βαθείαν ἐκτίμησιν μους πόδος τοὺς κυρίους τούτους καὶ νὰ τοὺς διαβενιάσω διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, διὰ δύνανται νὰ βασιζῶνται εἰς τὴν πλήρη συνεργείσιν τοῦ Οἴκου μου.

Ἐπιθυμῶ τέλος νὰ εὐχηθῶ καὶ λίαν τύχην καὶ ἐπιτυχίαν πρὸς τοὺς χρονοναυλωτάς μας κ.κ. Σίνην Καΐμη Καΐμηλη Ι.Ι.Ι., οἱ ὅποιοι ἔχουν κατὰ τὴν παρούσαν περιόδον χρονοναυλωμένα τέσσαρα πλοία μας τὰ: «Ἐπιμέλεια», «Φρόνησις», «Ἀννούλα» καὶ «Εὐνοία». Ἐπωφελούμενοι τῆς παρούσης εὐκαιρίας διὰ νὰ εκφράσω τὴν βαθείαν ἐκτίμησιν μους πόδος τοὺς κυρίους τούτους καὶ νὰ τοὺς διαβενιάσω διὰ μίαν εἰσέτι φοράν, διὰ δύνανται νὰ βασιζῶνται εἰς τὴν πλήρη συνεργείσιν τοῦ Οἴκου μου.

Ἐβάπτισα τὸ πλοίον τούτο «Ἀννούλα», πρὸς τὸν θημέλην τῆς μονάρχιης θυγατρός μου, διατηρῶ δὲ μεγάλας ἐλπίδας διὰ τὸ μέλλον τοῦ σκάφους τούτου.

Ὦ πλοιοκτήτης ἐνδιαφέρομαι μεγάλως διὰ δολαρίων διὰ τὰς προσποθείας τῆς Ι.Η.Ι., τὸν Λονδίνῳ καὶ πρὸς τὸν Κ. Μακιδίδην, ιδιαιτέρως ὁ ὅποιος κατά τὸ 1968 κατέβαλε μεγάλας προσποθείας διὰ νὰ μὲ πεισὴ δῖτι ἐπράττον ὀρθῶς παραγγέλλων πλοία τύπου «Φρήντομ» διὰ λογαριασμού τοῦ οἰκού μου.

Ἐις μίαν εὐκαιρίαν ὡς ἡ σημερινή, ἀναλογίζομαι καὶ εὐχαριστῶ θερμῶς δολούς ἐκείνους, οἱ ὅποιοι ἔχουν τόσον πολὺ συνεισφέρει εἰς τὴν ἐπιτυχίαν μας».

Περαίνων τὸ κ. Αγγελικούσης η ὑγκῆση καλὴν τύχην εἰς τὸ πλοίον καὶ εἰς τοὺς ταξιδεύοντας μὲ αὐτὸν ναυτικούς.

σεις τοῦ παρελθόντος Ιουλίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Μηχανικῶν 'Ατμοῦ Α' καὶ Β' τάξεως καὶ Μ.Ε.Κ. Α' καὶ Β' τάξεως ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμικὴν σειράν οἱ κάτωθι:

ΑΤΜΟΥ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Αλιφραγκῆς Κ., Αναγνωστόπουλος Ν.,

Ζηράκης Β., Κουρῆς Α., Λεκάκης Γ., Μητσιάς Ι., Μουτσάτσος Γ., Μαστρογιάνης Α., Μαυρομάτης Ν., Μιχαλόπουλος Σ., Μπεζαντάκος Κ., Μοσχόπουλος Γ., Μαυρομάτης Δ., Ηλιάδης Κ., Ιωσήφ Χ., Κατσούδης Γ., Κοκκίνης Ε., Καρίκογλου Γ., Καρύδης Γ., Κοκούεως Α., Κουλούκας Ε., Κυ-

Ν., Σκέντρος Π., Τρίμης Ε., Τριλιδάς Ν., Τζαφέρης Ν., Φάνης Ε., Ψαρόπουλος Ν.,
ΑΤΜΟΥ Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Αραβαντινός ή Φατώρος Η., 'Άνυφαντής Δ., 'Ασημάκης Κ., Βελέτας Α., Βελέντζας Α., Βεζύρακης Γ., Γκίκας Γ., Γαλούζης Β., Διαρεμές Ν., 'Εφρεμίδης Ι., Καμίνης Β., Καριτσος ή Ρούσσος Λ., Καραμαλής Κ., Κληματαράς Ε., Κόντρας Σ., Καλαράς Ι., Καλογερόπουλος Γ., Λουράκης Ι., Λαψάτης Ν., Ματσίνος Κ., Μητσώπης Α., Μανωλάδης Κ., Μωράϊτης Β., Παντελέων Π., Πολυκράτης Ι., Παΐπέτης Δ., Σακελλαρίου Ι., Σκουντάκης Κ., Σκίκος Π., Τσιωαράκης Ν., Τσοτσορός Δ., Τριάντης Ν., Χατζήρας Ι.

Μ.Ε.Κ. Α' ΤΑΞΕΩΣ

'Αλαφούζος Ε., 'Αναγνωστόπουλος Π., 'Αρμενιάκος Ρ., 'Ανδριανόπουλος Σ., 'Άλιτράντης Μ., 'Άνδρουλάκης Τ., 'Άργούζης Γ., 'Άθανασάκης Β., Βάλάχος Γ., Βορδώνης Α., Γιοβανάκης Χ., Γεράκης Ε., Γιοβάνης Β., Γλυμπάτσος Ι., Γκιάφας Ε., Γολατερός Ν., Δημητούλης Γ., Δραζινάκης Ε., Δρεπανιάτης Γ., Δρασίνης Π., Δαφνής Κ., Δρίβας Α., Δαβαζόγλου Δ., Εύστρατος Ε., Ζερδός Α., Ζαφρανίδης Ν., Θεοφιλόπουλος Σ., 'Ιορδανίδης Α., Καλαμεράς Γ., Καραπάνος Β., Κατσαδήμας Π., Κοκκινόγλου Δ., Καλαδάνος Π., Καμπόσας Μ., Κουτσύρης Κ., Κουζούπης Ι., Κυριακίδης Ε., Καπετανίδης Κ., Κοιλάκος Δ., Καύλης Δ., Κουτσούλιας Δ., Κώνστας Γ., Κοσμάς Α., Κουτσούμητης Γ., Λαύκος Π., Λαύκος Α., Λουκής Σ., Λεούσης Α., Μεσχοδάκος Ν., Μπούτος Ι., Μικέδης Π., Μανδελίος Ν., Μυτιληνάς Δ., Μαυρούδης Α., Μπόρμπιλας Α., Μαρουδάς Ε., Μόνος Αίμη, Μανδηλάρας Γ., Μαρούδας Δ., Μαυροκορδάτος Β., Νασόπουλος Γ., Νεστάτος Ν., Νάκος Κ., Νικολινάκος Ε., Νικητόπου-

λος Π., Παπανδρέου Δ., Πετρομιανάκης Σ., Παπακωνσταντίνου Α., Παπούλης Α., Πάλλης Σ., Παπαλεδένης Σ., Παπούστης Κ., Παπαχαραλάμπους Ι., Πετράκης Δ., Προμπονάς Ν., Παζαρτάνης Λ., Παπούστης Α., Παπαδημητρίου Ν., Πραματευτάκης Ε., Ρούσσος Ι., Στάθης Δ., Σοφικήτης Ν., Σπάρος Ν., Τσαπράζης Ν., Τουρνατζής Θ., Τζιώτης Γ., Τζιανίδης Ι., Τρικούλης Θ., Τζουάνης Λ., Φλώρος Γ., Φλεμοτόμος Γ., Χατζηγεωργίου Ε., Χονδροκούης Κ., Χρυσοχοΐδης Ι., Χρήστου Α.

Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ

'Αδαλής Σ., 'Αγγελής Η., 'Άργυρόπουλος Α., 'Άνδρεος Π., 'Άλυγιάκης Γ., Βουρβάχακης - Μπουρποχάκης Π., Βάος Φ., Βρούδας Δ., Γεωργιάδης Κ., Δριλίζας Κ., Δρούζας Γ., Θάνος Ι., 'Ιορδανόπουλος Β., Κουλουμπρίδης Χ., Κρασάκης Ι., Κοντοδίδης Σ., Κουτσφίδης Β., Κρέμος Μ., Καπαραλίωτης Ε., Κίτσος Κ., Κουκλουμπάκος Δ., Κουκλουμπάκος Ζ., Κουγκούνης Ι., Κουτσουδάκης Α., Καψάλης Δ., Καρδαμύλας Α., Καϊσαρλής Ε., Κοττός Κ., Κολιβρούσης Γ., Κρητικός Α., Μηλιώτης Ν., Μακρόγιουλος Κ., Μπιλίας Ν., Μανιατάκος Δ., Μπαζιάτης Κ., Μιχάλαρος Τ., Μπιθιάς Α., Μπουτανάλης Κ., Μουρτζούκος Δ., Μειμήτης Σ., Νικολός Θ., Νικολόπουλος Δ., Ξενικουδάκης Χ., Ξυπέρεας Μ., Παπαστάθης Ε., Παντελάκης Ν., Παντελάκης Δ., Περιστέρης Ι., Παπαστάθης Φ., Παπασυράκης Γ., Πετράκης Ν., Παπαφραντεζακάς Β., Πασπαλάς Α., Πλακάκης Γ., Παπαποστόλου Κ., Ραυτόπουλος Α., Σταματόπουλος Γ., Σακαβάρας Γ., Σκυριώτης Ι., Σχοινάς Α., Σπηλιωτόπουλος Α., Σίνης Ι., Σταγιάς Θ., Τρεβλός Η., Τομοράς Γ., Χαζίρης Σ., Χοικάλης Π., Χαϊδρής Α., Χανιώτης Δ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

'Αντιπλοιάρχου Γ. ΤΣΟΥΡΗ :
ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μέ μίαν νέαν ἐπιστημονικήν πραγματείαν ἐπλούτισε τὴν ναυτικήν βιβλιογραφίαν ὁ πολυγραφώτας τὸν 'Αντιπλοιάρχον Λ.Σ. κ. Γεώργιος Τσούρης. Μετὰ τὸν ἔρμηνειν τοῦ νέου Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος, ἡν̄ ἔξεδωσε πρὸ μηνῶν εἰς αὐτοτελές τεύχος, ἀκολουθεῖ ἡδη̄ ἡ ἔρμηνεια ἐνὸς νέου καὶ ἔξι τοῦ ἐνδιαφέροντος νομοθετήματος, τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας ἐπὶ Φορτηγῶν πλοίων (Β.Δ. 806/1970). Δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ τονισθῇ ιδιαιτέρως ἡ σημασία τοῦ ἐν λόγω Κανονισμοῦ διὰ τὴν τήρησιν τῆς τάξεως καὶ τῆς εύρυθμίας ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Τὸ γεγονός καὶ μόνον ὅτι, ἐν ἀντιθέσει πρὸ τοῦ διοφρόνου κανονισμού τῆς χερσαίας ἐργασίας, ὁ ΚΕΕΦ δὲν ἀποτελεῖ ἀπλῆν ἐργοδοτικήν ἐπίτογήν, ἀλλὰ σύνολον κανόνων τιθεμένων ὑπὸ τοῦ Κράτους, ὅρκει ν' ἀποδεῖξῃ τὴν σοδερότητα τοῦ θέματος. 'Η ἔρμηνεια τῶν κανόνων τούτων, διὰ πρώτην φοράν ἀνδριφύλισα συστηματικῶς, ἀποτελεῖ σπουδαιοτάτην συμβολὴν εἰς τὴν ἔρμηνειαν τοῦ δικαίου τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. 'Ο συνδυασμὸς τῆς μακρᾶς ὑπηρεσιακῆς πείρας τοῦ συγγραφέως πρὸς τὴν ἐγγνωσμένην οὐτοῦ νομικὴν κατάτισιν, ἐπέτυχεν ὡστε τὸ ἔργον νὰ καταστῇ χρησιμώτατον δχι μόνον διὰ τοὺς νομικούς, ἀλλὰ καὶ δι' ὅλοκληρον τὸν κόσμον τῆς Ναυτιλίας.

Συγχαίρομεν θερμῶς τὸν 'Αντιπλοιάρχον κ. Τσούρην. 'Η μακρὰ καὶ γόνιμος πνευματικὴ αὐτοῦ παραγωγὴ —πλησιάζουν τὰς 20 αἱ ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου ἐργασίασι τοῦ — τὸν φέρουν μεταξὺ τῶν κυριωτέρων συγχρόνων μελετητῶν τοῦ δημοσίου ναυτικοῦ δικαίου τῆς χώρας.

τοι διὰ πολλῶν νομικῶν καὶ ἄλλων παρατηρήσεων καὶ προσθηκῶν, ἐπιτυχών οὕτω νά καταστήσῃ τὴν μελέτην λίαν ἐνδιαφέρον ἀνάγνωσμα, καίτοι ἀσχολουμένην μὲν ἐκλείψαντα θεσμὸν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, τὸ θαλασσοδάνειον. 'Ιδιαιτέρως τονίζεται καὶ ἐπαινεῖται εἰς τὴν μελέτην ἡ ἀριτότης τῆς ἀποφάσεως τοῦ Προξενικοῦ Δικαστηρίου τῆς Θεσσαλονίκης.

"Οχῑ ὅλιγάτερον ἐνδιαφέρον είναι τὸ παρατηρήσεων καὶ σχολιαζόμενον κείμενον ἀσφαλιστηρίου συμβολίου τῆς ἑταῖρας «ΦΟΙΝΙΞ», ὡς καὶ τὸ Καταστατικὸν τῆς ἑταῖρας. Αἱ τελευταῖς παράγραφοι τῆς μελέτης περὶ τῶν νομιματικῶν ἰστομιῶν τῆς ἐποχῆς, περὶ τῆς ὑπεροχῆς τοῦ ἐλληνικοῦ στοιχείου ἐν τῷ 'Αιστολικῷ Μεσογείῳ καὶ περὶ τοῦ ναυτοδάνειου, εἴναι, πράγματι, πολύτιμοι καὶ ἀποτελοῦν ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῆς ἐργασίας.

Θὰ ἡτο παράλειψις ἐὰν ἐκλείστο τὸ παρόν, ἀναγκαῖον σύντομον, βιβλιοκριτικὸν σημείωμα, χωρὶς νὰ ἔξαρθῃ τὸ γλαφυρὸν ὑφος τοῦ συγγραφέως, δῆστις εὐχερῶς καὶ ἀκότος χειρίζομενος τὴν γλώσσαν δικαίολογει ἀπαξ ἔτι τὸ ὅξιαμα τοῦ Γάλλου φιλοσόφου εἰπόντος διτὶ «l' honneur c'est rien, le style c'est tout».

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», συνδέομενα διὰ παλαιάς φιλίας μὲ τὸν κ. Στέφ. Μακρυμίχαλον, ούτινος ἐπανειλημμένως ἐφιλοξένησαν ἐγκρίτα σόφρα, ἐπίθυμον ν' ἀπευθύνουν πρὸς αὐτὸν θερμότατα συγχαρητήρια διὰ τὴν πρόσφατον ταύτην ἐργασίαν του.

ΣΥΝΕΠΑΛΗΡΩΣΕΝ ΕΤΟΣ Ο "ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ".

Συνεπλήρωσεν ἔτος, ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως του, τὸ περιοδικὸν τῆς ἑταῖρας 'Αδελφῶν Κολοκοτρώνη «Ποντοπόρος», τὸ τέταρτον τεύχος τοῦ ὅπου έκυκλοφόρησε τὴν ἱην Σεπτεμβρίου. 'Η ἐμφάνισις του ἐβελτιώθη αἰσθητῶς, ἡ δὲ ὥλη του ἔχει ἐπιλεγή μετὰ προσοχῆς. 'Εν κυριῷ σόφρῳ ὑπόσχεται συντόμευσιν τῶν χρονικῶν περιθωρίων ἐκδόσεων του εἰς τὸ δίμηνον ἀρχικῶς, ἐφ' δοσον μεθεωρεῖθη ἡ ἔγκαιρας συγκέντρωσις τῆς συνεργασίας τῶν ναυτικῶν τῆς ἑταῖρας, οἱ διόποιοι εἰς τὸ τέταρτον τεύχος διδοῦνται ἀξιοθάμαστα δείγματα τοῦ λογοτεχνικοῦ των ταλέντου.

"Αφθωνός καὶ ἡ ἐπιστολογραφία τῶν ναυτικῶν, διὰ τὴν εὐμενή ἀντοπόδριστον τοῦ «Ποντοπόρου» εἰς πλοια τῆς ἑταῖρας Κολοκότρων.

Αἱ σελίδες τοῦ περιοδικοῦ, αἱ ἀσχολούμεναι μὲ τὰ μηνύματα τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενεῶν των, εἴναι ἀφειρωμέναι εἰς τὴν Σύρον, ἀπὸ δόπου κατάγονται καὶ διαμένουν πολλοὶ ναυτικοὶ ἐργαζόμενοι εἰς τὴν ἑταῖρα Κολοκοτρώνη. Εἰς τὸ τέταρτον τεύχος δημοσιεύονται ἐπίσης ιστορικαὶ συμβολαὶ τοῦ χειρουργοῦ κ. Λυστάρδου Καρυδάκη, ναυτεργατικαὶ διαφοραί, ζητήματα τοῦ ΝΑΤ, τεχνικὰ σόφρα, δηγήματα, ψυχαγωγικαὶ σελίδες καὶ, διόποιον πάντοτε, τὸ καθιερωθὲ σταυρόλεξον, διὰ τὴν ὄρθην λύσιν τοῦ διόποιον ἔχει ἀθλοθετήση 2.000 δραχμῶν.

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



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ: Κατά τὴν ἄφιξιν του εἰς Βιζακαπατινάμ, ἀπὸ Βανκούμερο, προσήραξεν ἐντὸς τοῦ λιμένος τὴν 30ην Αὐγούστου, ἀλλ' ἀνειλκυσθή μετὰ δίωσον. 'Υπέστη διαφροὴν εἰς τὴν πρωσίαν δεξιμειὴν ζυγοσταθμίσεως καὶ τὴν δεξιμειὴν No 1. 'Επιθεώρησις θά καταστῇ δυνατή μετὰ τὴν ἔκφρωσιν τοῦ σκάφους ἢτις ἀναμέιται νῦν περατωθῆ μετὰ τὴν 15ην Σεπτεμβρίου.

ΑΝΤΩΝΙΑ ΕΥΛΑ: 'Απὸ Γόδουνια δῖ' ἵνδιαν μὲ 10.850 τόνους ἀνθρακού. Τὴν 8ην Σεπτεμβρίου, ἐνῷ εύρισκετο εἰς πλάτος 28.50' νότιον καὶ μῆκος 41.50' ἀνατολικόν, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ κύτος No. 4. Τὴν ἐπομένην ὁ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν ὅτι, παρ' ὅλας τὰς προσπαθείας, δὲν κατέστη δυνατή ἡ κατασβεσίς τοῦ πυρός καὶ συνεχεῖς ἔκρηξες ἐγένοντο εἰς τὸ φλεγόμενον κύτος, τοῦ ὅποιου τὰ κοινύματα ἀνετινάχθησαν. Τὴν 10ην Σεπτεμβρίου ἀνέφερεν ὅτι ἡ θερμοκρασία ἀνήρχετο συνεχῶς. Τὸ σκάφος κατημύνετο εἰς Κόλπον 'Αγίου Αὐγούστου (Μαδαγασκάρη). 'Ἐν τῷ μεταξὺ, ἀνεκοινώθη ὅτι δύο ρυμουλκά ἀπέπλευσαν ἐκ Ντώρμπαν καὶ Ντιέγκο Σουαρέζ πρὸς βοήθειαν τοῦ κινδυνεύοντος σκάφους.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ: 'Απὸ Φρήτουν διὰ Περιοκόν Κόλπου, ἀφίχθη εἰς Ντώρμπαν τὴν 7ην Σεπτεμβρίου μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ·Ι·Λ: Περὶ προσαράξεως τοῦ ὅποιου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ἀνειλκυσθή ὑπὸ ρυμουλκῶν τὴν 2αν Σεπτεμβρίου καὶ ἔρρυμουλκήθη εἰς Σάντος, ὅπου ἥρχισε τὴν ἔκφρωσιν.

ΔΟΡΩΘΕΟΣ Τ.: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἀπὸ Λέγκον διὰ Σκίκντα, ἔμφροτον, προσήραξεν εἰς τὴν εἰσοδον τοῦ λιμένος τὴν πρωίαν τῆς 7ης Σεπτεμβρίου, ἀλλ' ἀνειλκυσθῆ τῇ βοήθειᾳ ρυμουλκῶν μετὰ τρίωρον. 'Επιθεωρηθέν, εύρθη εἰς καλὴν κατάστασιν,

καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσριμόν του.

ΕΛΕΝΗ: Τὴν 5ην Σεπτεμβρίου συνεκρούσθη εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Κιέλου μετὰ τοῦ νορθηγικοῦ φέρρου «Πρινσές Ράγκχιλδ». 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημίας, ἀλλὰ συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

ΕΥΓΕΝΙΟΣ ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ: Τὸ ἔκπαιδευτικὸν σκάφος «Εὐγένιος Εὐγενίδης» προσήραξεν εἰς Ναύπλιον τὴν 5ην Σεπτεμβρίου.

ΘΗΡΑ: Προσέκρουσεν ἐπὶ προσδήποτος εἰς Καλλάρο τὴν 28ην Αὐγούστου ὑποστάνταν ρήγμα τριῶν μέτρων εἰς τὴν πρώσαν. Τὸ σκάφος, τὸ διποίον μετέφερεν 21.000 τόνους κριθῆς ἀπὸ Βανκούμερο, εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀπόπλευσῃ αὖν επισκευῶν.

ΚΑΣΤΑΛΙΑ: 'Υποστάνταν βλάβην εἰς τὴν μηχανήν, προσήγγισεν εἰς ιησον Τήλον τὴν 5ην Σεπτεμβρίου. 'Εκείθεν ἔρρυμουλκήθη εἰς Πειραιά τὴν ἐπομένην.

ΚΕ·Ι·Π ΑΡΑΞΟΣ: 'Απὸ Βίζελμσχαφεν διὰ Κιουρασόδο, κενόν, προσήγγισεν εἰς Φάλμουσθή τὴν πρωίαν τῆς 27ης Αὐγούστου, λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τοὺς λέδητας. 'Εκείθεν ἀπέπλευσε τὴν 4ην Σεπτεμβρίου διὰ τὸν προσριμόν του.

ΚΥΡΑ ΖΩΗ: Τὴν 29ην Αὐγούστου ἐγνώσθη ὅτι τὸ μικρὸν δεξιανέπολιον «Κυρά Ζωή» ἦτο ἀκυδέρηντον ἔζωθι τοῦ Κάβο Ντόρο, λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὸ πηδάλιον. Τὸ σκάφος ἔρρυμουλκήθη εἰς ἀσφαλῆ λιμένα.

ΛΑΙΛΑΨ: 'Ως ἀνεκοινώσαν ὁ πλοιαρχὸς τοῦ ρυμουλκοῦ «Ζδάρτε Ζέε» τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Λαϊλαψ» ἔβιθισθη τὴν πρωίαν τῆς 4ης Σεπτεμβρίου εἰς πλάτος 24.41' βόρειον καὶ μῆκος 17.01' δυτικόν, εἰς βάθος 1.100 ὄργυιῶν (ἴδε τεῦχος 1.9.71).

ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ: 'Υπέστη ζημίας εἰς τοὺς λέδητας τὴν 4ην Αὐγούστου κατὰ τὴν διάρ-

κειαν ταξιδίου του ἀπὸ Νέαν 'Υόρκην διὰ Τρίνινταντ, τὴν 18ην καὶ 22αν Αὐγούστου δὲν ἐλειτούργησαν αἱ γεννήτριαι. Τὸ σκάφος κατημύνετο ἀπὸ Πόρτο ὦφ Σπαίην εἰς Σκανδικαύταν, ἀλλὰ προσήγγισεν εἰς Πουάντ αὶ Πιέρ τὴν 19ην Αὐγούστου. 'Εκείθεν ἔρρυμουλκήθη εἰς Τρίνινταν δι' ἐπισκευάς.

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ: 'Υπέστη βλάβην εἰς τοὺς λέδητας τὴν δην Σεπτεμβρίου ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος. Τὴν ίδιαν ἡμέραν παρεσύρθη ὑπὸ ισχυρῶν ἀνέμων καὶ προσήραξεν εἰς Τέιμπλ Μπαίη, ἀνειλκυσθὲν μετ' ὀλίγον τὴ βοήθειᾳ ρυμουλκῶν. Δὲν παρετηρήθησαν διαρροαί.

ΜΥΚΑΛΗ: Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐπισκευῶν εἰς 'Αμβέρσαν, ἔξερράγη, τὴν 26ην Αὐγούστου, πυρκαϊά μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ὑποστοῦν σοβαρά ἐγκυμάτα τρεῖς ἐργάται. Τὸ πῦρ κατεστάλη.

ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ: 'Απὸ Σαγκάνη διὰ Κοκούρα, κενόν, συνεκρούσθη, ἔξωθι τῶν ιαπωνικῶν ἀκτῶν τὴν 26ην Αὐγούστου, μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Νιού 'Οράτον» διπερ κατημύνετο ἀπὸ Ναγκόγια εἰς Πουάν, ἔμφορτον. 'Ο πλοιόσχος τοῦ Ἐλληνικοῦ σκιφοῦς ἐζήτησεν ἐπιθεώρησιν πρὸς διακρίσιν τῶν ζημιῶν.

ΠΑΝΟΣ: Προσήγγισεν εἰς Σιγκαπούρην τὴν 7ην Σεπτεμβρίου, δι' ἐπιθεώρησιν ζημιῶν ἐκ τοῦ τυφώνος «Τρίξ».

ΣΤΑΡ ΣΑΙ·Ν: 'Αγνοεῖται ἡ τύχη τοῦ μικροῦ δηζελοπλοίου «Στάρ Σάιν», τὸ διποίον ἔχειν ἀπόπλευσει ἐκ Σομαδίας τὴν 28ην 'Ιουλίου διὰ Περσικὸν Κόλπον, μὲ πλήρωμα 12 "Ελληνας καὶ ἔξι ἀλλοδαπούς. Τὸ σκάφος ἀνεμένετο εἰς τὸν προορισμὸν τοῦ την 15ην Αὐγούστου, ἀλλὰ μέχρι τοῦδε δὲν ἔδωσε σημεῖα ζωῆς. 'Εκφράζονται φόδοι αὐτάνθρου ἀπωλείας του. Κατ' ἀλλην ἐκδοχὴν ἀπήκθη ὑπὸ περιστῶν οἱ διποίοι λυμαίνονται τὴν περιοχήν.

ΤΖΩΝ Π. Γ.: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐν Τζιμπούτι, καὶ ἐνῷ ἔξετέλει χειρισμοὺς ἐντὸς τοῦ λιμένος, τὴν 7ην Σεπτεμβρίου, προσήραξεν. 'Ανειλκύσθη τὴν ἐπομένην τῇ βοήθειᾳ ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Δὲν παρετηρήθησαν ζημίαι.

ΤΡΙΚΑΛΑ: 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 20ην Αὐγούστου, ἐπερστώθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ ἐπὶ ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς Κολκούτταν τὴν 1ην Μαΐου.

ΤΡΟΠΙΣ: 'Αφίχθη εἰς Λαδέρα τὴν 2αν Σεπτεμβρίου δι' ἐπιθεώρησιν ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν.

DFDS NORDANA LINE

TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METALEY LIMENON :

KOLOPOU H.P.A. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) PEIRAIOS — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ
ME YUKTIKOY XWROYΣ (diòt kρésta, φαρικά, turiá, frounta)
KAI MPÍGEΣ 85* KAI 50** TONNON

M.V. "MANITOBA" *

1—10/9
4—5/10 ;

M.V. "SKYROS"

10—17/9
14—15/10 ;

DEKTALI EPIΣΗΣ FORTΩSEIS DIA TOYS LIMENON :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

GENIKOI PRAKTORES EN ELLADI: BALTIC LEVANT Co.

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

Tηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεξ: 2597 PEIRAIYES — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP



**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.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

‘Η ἀδεβαίστης ἐπεκράτησε καὶ κατά τὸ αὐτοκαπενθήμερον τοῦ μηνὸς εἰς τὴν ναυλαγοράν.’ Η θέσις της καὶ ἡ αύριον αὐτῆς ἔξαρτάται, κυρίως, ἀπό τὴν κρατοῦσαν νομιματικὴν κρίσιν καὶ ἀπό τὰς ἀποφάσεις τοῦ Διεθνούς Νομιματικοῦ Ταμείου, ἡ διάσκεψις τοῦ ὄποιος συνέχεται τὰς τελευταίας λιμένας τοῦ Σεπτεμβρίου εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα.

Πάντως, τὸ διαρρέεσαν 15θήμερον ἐνεφάνετο τὴν ἀγορὰν κάπως σταθερωτέραν, μὲν ἕτησιν χωρητικοῦτος καλυτέραν πῶς ἀπὸ ὥρισμένους τομεῖς, ἀλλὰ καὶ μὲν προσφοράν ἐπίστησης τονάζ ὑπέρτερον. ‘Η λῆξις τῆς λιμενεργατικῆς ἀπεργίας εἰς τὸν Β. Εἰρηνικὸν καὶ ἡ ἀποτροπὴ τῆς ἀπεργίας τῶν λιμενεργατῶν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Ήνωμ. Πολιτειῶν ἐλπίζεται νὰ προκαλέσῃ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν.

‘Η κίνησις, ἔξι ἀλλοῦ —ἡ ζωηροτέρα— περὶ τὰς χρονοναύλωσεις, ἡ σημειωθείσα περὶ τὰ μέσα τοῦ 15θήμερου καὶ αἱ κλεισθεῖσαι τοιάυται διὰ τινας μπάλκ κάρριερς ὑπδεικνύουν κάπιοις ἐνθαρρυντικὴν ἔνδειξιν σχετικῆς τινος βελτιώσεως τῆς καταστάσεως.

‘Οπωσδήποτε, δῆμως, αἱ εἰδήσεις ἀπὸ τὴν Ἱαπωνίαν ποτεθεοῦν τὴν ἀνάκαμψιν τῆς οἰκονομίας εἰς ἀπότερόν πως χρόνον τοῦ ἀρχικῶς προβλεφθέντος. ‘Ισως καὶ κατά τὸ 1972 νὰ κρατήσῃ ἡ σημειωτὴ στασιμότης εἰς τὴν βιομηχανικὴν παραγωγὴν, ἥτις τόσον ἐπέδρασεν εἰς τὰς εἰσαγωγάς πρώτων ὑλῶν καὶ τὰς μεταφοράς, κατὰ συνέπειαν.

‘Η κίνησις κατὰ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν ὡς κάτωθι, ἐν συντομίᾳ :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ : Περὶ τὰ δημητριακὰ συνεκεντρώμητα τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν ἀπό τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν ‘Αγιον Λαυρέντιον, κυρίως, δύπως καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας Κόλπου καὶ Ἀτλαντικοῦ. ‘Απὸ τὸν Κόλπον δι’ Ἱαπωνίαν μέτριον σκάφος ἐπληρώθη θαρέα γεγενήματα δολλ. 6,75 (Σεπτ.), μὲ 1.500 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν καὶ δολλ. 4,60 εἰς μέρος φορτίου ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν 27.000 τόν., ἐνεά λιμένας (Σεπτ.). Διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 3,02½ φίστ (Σεπτ.). Δυτ. Ἰταλίαν δολλ. 3,60 μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (30.000 τόν.). Διὰ τὴν ‘Ολλανδίαν δολλ. 2,80 (σκάφος 40.000 τόν.) καὶ δολλ. 3,10 φίστ (Σεπτ.), διὰ Καλλάδο δολλ. 5 εἰς μέτριον μπάλκ κάρριερ. Καράτσι δολλ. 12,78 γκρός τέρμης (Σεπτ.). Διὰ Μπαντάρ Σαπούρι δολλ. 9, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφ. ‘Απὸ τὸ Νόρδερον Ρέιντς ‘Αμβούργον - ‘Αμστερνταμ δολλ. 3 φίστ. Λισσαδῶνα δολλ. 5,25 (σύνθετος σκάφος) καὶ N. Κορέσαν δολλ. 9, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωσιν. ‘Απὸ τὸν ‘Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 5,15, πέντε λιμέρας γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 ἐλ. ἐκφόρτωσιν καὶ Μπαντάρ Σαπούρι δολλ. 9,25 (σκάφος 25.000 τόν.) μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὸ Ποικεστάν δολλ. 18 καὶ 18,25 (Σεπτ.) καὶ Μάλταν λιρ. 2,60 καὶ κρ. 97 διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν δολλ. 3,75 καὶ

Πολωνίαν δολλ. 3,70. ‘Απὸ τὸ Πόρτ Καρτιέ διὰ Κωνστάντζαν δολλ. 4,05, σκάφος 33.000 τόν., μὲ 6 λιμέρας γκρός φόρτωσιν καὶ 4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. ‘Απὸ Τολέδον διὰ Τίλμπουρι δολλ. 7 εἰς μικρὸν σκάφος καὶ δολλ. 6,50 μὲ συμπλήρωσιν ‘Αγ. Λαυρέντιον πρὸς 2,50 δολλ. φίστ (Σεπτ.). ‘Απὸ Τολέδον, ἐπίσης, διὰ δύο λιμένας Πορτογαλίας δολλ. 9 γκρός/1.000 τόν. ἐλ. ‘Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 6,95 μὲ συμπλήρωσιν εἰς ‘Αγ. Λαυρέντιον 2,75 δολλ. φίστ. ‘Απὸ Τσώρισταν δι’ Ἀγγλίαν δολλ. 6,00 φίστ (μικρὸν σκάφος), Κόντινεντ δολλ. 4,15 φίστ, Ἰνδίαν λιρ. 4,25 μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ διὰ Μπέλφαστ κρίθη λιρ. 3,06 φίστ 3 λιμένας μὲ 3.000 τόν.

Γιαὶ ἀνθρακες ἀπὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 2,10 ἐλ. ἐκφόρτ. Ἑξ λιμέραι (‘Οκτ.) 36.000 τόν. Διὰ τὴν Ἱαπωνίαν δολλ. 3,75 καὶ 4,02½ δολλ. ἐλ. ἐκφόρτ. καὶ Σάντος δολλ. 2,50 ἐλ. ἐκφόρτ. (Σεπτ.). Κώνια πετρελαϊους ἀπὸ N. Ορλεάνην δι’ Ἐλλάδα μικρὸν σκάφος δολλ. 7,60 φίστ 4.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

‘Ασήμαντος ἡ ἐργασία ἀπὸ τὸ Πλέιτ. Τὰ 5,50 δολλ. ἐπληρώθησαν σῶν τοῦ Σάν Λορέντζα εἰς ἔτοιμον σκάφος διὰ τὸ Κόντινεντ, μὲ 2.000 γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. ‘Απὸ τὸ Μπουένος ‘Αὔρες δολλ. 5,75 μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπίστηση.

‘Η λιμενεργατικὴ ἀπεργία τοῦ Β. Εἰρηνικοῦ ἐλήσει. Ναυλώσεις δὲν ἔγνωσθη ἀν ἐλεισθησαν. ‘Απὸ τὸ Βανκούμερον λιπάσματα διὰ τὴν Φορμόζαν δολλ. 7,50 (σκάφος 12.000 τόν.) φίστ 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Σιτηρά διὰ Χοντάγκουσα δολλ. 6,60 γκρός μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Περσικὸν δι’ Ἱαπωνίαν δολλ. 3,25 εἰς μεγάλα μπάλκ κάρριερ φίστ (Σεπτ.).

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ — N. ΑΦΡΙΚΗ : Σταθερωτέρα ἡ ἀνατολικὴ ἀγορά. Νούσοι ἐλαφρώς πως βελτιωμένοι ἐπληρώνοντο. ‘Απὸ λιμένας Δυτ. Αύστραλίας διὰ Πόρτ Σουδάν λιρ. 2,87½ 5.000 τόν. γκρός καὶ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ., ὅμιλον Μπαντάρ Σαπούρι λιρ. 3,25. ‘Απὸ Πόρτ Ζίλς Γκηλόγκ, Σιδηνεύ διὰ Πόρτ Σουδάν λιρ. 3,25 3.000 τόν. γκρός, 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Διὰ τὴν Ἱαπωνίαν ἀπὸ Νέαν Νότ. Ούαλλισαν δολλ. 7,75, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (‘Οκτ.). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Ντάμπιπερ ἡ Πόρτ Χέντλαν δι’ ‘Αμστερνταμ ἡ Πόρτ Τάλμποτ λιρ. 2,75 φίστ. ‘Απὸ Νιουκάστλ διὰ τὴν ‘Ολλανδίαν σιδηρομετάλλευμα δολλ. 4,20 φίστ (‘Οκτ. - Νοέμ.). Ζάχαρις ἀπὸ Νήσους Φίτζι διὰ τὸ Βανκούμερον λιρ. 5, μὲ 1.000 τόν. γκρός φίστ., ἐλ. ἐκφόρτ. ‘Απὸ Κουνήλαν δι’ Ἀγγλίαν λιρ. 6,50, μὲ 5.000 τόν. φόρτ. πρὸς 2,50 αὐτοράλ. δολλ. καὶ 750 τόν. ἐλ. ἐκφ. ‘Απὸ Φίτζι διὰ τὴν ‘Αγγλίαν μικρὰ σκάφη λιρ. 6,62½. Ζάχαρις ἀπὸ Βορμάνη διὰ Σαίν Τζάν δολλ. 10,75 φίστ ἐντ τρίμεντ, 800 τόν.

φόρτ. καὶ 750 τόν. ἐκφ. Μεταλλεύματα ἀπὸ Βιζαγχαπατανάμ διὰ Μόντρεαλ ἀ.φ. δολλ. 12, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτ. πρὸς 1,30 δολλ. ‘Απὸ Νότιον Αφρικήν διὰ τρεῖς λιμένας Ἱαπωνίας ἀραβόσιτος δολλ. 6,87½ μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Σεπτ.).

‘Απὸ Ντάρμπαν δι’ Ἱαπωνίαν ζάχαρις λίρ. 2,65 φίστ (‘Οκτ.) μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν. Ανθρακίτης ἀπὸ Ντάρμπαν διὰ Δυτ. Ἰταλίαν δολλ. 5,75 (Σεπτ.) φίστ. ‘Απὸ Πετελ δι’ Ἱαπωνίαν σιδηρομετάλλευμα δολλ. 3,50 (40.000 τόν.) Οκτάδριον.

‘Απραξία εἰς τὴν Μεσόγειον. Λιπάσματα ἀπὸ Γαλάται δι’ Ἀλεξανδρειαν μικρὰ σκάφη δολλ. 4,10 φίστ (600/600 τόν. φορτοεκφόρτ., Σεπτέμβριον), ‘Απὸ Λά Παλίς διὰ Μπαντάρ Σαπούρη κρίθη δολλ. 7,95 φίστ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

Ζωηρότεραι αἱ χρονοναυάσυλοσεις. Μισθώματα βελτιωμένα πως συνεφωνήθησαν διὰ ταξίδια, κυρίως. Περὶ τὰ 1.200-1.500 δολλ. ἐκμαίνοντα τὰ ἡμερήσια μισθώματα διὰ συνήθη φορητὰ 12-15.000 τόν. διελασίνητα. Μπαλά κάρριερ 50.000 τόν. διὰ 9-12 μῆνας δολλ. 1,45 μὲ παραδόσιν Κόντινεντ ‘Οκτώβριον καὶ 1,50 δολλ. διὰ μικρότερου σκάφους 6-9 μῆνας μὲ παράδοσιν Σεπτ. Κόλπον. Σκάφος 11.950 τόν. δ.ω. 1.375 ἡμερήσιως διὰ 4-7 μῆνας, ὅφιδον δι’ ἄλλους τόσους μῆνας, 1.600 δολλάρια.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Πτώσις σημαντική, δύσον καὶ ἀπροσδόκητος εἰς τοὺς ναύλους τῶν πετρελαιοφόρων κατὰ τὸ αὐτοκαπενθήμερον τοῦ Σεπτεμβρίου. ‘Υπὸ τὴν πιέσιν τοῦ προσφερομένου πρὸς ὑπομισθίους τοινάδα —ιαπωνικοῦ κυρίως— οἱ ναύλοι εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον ὑπετιμήθησαν κατὰ εἰκοσι καὶ πλέον μονάδας τοῦ Γουόρλντσκεϊλ (δολ. 1,75 κατὰ τόνον). ‘Ολιγότεροι αἱ αἴτησίσιες ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν.

Αἱ αἴτησίσιες ἀπὸ τὴν Ἱαπωνίαν φέρουν τὸν περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου ἐπεκτείνομενον καθ’ δύον τὸ ἔτος καὶ τὸ αὐτίμηνον τοῦ 1972.

Οἱ κρατήσαντες κατὰ τομεῖς ναύλοι εἶχον ὡς κάτωθι : ‘Απὸ τὸν Περσικὸν τὰ 30 τοῦ Γουόρλντσκεϊλ ἐπληρώθησαν διὰ μεγάλα σκάφη δι’ Ἀγγλίαν - Κόντινεντ καὶ τὰ 30-40 δι’ ἔτοιμον τονάδα δι’ ‘Απω Ανατολήν. Διὰ N. Αφρικήν σκάφος 72.000 τόν. ἐπληρώθη δολ. 60 (‘Οκτ.). ‘Απὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ ‘Ιταλίαν εἰς μικρὰ σκάφη 75 τοῦ Γουόρλντσκεϊλ. Δι’ Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 71½ τῆς Κλίμακος.

‘Απὸ τὴν Μεσόγειον (Λαδέρα) διὰ N. Ορλεάνην 60 W. (Σεπτ.). Δι’ Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 75 W. ἔτοιμον σκάφος. Σκάφος ιαπωνικοῦ μαμούθ ἐμισθώθη ἀπὸ τὴν ‘Εσσος διὰ 12 μῆνας εἰς τὰ 55 καὶ 57½ τοῦ Γουόρλντσκεϊλ. Δι’ Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 71½ τῆς Κλίμακος.

‘Απὸ τὴν Μεσόγειον (Λαδέρα) διὰ N. Ορλεάνην 60 W. (Σεπτ.). Δι’ Ἀγγλίαν - Κόντινεντ 75 W. ἔτοιμον σκάφος. Σκάφος ιαπωνικοῦ μαμούθ ἐμισθώθη ἀπὸ τὴν ‘Εσσος διὰ 12 μῆνας εἰς τὰ 55 καὶ 57½ τοῦ Γουόρλντσκεϊλ.

ΤΟ ‘ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ,,

Καθελκύεται σήμερον ἀπὸ τὸ Πέραμα τὸ τουριστικὸν τῆς ΕΛΜΕΣ «Ακουάριους».

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)

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΣΩΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (εις τάιμ τούρτερ): Ντουλούθ - Σαπτήριορ, Σικάγον μέση συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. γεννημάτων Άμβερσον - Άμβούργον ρέιντς δολ. 6.95 λιμνώς, μέση συμπλήρωσιν μέχρι 22.000 τόν. δολ. 2.75 φίστ, Σεπτεμβρίου 11 - 30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ-Ι-ΜΠΟΡ (λιβ.): Πόρτ Καρτί 33.000 τόν. γεννημάτων Κωνστάντζον δολ. 4.05 γκρός φόρτωσιν, 4.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 15 - 25.

ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. γεννημάτων Καλλδό δολ. 5 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 6 - 22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Σάντα Μάρτα δολ. 4 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 5 - 15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ (εις τάιμ τούρτερ): Λιμένας Κόλπου 24.840 κ.π. σίτου Καράτον δολ. 12.78 γκρός φόρτωσις, μπέρδι τέρμης έκφρτωσις, Σεπτεμβρίου 1 - 20.

ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.): Νέαν "Ορλεάνην 12.000 τόν. κών πετρελαιού "Αγ. Νικόλαον δολ. 7.60 φίσι, μέ 10 - 15.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον 25.000 τ. κρήθης Μπαντόρ Σαπτώρ δολ. 9.25 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 18 - 30.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III: Χάρητον ρέδης 23.000 τόν. γαϊανθράκων Σάντος δολ. 2.50 έλ. έκφρτωσις, Σεπτεμβρίου 20 - 29.

SAINTE ASHMI (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 38.000 τόν. ί.π. φορτίον, γεννημάτων (1.861.885 κ.π.) Άμβερσον - Άμβούργον ρέιντς και Πολωνίων δολ. 150.000 φίσι, Σεπτεμβρίου 15 - 25.

ΠΑΙΑΝ: Τούρτερια 12.500 τόν. σίτου "Ειδονόμα-σιθ" λίρας 2.50 φίσι μέ 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 18.

ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Σίδεν "Αίλοντς 37.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος άμερικαν. λιμένας Α' Τλαντικού (Βορειοί Χάττερας) 80 σέντς φίσι, Σεπτεμβρίου 20 - 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ-Ι-ΝΤ: Χάρητον ρέδης 28.000 τόν. γαϊανθράκων Μπριστόλ Τάινεντ δολ. 4 μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, όμερος φόρτωσις.

ΝΙΚΗ: Ήχοπουλός μέ συμπλήρωσιν Νόσφολκ 13.000 τόν. λιπασμάτων Σάντος δολ. 5.50, βάσις 2-1 φίσι, Σεπτεμβρίου 18 - 27.

ΜΑΡΙΑ Κ.: "Ενα - δύο λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. λιπασμάτων ένα - δύο λιμένας Βραζίλιας δολ. 6, βάσις 1-2 δύο, Σεπτεμβρίου 10 - 20.

MARINA: Βαλτιμόρη 7.100 τόν. χειραρεύριν Ρότερτερντορ δολ. 50.000 φίσι, έποιμος φόρτωσις.

AITZIAN TRITON (λιβ.): "Αγ. Λαυρέντιον 27.000 τόν. κρήθης Κωνστάντζον δολ. 4.25 ώφιν Μπαι Κορώ ή Πόρτ Καρτί δολ. 4.05 μέ 4.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, "Οκτώβριου 2 - 20.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ: Νέαν "Ορλεάνην 22.000 τόν. πολαιοσιδήρων Γενοβαν δολ. 95.000 φίσι, Σεπτεμβρίου 9 - 20.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΣΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. σράβοσιτος Μορπάσα ή Δαρ - ές - Σαλάσο δολ. 10 γκρός φόρτωσις, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσις, Σεπτεμβρίου 16 - 24.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΙΣΣΕΣ: Λιμένας Κόλπου 9.500 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καρτέλο δολ. 5 φίσι μέ 1.000 τόν. έκφρτωσις, Σεπτεμβρίου 15 - 18.

ΚΑΝΟΠΟΥΣ (λιβ.): Τολέδο μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.500 τόν. γεννημάτων Τολέδο δολ. 6.50 μέ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιος κρήθη μέχρι 22.000 τόν. δολ. 2.75 φίσι, Σεπτεμβρίου 15 - 24.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛΑ (λιβ.): Χάρητον ρέδης 36.000 τόν. γαϊανθράκων Κόντινεντ δολ. 2.10 έλ. έκφρτωσικών, "Οκτώβριου 1 - 10.

XIAN ENTZINIEP: Θάντερ Μπαι 9.500 - 10.000 τόν. βρόμης Ρότερτερντορ - Άμβούργον ρέιντς δολ. 85.000 ένα λιμένα έκφρτωσις δολ. 87.500 διο φίσι, Σεπτεμβρίου 14 - 25.

ΩΚΕΑΝΙΣ: Λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. γεννημάτων Μπαντόρ Σαπτώρ δολ. 9 μέ 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 13 - 20.

ΜΑΡΟΥΔΙΩ: "Αγ. Λαυρέντιον 29.465 τόν. σίτου Τσιταγκόχης ή Τσάλιαν δολ. 18.25, Σεπτεμβρίου 15 - 30.

AITZIAN ΝΥΜΦΗ (λιβ.): Χάρητον ρέδης ή Βαλτιμόρη 35.000 τόν. γαϊανθράκων νότιον Ιαπωνίας δολ. 4.02½ έλ. έκφρτωσικών, "Οκτώβριου 10 - 25.

ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ (λιβ.): Φιλαδέλφειας 4.800 τόν. γεννημάτων Λά Τσουάρια δολ. 5.50 φίσι μέ 2.000 / 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 13 - 20.

ΓΑΛΑΗΝΗ (λιβ.): Μπερνάντιν Τάρτ/Τάρμπαν 14.500 τόν. λιπασμάτων χύμα Τζιμπούτι ή Άσσαρι δολ. 10. βάσις 1-1, δολ. 10.25 βάσις 1-2 φίσι μέ 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 18 - 25.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΣΤΕΡΙ (λιβ.): "Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωσιν Μπουενός "Άυρες 21.000 τόν. γεννημάτων Άμβερσον - Τόπερτερντορ - Αμστερνταμ δολ. 5.50 μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν έποιμος φόρτωσις.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: "Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ μέ συμπλήρωσιν Μπουενός "Άυρες 12.500 τόν. γεννημάτων Άμβερσον - Τόπερτερντορ - Γάνδην δολ. 5.25 μέ 2.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 13 - 30.

ΣΟΥΝΙΟΝ (λιβ.): Σμαλάκλιτν 9.000 τόν. άλιουμίνιας (μέρος φορτωσιν) Σημαροπτ. δολ. 4.50 φίσι μέ 3.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25 - "Οκτώβριου 10.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

MINI ΛΑΝΣ: Βουλάνην 3.000 τόν. μαγγανέζης ηδία ή δύο λιμένας δυτικής Ιταλίας δολ. 5.95 βάσις 1-1, ώφιν θάσις 1-2 δύο, 6.20, 10 σέντς έξτρα έναν Τάραντα φίσι μέ 1.000/800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Σεπτεμβρίου 22 - 30.

ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΚΙΑΣ

ΕΙΡΗΝΗ Α. (λιβ.): Βάρναν ή Μπουργκάς 14.500 τόν. σίτου Ρίον Ιανέριον ή Σάντος δολ. 6.90 φίσι μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 22 - 30.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ

ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

TZON ΛΥΡΑΣ (εις τάιμ τούρτερ): Σίδεν 32.000 τόν. σίτου Σταβάγκερ Νορβ. Κορ. 38 μέ 5.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 7.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Δεκέμβριον.

ΛΥΡΙΚ (λιβ.): Νιούκαστλ 44.000 τόν. γαϊανθράκων Ρότερτερντορ ή Αμστερνταμ δολ. 4.20 φίσι μέ 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, "Οκτώβριου 16 - Νοεμβρίου 5.

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: Νιόμπιπερ ή Πόρτ Χέντλαντ 63.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Αμστερνταμ ή Πόρτ Τάλμποτ δολ. 2.75 φίσι, Σεπτεμβρίου 23 - "Οκτώβριος 4.

SINTY (λιβ.): Διπ. Αυστραλίαν 25.000 τόν. σίτου Πόρτ Σιεδνόν λίρας 2.87½ μέ 5.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, ώφιν Μπαντόρ Σαπτώρ διάρκεια 3.25 μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, ώφιν Πόρτ Γκίλες - Πόρτλαντ - Γκρήλογκ - Σίδεν 37½ πέν. έξτρα, Σεπτεμβρίου 20 - "Οκτώβριου 10.

ΦΑΙΔΡΑ: Πόρτ Γκίλες - Πόρτλαντ - Γκρήλογκ - Σίδεν 23.150 τόν. σίτου Πόρτ Σουδάν λίρας 3.25 μέ 3.000 τόν. γκρός φόρτωσιν 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν ώφιν Μπαντόρ Σαπτώρ λίρας 3.62½ μέ 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25 - "Οκτώβριος 10.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΩΡΩΝ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: Πέπελ 43.000 τόν. μεταλλεύματων Ιαπωνίαν δολ. 3.50 μέ 17.500 τόν. φόρτωσιν, 20.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 28 - "Οκτώβριου 10.

ΘΕΩΡΙΣ: Πόρτ Σουδάν 5.500 τόν. ί.π. φορτίου πολαιοσιδήρων Σαγκάπην - Νιάρεντ ρέιντς Λίρας 22.000, δευτέρων λιμένα φορτώσεων (Τζέδων ή Μπέζμπερα) λίρας 1.000 έξτρα φίσι, λίρας 200

DON E. C. 3

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.Λ.Π.

ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ

KOU ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

ΓΝΩΣΤΕΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

έξτρα άσφαλιστρα, 'Οκτώβριου 10 - 30.

ΦΑΙ-Υ-ΤΕΡ: Ντάρμπραν ή Ήστ Λόντον 12.500 τόν. σράδεσίτον Ληδ έδ. 7.20 ώφιν Ληδ και ένα λιμένα Αμέρσερος - Άμβούργου ρέιντς δολ. 7.80 μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 10 - 15.

ΑΓΑΠΗ: Νοτ. Αφρικήν 14.000 τόν. άρδοσσιτον τρεις λιμένας Ιαπωνίας δολ. 6.875 μέ 2.500 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου.

ΓΙΑΝΝΗΣ: Ντάρμπραν ή Ήστ Λόντον 15.400 τόν. άρδοσσιτον Γλασκώβην λίρας 2.90 μέ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν, 3.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου.

ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ: Λά Ρολίς 19.500 τόν. κριθής Μπαντόρ Σαπτώρ δολ. 7.75 ώφιν Ρουν και Λά Ρολίς δολ. 8.30 φίσι μέ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, "Οκτώβριου 4 - 15.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιβ.): 40.501 τ. ί.π. (7.18.000 κ.π., 12.12½ μίλ., 14½ μίλ., 42 τόν. φιουέλ δίλ πλέον 2 - 3 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.550 ήμερησίας έποιμος λιμένας Κοπού, Έπαναταράδοςις Βενεζουέλας.

Σ. & K. GΙΟΥΝΙΤΥ: 13.080 τ. ί.π. (584.000 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 21 - 22 τόν. φιουέλ δίλ) δολ. 1.575 ήμερησίας πλέον δολ. 500 μηνισίων έποιμος Κοπού, Έπαναταράδοςις Αγγλίας.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛΑ (λιβ.): 15.458 τ. ί.π. (718.000 κ.π., 12.12½ μίλ., 42 τόν. φιουέλ δίλ) δολ. 1.375 ήμερησίας πλέον δολ. 500 μηνισίων έποιμος Κοπού, Έπαναταράδοςις Αγγλίας.

ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ (λιβ.): οφίν ΟΓΚΑΙ-ΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λιβ.): 41.700 τ. ί.π. (1.936.000 κ.π., 12 - 12½ μίλ., 13 - 14 τόν. φιουέλ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) ταξίδια έξη μηνών δολ. 1.45, παράδοσις Μπόρες Ρόκ, Σεπτεμβρίου 22 - "Οκτώβριου 4.

ΠΛΟΥΤΟΣ (κ.): 15.936 τ. ί.π. (587.500 κ.π., 14 μίλ., 14½ μίλ., 40 τόν. φιουέλ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 2.000 ήμερησίας πλέον δολ. 750 μηνισίων διάτηξης έποιμος Χαρητού ρέδης, έπαναταράδοσις άμερικαν. λιμένας Α' Τλαντικού ή Κοπού δολ. 1.600 ήμερησίας πλέον δολ. 500 μηνισίων διάτηξης.

ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ: 11.350 τ. ί.π. (576.000 κ.π., 14 μίλ., 18 τόν. φιουέλ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 1.700 ήμερησίας πλέον δολ. 500 μηνισίων έποιμος Πόρτλαντ - Γκρήλογκ - Σίδεν 12 - 17, έπαναταράδοσις Μεγάλος Λίμνας οφίν άμερικαν. λιμένας Α' Τλαντικού δολ. 1.600 ήμερησίας πλέον δολ. 500 μηνισίων διάτηξης.

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΗΡΝΤΟΜ (λιβ.): 16.656 τ. ί.π. (750.000 κ.π., 13½ - 14 μίλ., 20 - 21 τόν. φιουέλ δίλ και 1 τόν. ντηζελ δίλ) λίρας 840 ήμερησίας πλέον δολ. 1.765 ήμερησίας παράδοσις Τούτο της άριξην εις Σιγκαπούρην, Σεπτεμβρίου 12 - 20, έπαναταράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ.

ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ: 7.072 τ. ί.π. (308.000 κ.π., 13 μίλ., 13 τόν. φιουέλ δίλ) δολ. 1.500 ήμερησίας παράδοσις Νέαν Ορλεάνην, Σεπτεμβρίου 8 - 12, έπαναταράδοσις Μεσογείου.

ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ: 15.291 τ. ί.π. (709.800 κ.π., 14 - 14½ μίλ., 20 - 21 τόν. φιουέλ δίλ πλέον 1½ τόν. ντηζελ δίλ) δολ. 1.765 ήμερησίας παράδοσις διαπλέσιτος Σιγκαπούρην, Οκτώβριον, Νοεμβρίου, έπαναταράδοσις Αμβερσαν - Άμβούργον.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. (λιβ.): 8.024 τ. ί.π. (470.170 κ.π., 12 - 12½ μίλ., 25 τόν. φιουέλ δίλ) δολ. 1.200 ήμερησίας συμπεριλαμβανομένων τών ήπερωσιών, παράδοσις Σιγκαπ

13½ - 14 μιλ., 15 τόν. φιούει δίλ και 1 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.200 ήμερσίων έάν παράδοσις κατά τὴν οφίξιν τοῦ πλούτου εἰς Ὁξελσούντ, όφιδον δολ. 1.150 έάν κατά τὸν ἀπόπλουν ἐκ Ρότερνταρ, Σεπτέμβριον 14 - 18, ἐπαναπαράδοσις Καρατσού - Σιγκαπούρην δέντες.

ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.): 16.220 τ. δ.ω. (781.000 κ.π., 13½ μιλ., 20 - 21 τόν. φιούει δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 4.32½, παράδοσις Ἰαπωνίαν, Σεπτέμβριον 7 - 15, ἐπαναπαράδοσις Μεγ. Λίμνας.

ΧΙΟΣ (λιβ.): 16.020 τ. δ.ω. (758.000 κ.π., 14½ μιλ., 21 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.800 ήμερσίων, παράδοσις διαπλέοντας Κέα Ούστη, Σεπτέμβριον 11 - 14, ἐπαναπαράδοσις δυτικήν Ἀφρικήν.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ: 67.700 τ. δ.ω. (15 μιλ., 55 - 57 τόν. φιούει δίλ και 3 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.10 δύο κυλικά τείδια Λαρέντζο Μόρκες, παράδοσις Ἰαπωνίαν μέσω Ὀκτωβρίου.

ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.): 12.805 τόν. δ.ω. (657.000 κ.π., 12 μιλ., 33 τόν. φιούει δίλ) δολ. 1.500 ήμερσίων, πλωτὴ ἀπόθηκη 20 - 45 ήμέρων δύον ἔτερας 45 - 70 ήμέρων δολ. 1.400 ήμερσίων, παράδοσις Σαντχέντης ἡ Σαγκάρ Ρόουντς, Σεπτέμβριον.

ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (S) (14): Δολ. 1.600 ήμερσίων, παράδοσις Βαλτιμόρην, Σεπτέμβριον 15 - 21, ἐπαναπαράδοσις Περσικὸν Κόλπον.

ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ: 15.950 τ. δ.ω. (742.000 κ.π., 14 μιλ., 23 τόν. φιούει δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 3.30 πλέον δολ. 600 δι' ὑπερρρίας μηναῖς, παράδοσις ὅταν και ὅπου είναι ἔταιμον Βίσακατανόν, Σεπτέμβριον 17 - Ὁκτωβρίου 4, ἐπαναπαράδοσις Ἰαπωνίαν.

ΜΑΧΗΤΗΣ (λιβ.): 13.320 τ. δ.ω. (590.000 κ.π., 13 μιλ., 20 τόν. φιούει δίλ και 1½ τόν. ντηζέλ δίλ) λίρας 495 ήμερσίων, παράδοσις Ἀμβέρ-

σαν, Σεπτέμβριον 21 - 28, ἐπαναποράδοσις Ἡ-Ακαρπαν.

ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ: 30.768 τ. δ.ω. (1.270.381 κ.π., 13½ μιλ., 27 τόν. φιούει δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.475 ήμερσίων, ἐποιμος παράδοσις Γι-βραΐλιάρ, ἐπαναπαράδοσις Ἰνδίαν, Ποκιστόν μέσω Ἡγ. Λαυρεντίου.

ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΛΙΦ.: 5.050 τ. δ.ω., δολ. 1.025 ήμερσίων, παράδοσις νότιον Φινλανδίαν, Σεπτέμ-βριον 13 - 18, ἐπαναπαράδοσις λιμένας Κόλπου.

ΜΑΙΡΗ: 40.501 τ. δ.ω. (1.740.000 κ.π., 14 μιλ., 42 τόν. φιούει δίλ και 2 τόν. ντηζέλ δίλ) δολ. 1.75, παράδοσις Ἰαπωνίαν, Σεπτέμβριον - Ὁκτώβριον, ἐπαναπαράδοσις Ἡρακλεία.

ΤΑ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΑΟΙΑ

ΙΩΛΚΟΣ (λιβ.): Ἐρυθρὸν θάλασσαν 19.000 τόν. Γιανγκεσλανίαν, Γουορλντσκέιλ 115, Σεπτέμβριον 6.

ΕΒΗ (λιβ.): Καραϊβικὴν 19.000 τόν. Ἡρακλείαν, Γουορλντσκέιλ 73 3/4 ἐποιμος φόρτωσις.

ΚΛΥΤΙΑ (λιβ.): Δύο συνεγῇ Ἐνδοκαραϊβικῆς ταξίδια 43.000 τόν. Γουορλντσκέιλ 70, Σεπτέμβριον 3.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.: Ἐρυθρὸν θάλασσαν 29.000 τόν. Κεύλανην, Γουορλντσκέιλ 135, Σεπτέμβριον 15.

ΜΑΡΙΟΓΚΑ (λιβ.): Τότην τούρπτερ 19.640 τ. δ.ω. (14 μιλ., 26 τόν. φιούει δίλ) δολ. 3.65, ταξίδια 12 μηνῶν, Δεκέμβριον.

ΠΕΝΤΕΑΗ: Περσικὸν Κόλπον 40.000 τόν. Λισανδρώνα, Γουορλντσκέιλ 47½, Σεπτέμβριον 7.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): Περσικὸν Κόλπον 57.000 τόν. Ντογκές, Γουορλντσκέιλ 37½, Σεπτέμβριον 12.

Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.): Περσικὸν Κόλπον 40.000 τόν. Μεσόγειον, Γουορλντσκέιλ 37½, ὄφιδον Ἡγ. γιλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 70, Σεπτέμβριον 4.

ΑΡΙΕΣ: Μεσόγειον 18.000 τ. ἀμερικαν. λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείας Χάπτερας), Γουορλντσκέιλ 75, Σεπτέμβριον 3.

ΕΛΕΚΤΡΑ (λιβ.): Νιγηρίαν 34.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσκέιλ 65, ἀμερικος φόρτωσις.

ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ: Καραϊβικὴν 28.000 τόν. καθαρὰ ἀμρικαν. λιμένας Ἀτλαντικοῦ, Γουορλντσκέιλ 75, Σεπτέμβριον 3.

ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ: Καραϊβικὴν 34.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, Γουορλντσκέιλ 70, Σεπτέμβριον 6.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Πουέρτο Ὁριγάζ 20.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας ἀκτῆς Ἀτλαντικοῦ, Γουορλντσκέιλ 70, ἐποιμος φόρτωσις.

ΤΑΡΣΟΣ (λιβ.): Καραϊβικὴν 26.000 τόν. ἀμερικαν. λιμένας δυτικῆς ἀκτῆς, Γουορλντσκέιλ 70, Σεπτέμβριον 7.

ΚΡΟΥΣΕ-Ι-ΝΤΕΡ (λιβ.): Ἀκτοπλοϊκὸν ταξίδιον Βραζιλίας 22.000 τόν. (μέρος φορτίου) δολ. 3.000 ήμερσίων, ἐποιμος φόρτωσις.

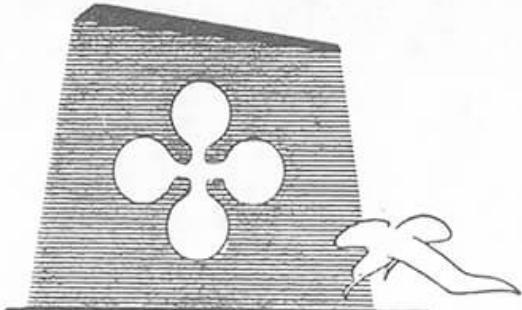
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιβ.): Ἀνατολικὴν Μεσόγειον 15.000 τόν. Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Γουορλντσκέιλ 75, ἀμερικος φόρτωσις.

ΜΑ-Ι-Κ (λιβ.): Περσικὸν Κόλπον 40.000 τόν. "Ανα" Ἀνατολῆ, Γουορλντσκέιλ 40, ἀμερικος φόρτωσις.

ΑΝΤΖΟΥΛΑΤΤΑ: Ράς Γκαρίμπ 19.000 τόν. Ροστόκ, Γουορλντσκέιλ 110, ὄφιδος Σεπτέμβριον.

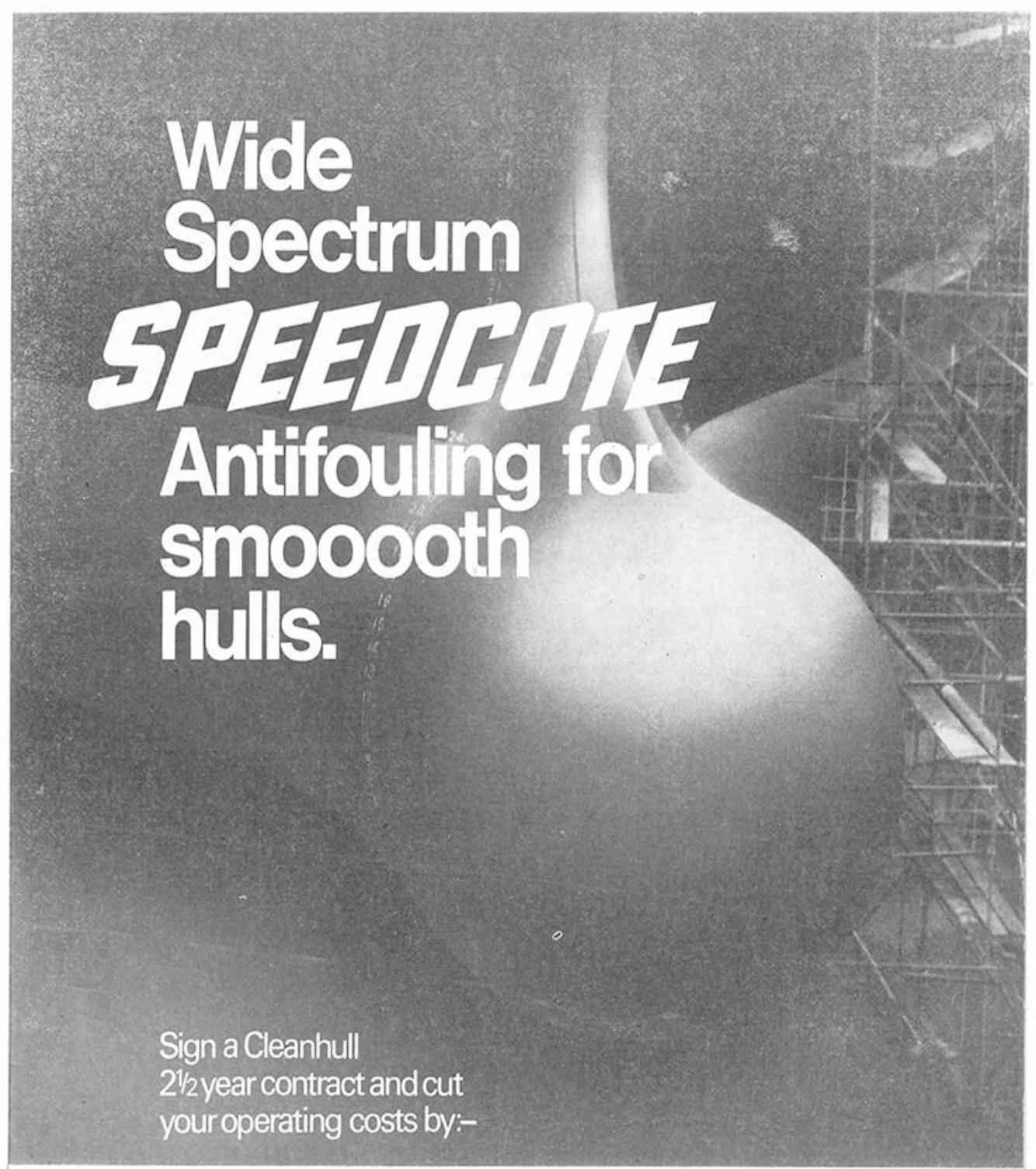
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (λιβ.): Ἐνδομεσογειακὸν ταξίδιον 32.000 τόν., Γουορλντσκέιλ 70, ἀμερικος φόρτωσις.

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^ν
ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ
Κρουαζιέραι: Αἴγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβικὴ^ν
Μεξικόν, Κεντρικὴ Ἀμερικὴ

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



Wide Spectrum **SPEEDCOTE** Antifouling for smooth 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.

Nautika Chronika

ΑΒΑΝΣ	έτ. «Ατρόμπτος»	60	6646	άνεχ. Σέτουμπαλ 6 Σεπτ. δι' 'Αμέρεραν.
ΑΓΑΘΩΝ	έτ. «Κίσσοβος»	70	10008	άνεχ. Λιθέρουηλ 6 Σεπτ.
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ. «Πρωτεύς»	68	35477	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Σεπτ.
ΑΓΑΠΗ	έτ. «Άγαντ»	69	10006	έφθ. Ντώρμπαν 5 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	έτ. «Άντζου»	52	6336	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηνούαινς»	29	1943	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Έθερμια»	58	8952	διπλήθε Παναμά 17 Αύγ. διά Χιλήν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	έτ. «Τζέμινι»	59	5728	έφθ. Τσανά 30 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκος 'Οσεάνικα»	57	11630	έφθ. Βενετίαν 7 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Χριστόπολιν»	57	8473	διπλήθε Ούσαντ 1 Σεπτ. διά Τοιταγκόνκ
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	1920	άνεχ. Κιάτο 4 Σεπτ. διά Φελιξτόσουε
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ	έτ. «Τράμπ Σίππιγκ»	70	18ε?8	άνεχ. Ροζάριο 18 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο 'Άζουλ»	54	8796	άνεχ. Τάμπα 19 Αύγ. διά Κριστομπαλ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	3057	έφθ. Λιοσαδάνια 5 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Αρμενιστής»	68	20527	έφθ. Καμαίσι 3 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεβίζιν»	51	7066	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 27 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Βρερντάνα»	61	10493	διπλήθε Παναμά 1 Σεπτ. δι' Αύστραλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Νικόπαν»	45	2464	άνεχ. Σπαλάτον 7 Σεπτ. διά Ναύπλιον
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Εύνημερια»	62	16565	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Σεπτ. διά Παναμᾶ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλο Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Βούρμπαν 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μπλούζ 'Οράζιον»	56	8267	άνεχ. Σουραμπάνια 29 'Ιουλ. δι' 'Αμέρεραν
Ν. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	έτ. Γιακούμπολους & Σία	46	2414	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμικα»	49	1932	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Τίταν»	51	1988	άνεχ. Μαρακάιμπο 22 Αύγ. διά Μπαραγκουίλα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Τελανγκράταιο»	70	15345	άνεχ. Βανκούσερ 30 Αύγ. δι' άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙV	έτ. «Μαρέάντε»	53	11558	άργει εἰς Πειραιά από 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο 'Άζουλ»	55	8254	άνεχ. Λαούτοκα 26 Αύγ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Τοζόπτης»	57	9921	εἰς Σύρου από 28 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ. «Αγ. Στυλιανός»	46	5424	έφθ. Μόντρεαλ 4 Σεπτ.
		46	7283	έφθ. Οζάκαν 2 Σεπτ.
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	56	7989	έφθ. Πειραιά 26 Αύγ.
ΑΓΓΥΡΑ	έτ. «Γιουνιθέοσαλ»	46	1892	έφθ. Πειραιά 22 Αύγ.
ΑΓΝΗ	έτ. «Καρένα»	47	4391	άνεχ. Ντακάρ 2 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	έτ. «Διαμαντής Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Ελικών»	69	10008	άνεχ. Βιζακαπανάμ 2 Σεπτ. δι' Αύστραλιαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ. «Άνης Νικόλας»	56	8846	άνεχ. Κέιν Τάουν 31 Αύγ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12180	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 6 Σεπτ.
ΑΕΤΟΣ	έλλην. συμφέροντα	56	8799	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 21 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατῆς	31	2992	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάδης	44	1545	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκρήκοπ»	46	4984	εἰς μεταφοράς Κίνας
ΑΘΕΝ	έτ. «Διαπούλη»	51	2699	άνεχ. Βοστώνην 24 Αύγ. διά Παναμᾶ
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	έτ. «Πλόσιος»	54	5129	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	άνεχ. Κασιούνγκ 14 Αύγ. διά Τσάρλεστων
ΑΘΗΝΑΙ	έλλην. συμφέροντα	51	2372	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. 'Αμερικής	53	3575	διπλήθε Κωνοτάντινοπολιν 4 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανσαποικικ»	56	2863	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 26 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. «Πλάκομαρ»	55	10027	άνεχ. Σουάμπα 27 Αύγ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	έτ. «Αθήνιαν»	53	8921	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ. «Πακδίλη»	53	11457	άνεχ. Λορέθουρ Μάρκες 8 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Αθήνιαν»	51	8675	άνεχ. Μπαντάρ Μαχούρ 31 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άγκαλ»	63	9916	άνεχ. Μπαντρέλα 6 Σεπτ. διά Συμύρην
ΑΘΩΣ	έτ. «Άθλος»	45	13570	άνεχ. Μπράουνοβιλ 2 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΙΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ	έτ. «Άθωας»	69	10008	έφθ. Αστόρια 15 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΙ	έτ. «Μαρούτιλ»	68	9070	έφθ. Αθάναν 5 Σεπτ.
ΑΓΓΙΣ ΕΡΑ (δ.)	έτ. «Ντέστινο»	57	8814	έφθ. Τέμα 29 Αύγ.
	έτ. «Κρήπη»	51	8867	άνεχ. Γένοβαν 3 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Βενοεντόρε»	68	9080	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 4 Σεπτ. διά Σιενφουέγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	έτ. «Εστρέλα Ντομινάντε»	71	15650	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. διά φιλιππινές
ΑΙΓΓΙΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Μισούλης»	58	8925	άνεχ. Ντακάρ 4 Σεπτ. δι' 'Απαπα(Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	έτ. «Κρέτε»	58	3383	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΛΟΓΙΑ	έτ. «Αλακός»	57	10405	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΜΟΡΥ	έτ. «Ντατάται»	55	3596	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕ'ΙΒΕΡΥ	έτ. «Κάρυκα»	71	11525	άνεχ. Μπιλμπάν 31 Αύγ. διά Τσώρτοιλ
ΑΙΓΓΙΣ ΥΨΟ	έτ. «Αρπς»	55	7561	άνεχ. Αμβούρην 6 Σεπτ. δι' 'Απαπα(Λάγκος
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Σουντατλάντικα»	70	15650	άνεχ. Φρήμαντλ 7 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΓΚΝΤΥ	έτ. «Κίμων»	52	7552	έφθ. Αμέρεραν 7 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	έτ. «Μπουμπουλίνα»	69	9241	άνεχ. Χοντέντα 3 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	έτ. «Σπηντήνουελ»	69	9355	έφθ. Γένοβαν 3 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αλακός»	54	9337	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙ'ΙΣ (δ.)	έτ. «Μαραθωνοδρόμος»	55	11148	εἰς Αλεξάνδρειαν από 25 'Απρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	έτ. Βενοεντόρε Τρανούμαρ	70	9200	διπλήθε Παναμά 31 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'Ι'Β	έτ. «Αλακός»	51	9337	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'Ι'Β Ι	έτ. Κανάρης	49	8858	έφθ. Μομάσα 1 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	έτ. «Εστρέλα»	70	9200	άνεχ. Σαβάνναν 7 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Κάμεθ»	53	12377	άνεχ. Ντώρμπαν 29 Αύγ. δι' Η.Π.Α.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΡΕΠΝΙΚΟ	έτ. «Τοελδην»	58	9305	έφθ. Καυρίκιον 7 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	έτ. «Κόρονετ»	70	9025	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 25 Αύγ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ	έτ. «Σπηντήνουελ»	69	9345	άνεχ. Θλημπαν (Δ.Α.) 3 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΡΙ	έτ. «Καραϊσκάκης»	61	13058	άνεχ. Αθάναν 29 'Ιουν. διά Νουεθίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΦΙΟΥΤΣΕΡ	έτ. «Βιαγκουδόντια»	51	5678	έφθ. Κούιν 1 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΝΟΡ	έτ. «Άρντιτος»	58	9337	διπλήθε Γιβρατάρ 30 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΙΓΓΙΠΤΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 6 Αύγ. διά Σαδόνα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ. «Θεσσαλονίκη»	65	40043	άνεχ. Μπαγκόκ 30 Αύγ. διά Χοραμάρ
ΑΙΟΛΙΑ	έτ. «Ιόνικη»	54	8825	άνεχ. Κομώ Μπαιν 3 Σεπτ. δι' 'Ιράν
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Κρέων»	51	7860	έφθ. Αντόντόν 6 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ	έλληνικά συμφέροντα	56	10929	έφθ. Κόμπη 1 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άργει εἰς Πειραιά από 9 'Ιουλ.
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Σαρδόνικη»	61	14431	άνεχ. Χιούστον 5 Σεπτ. διά Γιαβάτα
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ. «Μοράνια»	57	9294	άνεχ. Ταματάβε 7 Σεπτ. διά Παρασκευής
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Άντρια»	57	2332	άνεχ. Σφάλη 29 Αύγ. διά Γένοβαν
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	έτ. «Ακριον»	59	3379	έφθ. Ανάν 'Υρκην 2 Σεπτ.
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Ακράνιον»	60	4623	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Αύγ.
ΑΚΡΑΤΙΑΣ	φ. Κ. Γεωργόπουλος	55	3356	έφθ. Βαλένθιο 7 Σεπτ.
ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Νάσιοναλ Μαρ. Κ.»	71	10006	άνεχ. Γιοκοχάμα 23 Αύγ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	έτ. «Κεφαλονιά»	45	1978	ύπο παραλαβήν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτ»	59	9735	άνεχ. Τζακάρτα 31 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α	έτ. «Στέλμα»	47	2097	άνεχ. Μαντιλούσοτ 1 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β	έτ. «Νεπτούνια»	62	7868	διπλήθε Παναμά 3 Σεπτ. δι' 'Αμαπάλα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	έτ. Στρατός 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Σφάλη 29 Αύγ. διά Νέαν Καρδάλην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ	έτ. «Ηλιος»	55	8280	άνεχ. Μπέιρα 28 Αύγ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Γ. ΙΙ	όδ. Τουρινάκη	39	3375	άνεχ. Τριπολίν (Λιδουνς) 29 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΙΑ II	έτ. «Ναυτίλος II»	53	1963	διπλήθε Κωναντόνιούπολιν 7 Σεπτ. διά Κωνοτάντζα
	έτ. «Μορτέρο»	47	2389	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΛΙΑΚΜΩΝ		έτ. «Εμπρόδες»	54	7234	άνεχ. Πειραιάδ 6 Σεπτ. διά Βόλον
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ		έτ. «Λικρίσπα»	55	3003	έφθ. Νέαν Ύόρκην 6 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ		έτ. «Αλιάκμων»	57	8192	άνεχ. Ρίο Γκράντε 5 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΤΑΙΔΟΤ		έτ. «Αλιάκμων Μαρίνη»	58	7949	άνεχ. Καράτοι 5 Σεπτ. διά Τοιταγκόκ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΤΑΙΟΝΗΡ		έτ. «Αλιάκμων»	58	9816	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 1 Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ		έτ. «Αλιάκμων»	57	8266	άνεχ. Δάντοιχ 8 Σεπτ. διά Καράτοι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Αλιάκμων»	56	8192	έφθ. Μπιζέρτα 26 Αύγ.
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.		έτ. «Ταροτάρη»	70	10011	άνεχ. Ναυγκόγια 2 Σεπτ. διά Σιμίζου
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Αρμενιστήρη»	62	9092	έφθ. Πιούνινο 4 Σεπτ.
ΑΛΙΟΣ		έτ. «Ντινμαρίνη»	56	1803	άνεχ. Αιμιλχωστον 3 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΛΚΑΝΑ		έτ. «Ραιμόπουλη»	60	9959	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 23 Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Σηγνουάίτης»	53	1886	έφθ. Αμπιτζάν 1 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Αλκυωνία»	49	5048	άνεχ. Ρουν 3 Σεπτ. διά Ντουάλα
ΑΛΑΜΑΡ		έτ. «Μαρθέρας»	47	5441	άνεχ. Ήση Λόντον 18 Αύγ. διά Μάντσεστερ
ΑΛΑΜΠΑ		έτ. «Αστροντεσέσ»	42	6967	άνεχ. Αμβούργον 7 Σεπτ. διά Γιεραλτάρ
ΑΛΑΜΠΙΡΕΟ		έτ. «Πανος. Γκαλάντε»	57	3791	άνεχ. Πειραιάδ 6 Σεπτ. διά Κωνσταντινούπολιν
ΑΛΟΥΕΤ		έτ. «Κορινθία»	53	4509	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 21 Μαρτ.
ΑΛΤΙΣ		έτ. «Ρόστον»	70	10007	διπλής Γιεραλτάρ 23 Ιουλ. διά Σανγκάν
ΑΛΩΑ		έτ. «Στέλλαλ»	39	1830	άνεχ. Αιμιλέρσαν 23 Αύγ. διά Βενετίαν
ΑΜΑΖΩΝ		έτ. «Άκαρνανία»	48	5021	διπλής Γιεραλτάρ 25 Αύγ. δι' Αμπιτζάν
ΑΜΑΛΙΑ		έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	άνεχ. Άλεξανδρειαν 27 Αύγ. διά Ραβέναν
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ		έτ. «Μαρινέρο Βεντούροζο»	57	10967	έφθ. Αμπιτζάν 2 Σεπτ.
ΑΜΒΕΡΣΑ		έτ. «Άργω - Έλλας»	58	4231	άνεχ. Βιρτόν 4 Σεπτ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΜΕΟΥΣΤ		έτ. «Πεντελικόν»	70	10006	έφθ. Λονδίνον 7 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ		έτ. «Ε. Λεοντί»	71	1590	άνεχ. Κόμπη 3 Σεπτ. διά Πουάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΤ' ΙΝ		έτ. «Ε. Λούκη»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 5 Σεπτ. διά Κεσλάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΙΣ		έτ. «Ε. Λύρα»	71	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 6 Σεπτ. διά Μανιλάν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ		έτ. «Ε. Λουνάρ»	70	1590	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Σεπτ. διά Κασσιούγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)		έτ. «Εθν. Ελλ. Γραμ. Αμερ.»	52	16485	έφθ. Νέαν Υόρκην 8 Σεπτ.
ΑΜΕΡΦΟΙΝ (δ.)		έτ. «Αττικα»	53	11466	άνεχ. Νέαν Ορελάνην 16 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ		έτ. «Σάντα Παρασκευή»	20	3126	ύπο παραλαβήν
ΑΜΠΕΛΟΣ		έτ. «Πόλε»	47	2191	άνεχ. Ντακάρ 26 Αύγ. διά Τοναϊ Σαρέντε
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ		έτ. «Αθώας»	52	3653	έφθ. Πειραιάδ 5 Σεπτ.
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ		έτ. «Εστρέλλα Όσεάνικα»	57	8617	άνεχ. Τσωτσιάλ 17 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΑΜΥΝΑ		έτ. «Άμυνα»	49	3831	έφθ. Δουνκέρκην 4 Σεπτ.
ΑΜΥΝΤΑΣ		έτ. «Λυκαβόπτερος»	70	10006	έφθ. Νέαν Ορελάνην 30 Αύγ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ		έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5789	έφθ. Νέαν Ορελάνην 3 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Μίντγουεστο»	59	7965	έφθ. Ταδεάστων 6 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έλλην. συμφέροντα	57	1367	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Αύγ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		Θ. Εύστοτον	52	2039	έφθ. Νέαν Ορελάνην 7 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ		έτ. «Η. Β. Κομπάνια»	71	3646	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Αύγ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ		Μ. Ρήγης κλπ.	50	2837	άνεχ. Αιμέρσον 7 Σεπτ. διά Λέγκορν
ΑΝΑΡΙΟΤΗΣ		έτ. «Ενοενάντια»	56	8818	άνεχ. Ντόρμπαν 22 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαρρ 25 Αύγ. διά Μωχαμέντες
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛΑΝ		έτ. «Μαριλίνο Αρμαντόρα»	67	3974	διπλής Παναμά 3 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Πασιφίκ Όιλη»	69	99460	διπλής Παναμά 6 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	68	21399	διπλής Παναμά 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ιντερόσεαν»	69	21399	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)		έτ. «Οσεάνικ Όιλη»	70	98983	άνεχ. Μένα Αχμαντί 7 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ (δ.)		έτ. «Τζένερα Όσεάνικ»	70	105855	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)		έτ. «Σερ Τράνσονπορτ»	70	99460	άνεχ. Μίλφορν Χάφεν 6 Σεπτ. διά Γκότεμπουργκ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Πανοσέανικ Τ. Κ.»	69	99849	άνεχ. Μένα Αχμαντί 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΣΑΣ (δ.)		έτ. «Τρανσόπασιφ Μαρίνη»	69	99893	διπλής Γιεραλτάρ 29 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)		έτ. «Τουέστερν Γουώτεργι»	70	107091	άνεχ. Φώλεϋ 18 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΕΜΟΣ		έτ. «Σέρταν»	57	3598	ύπο παραλαβήν
ΑΝΕΜΩΝΗ		έτ. «Ενομένα»	45	7072	άνεχ. Βιρτόν 26 Αύγ. δι' Ανάμπα
ΑΝΕΤΤΑ		έτ. «Ανέτα»	54	2489	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 5 Ιον.
ΑΝΖΙ (δ.)		έτ. «Αναδίς»	61	22053	άνεχ. Μαντράς 22 Αύγ. διά Χάρηκ Αίλαντ
ΑΝΘΕΜΙΟΣ		έτ. «Υππιτός»	70	10006	έφθ. Αστορία 1 Ιουλ.
ΑΝΚΑΡΑ		έτ. «Πανιγάρες»	53	4635	έφθ. Λα Γκουάλετ 4 Σεπτ.
ΑΝΝΑ		έτ. «Σόντνοκ»	58	1139	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΝΑ Β.		έτ. «Ιντερόσεαν»	54	3807	άνεχ. Σαίν Τζών (N.B.) 24 Αύγ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΝΝΑ Κ.		έτ. «Κάστωρ»	49	4933	έφθ. Πενάγκ 8 Σεπτ.
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ		έτ. «Στάρκο»	47	2111	άργει εἰς Πειραιάδ ἀπό 18 Ιούλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.		έτ. «Σιμάπτα»	57	5728	διπλής Παναμά 19 Αύγ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.		έτ. «Μαράστρο»	47	5932	έφθ. Αιμέρσον 7 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Φ.		έτ. «Εφ. Ναθάλη»	48	4804	άνεχ. Αιμέρσον 6 Σεπτ. διά Ρουέν
ΑΝΝΟΥΛΑ		έτ. «Θέλποις»	71	9690	άνεχ. Βανκούβερ 2 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΝΤΑΙΟΣ		έτ. «Κεάναδη»	47	2553	είς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)		έτ. «Ανταίος»	71	13500	άνεχ. Τζεμπέλη 29 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Κάνοπους»	57	12113	άνεχ. Κοστζακόλακος 21 Αύγ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ		έτ. «Αγγελική Δόξα»	67	24807	άνεχ. Ναυγκόγια 3 Σεπτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΙΝΚΗΣ		έτ. «Αγγελική Χάρις»	71	30192	έφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Σεπτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ		έτ. «Αγγελική Πτερά»	58	9585	έφθ. Χιούστον 8 Σεπτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ		έτ. «Αγγελική Δυνάμεις»	59	9584	άνεχ. Σίδνευ 16 Αύγ. δι' Αίγυπτον
ΑΝΤΖΗ (δ.)		έτ. «Αγγελική Προστασία»	63	20625	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 8 Σεπτ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Εφ Κρουσάντεργ»	58	21986	άνεχ. Τοιταγκόκ 3 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΝΑ		έτ. «Κοριάννα»	57	12558	

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.
101 Leadenhall St.
LONDON E.C.3.*N. Kassimatis, Ltd.*SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

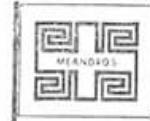
Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΑΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rua do Electricidade — 62 Av. Alvalves CabralCORRESPONDENTS OF
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.
5, QUAI DU MONT - BLANC
GENEVA - SWITZERLAND

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)		έτ.	«Μαροελζό»	59	24716	άνεκ. Ράς Τανούρα 16 Αύγ. διά Λέγκορν
ΑΝΤΥΤΡΙΚ		έτ.	«Φίλια»	49	7832	άνεκ. Ντακάρ 7 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΤΩΝΗΣ		έτ.	«Μαργκερέναια»	46	2957	έφθ. Γένοβαν 14 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		έτ.	«Ειρήνη»	61	13515	διπλήθε Παναμά 25 Αύγ. διά Σουάνον
ΑΝΤΩΝΙΑ ΞΥΛΑ		έτ.	«Εύθαλασσία»	58	7893	άνεκ. Ντακάρ 20 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ		Κ. Γ. Βεντούρης		50	2167	έθο. Ντώρμπαν 8 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.		έτ.	«Στίλια»	47	6735	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 17 Αύγ. διά Βάρναν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ		έτ.	«Βαλεντισάνα»	61	10952	άνεκ. Ντώρμπαν 22 Αύγ. διά Ταιθάν
ΑΝΤΩΝΥ		έτ.	«Άντωνυ»	59	6859	έφθ. Κολόμπο 31 Αύγ.
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ		έτ.	«Σωτήρας»	68	15353	άνεκ. Γκλάντστοουν 3 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΠΑΡΚΤΙΑΣ		έτ.	«Σέρτανη»	58	5058	ύπο παραλαβήν
ΑΠΗΑΙΟΤΗΣ		έτ.	«Σέρτανη»	59	5052	ύπο παραλαβήν
ΑΠΟΛΛΩΝ		έτ.	«Απόλλων»	70	18662	άνεκ. Γκλάντεστον 5 Σεπτ. διά Σικάγο
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)		έτ.	«Ερέττα»	57	22479	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ.	«Μαργκράντε»	61	11127	έθο. Βανκούμερ 1 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ.	«Αφρομάρ»	54	7325	έφθ. Καμπεντέλο 3 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ		έτ.	«Λουνάρ»	49	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΜΙΣ		έτ.	«Παρνέν»	67	16210	άνεκ. Βανκούμερ 18 Αύγ. διά Σαγκάν
ΑΡΑΝ		έτ.	«Αραμις»	70	10006	έφθ. Νέαν Ύόρκην 8 Σεπτ.
ΑΡΓΕΣΤΗΣ		έτ.	«Άράνη»	70	9870	άνεκ. Χούγκ Κόγκ 11 Αύγ. διά Παναμᾶ
ΑΡΓΟΛΙΣ		έτ.	«Ετόλικα»	58	5067	ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ.	«Οσεανφάριγκ»	61	13553	έφθ. Ταραχόνα 9 Σεπτ.
ΑΡΓΟΣ		έτ.	«Άργος»	69	10006	άνεκ. Χιούστον 3 Σεπτ. διά Πόρτο "Εθεργκλέιντς
ΑΡΓΩ		έτ.	«Άργω»	64	2763	διπλήθε Παναμᾶ 29 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΑΡΔΑΣ		έτ.	«Άρδας»	69	3654	έφθ. Άρντροσάν 8 Σεπτ.
ΑΡΕΤΟΥΣΑ		έτ.	Σ. Χαλκίδης	58	1018	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 4 Σεπτ.
ΑΡΗΣ (δ.)		έτ.	«Λέο Ναθιγκέισον»	58	23307	άνεκ. Πειραιά 1 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΗΣ		έτ.	«Άρης»	70	10007	άνεκ. Σαλίνα 29 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΡΗΣ		έτ.	«Άστρο Άσεντέντε»	47	7173	άνεκ. Σικάγο 23 Αύγ. διά Σίδνεϋ
ΑΡΙΑΔΗΝΗ		έτ.	«Λιμροπαρ»	69	9038	άνεκ. Μαυροκάμα 24 Αύγ. διά Κίναν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ		έτ.	«Άριαδηνη»	49	6403	έθο. Κέιπ Τάουν 7 Σεπτ.
ΑΡΙΕΑ		έτ.	«Μαρνασίντο»	62	12038	άνεκ. Πασάγιες 18 Αύγ. διά Καρθαγένην
ΑΡΙΕΣ (δ.)		έτ.	«Κάνοπους»	57	11897	έφθ. εἰς θιλαξέρειαν 3 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ		έτ.	«Σούμπερανό»	56	8753	άνεκ. Τέμπη Μπούν 23 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ		έτ.	«Άλμα»	71	11700	έφθ. Μομπάσ 3 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ		έτ.	«Καστελτάουν»	46	7783	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Αύγ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ		έτ.	«Μεντόμιο»	58	10226	άνεκ. Γιασάτα 28 Αύγ. διά Τσουτζίν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ		έτ.	«Πίνδος»	68	10009	άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 Αύγ. διά Σικάγο
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)		έτ.	«Μίνας»	45	8422	έφθ. Πειραιά 7 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΣΥΛΑΣ		έτ.	«Εξόρμποισ»	57	6452	άνεκ. Μπέρια 6 Σεπτ. διά Ντάρ έσ Σαλάμ
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ.	«Πίνδαρος»	69	10009	άνεκ. Μπριούμπαι 30 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΡΙΣΤΕΥΣ		έτ.	«Φουέντοι»	58	8805	άνεκ. Σάντο Ντομίκο 6 Σεπτ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΑΡΙΣΤΙΛΛΟΣ		έτ.	«Μαριντόλο»	56	8984	έφθ. Σιμίζου 1 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ		έτ.	«Πανουσιρένα»	58	8920	άνεκ. Ντακάρ 15 Αύγ. διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ		έτ.	«Μαρνουέστρο»	60	8583	άνεκ. Ντακάρ 4 Αύγ. διά Γουαμπό
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ		έτ.	«Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 29 Αύγ. διά Ντακάρ
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ		έτ.	Κάρονας Τρανσασίφ.	71	11722	διπλήθε Παναμᾶ 14 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ		έτ.	«Λιώρενς»	45	7351	άνεκ. Πέπει 1 Σεπτ. διά Λίθερπουλ
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ.	«Άστρο Μαρίνο»	60	10710	άνεκ. Κόπους Κριστί 21 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ		έτ.	«Νόδες Τρανσάσεαν»	59	8814	άνεκ. Μπουένος "Α ρες 19 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΑΡΙΣΤΟΝ		έτ.	«Ομπορ»	56	10182	άνεκ. Σινκαπούρην οδδ. 10 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ		έτ.	«Σύμυθολο»	58	7671	άνεκ. Τζέντα 31 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ.	«Προσπάθεια»	69	24599	άνεκ. Λόουερ Μπουτσάν 24 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ		όρ.	Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεκ. Ρίο Γκράντε 26 Αύγ. διά Βάρναν.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ		έτ.	«Οσεάνο Γαλάτε»	57	10503	έφθ. Βιζακαπατάμ 30 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ		έτ.	«Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10505	έφθ. Σαδάννων 7 Σεπτ.
ΑΡΜΑ		έτ.	«Άρμα»	58	9364	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 23 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ.	«Άρμονία»	61	9443	άνεκ. Μπέρια 8 Αύγ. δι' "Ειθονμασουθ
ΑΡΟΣ		έτ.	«Άλεξία»	48	3783	έφθ. Οζάκαν 2 Σεπτ.
ΑΡΠΑ (δ.)		έτ.	«Άρπα»	52	10099	εἰς Τοιταγκόκ ἀπό 31 Μαΐου
ΑΡΤΑ		έτ.	«Σηγουαίνης»	55	1875	έφθ. Ντακάρ 5 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2		έτ.	«Ντόρικα»	58	9603	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ.	«Εσπέρια»	62	15781	άνεκ. Γιοκασίδης 25 Αύγ. διά Κίνουρα
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)		έτ.	«Άρτεμις»	50	8893	άνεκ. Μπαντάρ Μαχάρ 22 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ.	«Σπάνιμελ»	49	1564	άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 12 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΩΝ		έλλην.	ουμφέροντα	54	5240	έθο. Κωνσταντινούπολιν 6 Σεπτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ.	«Άρχαγγελ»	63	15929	άνεκ. Κιαραρζού 10 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ		έτ.	«Άσωματοι»	60	10142	έφθ. Βενετίαν 14 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ		έτ.	«Άτλαντις»	59	9013	άνεκ. Μουρούραν 27 Αύγ. διά Μαιζούρου
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ		έτ.	«Ολυμπος»	66	16142	άνεκ. Σιδηνή 31 Αύγ. δι' 'Αιγυπτον
ΑΡΧΟΝΤΑ		έτ.	«Ζεπάγκους»	68	25755	άνεκ. Γιάμπι Σάουντ 4 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΧΟΝΤΗ		έτ.	«Άστροβαθαλέτωρ»	51	1991	άνεκ. Χιούστον 4 Σεπτ. δι' 'Αλγερίαν
ΑΡΧΟΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ.	«Άντζελικαθήλ»	51	7594	άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 26 'Ιουλ.
ΑΡΧΟΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ		έτ.	«Πανοφίτης»	50	7657	άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 10 Μαρτ.
ΑΡΧΟΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ		έτ.	«Σονχερούσειμ»	54	5605	άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 14 'Ιουλ.
ΑΣΜΠΟΥΡΝ		έτ.	«Άσμπουρνη»	56	10542	άνεκ. Βανκούμερ 2 Σεπτ. δι' 'Ινδίαν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ		έτ.	«Άλαντη»	48	2577	άνεκ. Κολόμπο 24 Αύγ. διά Κίναν
ΑΣΠΛΑΣΙΑ		έτ.	Ραφ. Δ. Μελαχροίνδης & Yiol	47	2465	άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 6 'Απρ.
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ		έτ.	«Άσπιδοφόρος»	60	11128	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΣΠΙΛΟΣ		έτ.	«Φιαντόρα»	59	9999	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ. (έπισκευαί)
ΑΣΣΙΟΣ		έτ.	«Ντόρικ»	63	13461	άρνει εἰς Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙ		έτ.	«Άφρομάρ»	65	6200	άνεκ. Κόπερ 5 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΑΣΤΡΩΝ		έτ.	«Άστρον»	52	1939	έφθ. 'Αιμέρσαν 7 Σεπτ.
ΑΣΤΡΩΝΑΥΤΗΣ		έτ.	«Άτροψιος»	60	3890	άνεκ. Αιμούργον 8 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΣΤΥΑΝΑΣ		έτ.	«Άσολάνη»	56	6156	έφθ. Γένοβαν 26 Αύγ.
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ		έτ.	«Σηγουαίνης»	55	1916	έφθ. Μασσαλίαν 8 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έλλην.	εύμφεροντα	71	11290	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΖΙΛΙΤΥ		έτ.	«Άθοσιαρ»	66	6235	άνεκ. Σάντος 27 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ		έτ.	«Άτζιλιτη»	49	4641	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ		έτ.	«Βλαδιανή»	55	1941	έφθ. Ήαντερ Μπούν 7 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ (λάινερ)		έτ.	«Στάροι»	63	15921	διπλήθε Παναμᾶ 11 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ		έτ.	«Σόλον Ναβ.»	44	18920	άνεκ. Νασάουν 7 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΤΑΛΑΣ		έτ.	«Ελληνικός Πλωμότος»	70	9426	άνεκ. Θουκυδιάμα 8 Αύγ. διά Τοινθανάκταο
ΑΤΑΛΑΣ ΕΝΤΕΡΙΠΑΙΖ (δ.)		έτ.	«Άναξ»	58	9724	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)		έτ.	«Άτλας»	52	11516	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 22 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΑΤΤΙΚΑ		έτ.	«Άτρωτος»	53	13675	άρνει εἰς Πειραιά ἀπό 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΩΝ		έτ.	«Άτιμη Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Φιλάδελφειαν 26 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΥΣ (δ.)		έτ.	«Φάρος Σίπηπηκ»	71	14000	έφθ. Μόντρεαλ 7 Σεπτ.
ΑΥΛΙΣ		έτ.	«Εύροσιπηκού»	53	6160	έφθ. Άλεξάνδρειαν 23 Αύγ.
ΑΥΛΙΣ		έτ.	«Μαργκουάρντια»	53	12305	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 Σεπτ. διά Κοσίν
ΑΥΛΟΣ (δ.)		έτ.	«Λάμπο»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΛΟΣ		έτ.	Ξανθόπουλος & Σία	49	1157	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΛΟΣ		έτ.	«Άύλδας»	52	11237	άνεκ. Τοιταγκόκ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΥΡΑ		έτ.	«Σπνουαίρη»	54	1756	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβύης) 29 Αύγ.
ΑΟΦΟΒΟΣ		έτ.	«Άφοδος»	68	35477	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Σεπτ.
ΑΦΡΙΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ.	«Τελεσουάρ»	37	5613	έφθ. Λίμπρεθι 25 Αύγ.
ΑΦΡΟ		έτ.	«Σάνλαντ»	53	3327	έφθ. Ντακάρ 2 Σεπτ.
ΑΦΡΟΣ		έτ.	«Νέστωρ»	49	2036	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ		έτ.	«Μάλοσουι»	49	2755	έφθ. Λιοσσαδίνην 6 Σεπτ.
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)		έτ.	«Μανονίτεντην»	63	31275	ύπο παραλαβήν
ΑΧΙΛΛΕΥΣ		έτ.	«Πιπλεύρ»	65	21505	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 28 Αύγ. διά Βραζιλίαν

ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) ...	έτ. «Αστρο Μαντάντε» ..	60	29967	έφθ. Μομπάσα 5 Σεπτ.
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λανόντο» ..	41	5295	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Σεπτ. διά Ρουέν
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδίνογιάννης ..	56	20022	άνεχ. Σάροχ 5 Σεπτ. διά 'Άλγεριον
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΙΚ	έτ. «Καροΐνη» ..	53	8484	άνεχ. 'Άλεξανδρειαν 6 Σεπτ. διά Πειραιά
ΒΑΣΙΑ	έτ. «Τούτσα» ..	56	4053	άνεχ. Ρεοϊφ 8 Σεπτ. διά Θόρη ντε Θράνς
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	έτ. «Κομέρσιολ Μαριτάιμ» ..	54	8603	έφθ. Καλκούτταν 22 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζουλ» ..	62	10741	άνεχ. Ραθέναν 8 'Ιουλ. διά Σύρον
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια» ..	43	5331	άνεχ. Γένοβαν 3 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Γκραίτσιο» ..	65	40043	άνεχ. Σάροχ 2 Σεπτ. διά Φιουμισίνο
ΒΑΣΙΛΙΑ, ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρασοσάνικ» ..	56	21716	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιστοκλής» ..	27	16435	άνεχ. Γιβραλτάρ 8 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μπρίλιανς» ..	59	43373	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 Αύγ. διά Ρας Τανούρα
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Βέλμπα» ..	47	1998	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσοαλ Κάργκο ..	45	1892	έφθ. Πειραιά 14 Αύγ.
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Βίκμαρ Ναθιγκ.» ..	48	4149	έφθ. Γουάλκου 30 Αύγ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Μαέστρο» ..	58	13186	άνεχ. Γένοβαν 6 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ. «Ρέα» ..	58	8510	έφθ. "Αγ. Φραγκίκον 23 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον» ..	49	2334	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 3 Σεπτ. διά Θεού νίκην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «Βίρτζινια ΚΜΕΘ» ..	54	8251	εἰς Πειραιά από 17 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Αστρο Ασσαντέ» ..	54	6229	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 3 Σεπτ.
ΒΡΕΤΑΝΙΣ	έτ. «Ειτζαζ Ναθιγκ.» ..	32	18254	άνεχ. Γιβραλτάρ 8 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΒΡΟΥΛΙΔΑ	έτ. «Δημητρά» ..	56	8414	άνεχ. Σάντος 7 Σεπτ. διά Μπ. Αύρες
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυξίς» ..	59	9374	έφθ. Λιθερπουλ 5 Σεπτ.
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα» ..	61	18588	διπλήθε Κων) πολιν 7 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΓΑΛΑΤΑ	έτ. «Πόμαρ» ..	37	2159	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Σεπτ. διά Κιομαγιού
ΓΑΛΗΝΗΣ	έτ. «Γαλήνη» ..	60	10186	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 3 Σεπτ. διά Κόμπε
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. «Γαύριον» ..	53	13649	άνεχ. Τσαρλεστον 3 Σεπτ.
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαληνη» ..	56	6424	άνεχ. Βενετίαν 31 Αύγ. διά Αύγουσταν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Λονδίνον 2 Σεπτ. διά Βρυτόν
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Αντεμινάο Σέθεν» ..	52	2824	έφθ. Πειραιά 19 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.» ..	60	23451	έφθ. Νέονδαν 4 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Φλόρβικ» ..	53	6241	έφθ. Παρανάγκους 31 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Άδε Μαρία» ..	62	16765	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 4 Σεπτ. διά 'Οζάκαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Μίνως» ..	61	18796	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Κ.Α.Μ.Α.» ..	48	10928	διπλήθε Κων) πολιν 1 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (δ.)	έτ. «Κρέτα» ..	58	16605	έφθ. Βοστώνην 7 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. «Κρέτα» ..	39	2958	άνεχ. Αλεξανδρειαν 16 Αύγ. διά Βρυτόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ. «Αλμαζόρ» ..	70	10006	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαρορτζόλο» ..	68	9071	έφθ. 'Αθάναν 3 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Αιτζιάν» ..	70	18634	διπλήθε Παναμά 1 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. «Σπτάντντ» ..	69	10006	άνεχ. Ναγκόρνια 28 Αύγ. διά Μελβούρνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Άλμπα» ..	70	19162	άνεχ. Μουρόραν 27 Αύγ. διά Μίζουσίμα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανθρεάδης	43	7176	άργει εἰς Πειραιά από 10 'Ιαν.
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφος» ..	57	12729	άνεχ. Τζάκονθιλ 8 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκουσιάτα» ..	60	41982	άνεχ. Χάρην 22 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμάντιτας» ..	63	11194	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 Αύγ. διά Κέπι Τάουν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Τεξ - κόκλ» ..	52	6033	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πεντάς» ..	65	21374	άνεχ. Βιτόρια 22 Αύγ. διά Δουνκέρκην
ΓΙΑΝΝΕΥΔΑΣ (δ.)	έτ. «Αχιλ. Χαλκούπος» ..	65	28945	εἰς 'Ελευσίνα (έπισκευαι)
ΓΙΟΥΝΤΙ	έλλην. συμφέροντα ..	71	10000	διπλήθε Παναμά 31 Αύγ. διά Σουραμπάγια

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



TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ:

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΥΠΑΘΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΙΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ — ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΧΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΡΩΣΙΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝ

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΚΟΥΖΕ 1,
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ.: ΙΟΠΑΡ
ΤΗΛΕΦ.: 474.216
ΤΕΛΕΣ: 21-2290
21-2144
TELEX : 12-2306 KHIOS

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

ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ		έτ. «Άστούριας»	52	8129	άνεκ. Χιούστον 30 Αύγ. διά Τάμπα
ΓΙΟΥΡΟΝΤΩΝ		έτ. «Γιουρούπι»	56	4048	άνεκ. Μπ. "Αύρες 19 Αύγ. διά Ματαντί
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ		έτ. «Παλόμα»	50	6057	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 5 Σεπτ. δι' 'Αρχους
ΓΚΑΛΑΤΑ		έτ. «Τρανούμαρ»	52	2676	Έφθ. Βρέμην 7 Σεπτ.
ΓΚΑΛΑΞΥ		έλλην. συμφέροντα	45	3312	άνεκ. Λάζ Πλάμας 3 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Ρεινάτε»	61	28917	άνεκ. Μομπάσα 7 Σεπτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΓΚΙΚΑΣ		Δούρος - Βογανάτσης	48	2358	Έφθ. Τακοράντι 6 Σεπτ.
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)		έτ. «Γκίμπλε»	54	12968	άνεκ. Γιουροπόρτ 5 Σεπτ. διά Γιθραλτάρ
ΓΚΑΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρθαλόρια»	58	19152	άνεκ. Τομπρούκ 7 Σεπτ. δι' "Αιλ σφ Γκραίν
ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Αντζελική»	52	2077	Έφθ. Πόρογκρουν 7 Σεπτ.
ΓΚΟΑΝΤ ΚΟΐΝ		έτ. «Γκόλντι Κάιν»	52	1957	άνεκ. Γένοβαν 7 Σεπτ. διά Γιθραλτάρ
ΓΚΟΑΝΤ ΛΑΝΤ		έτ. «Άστροκαρπίτσα»	30	3011	εις Πειραιά από 16 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Σαιντ Κρουα»	71	73201	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)		έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεκ. Πουέρτο Μιράντα 30 Αύγ. διά Λιθερπουλ
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ		έτ. «Γκόλντι Εύαγγελιστρία» .	71	13500	εις Ιωνίους ύπο συμπλήρωσιν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ		έτ. «Γκόλντιν Κρός»	68	11148	άνεκ. Πουλό Μπουκού 13 Αύγ. δι' "Αγ. Φραγκίκον
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ		έτ. «Γκόλντιν Λάνς»	69	11148	άνεκ. Καλλάρ 28 Αύγ. διά Βεντανίλα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ		έτ. «Γκόλντιν Φλίς»	69	11148	Έφθ. Βαλπραϊσοί 10 'Ιουν.
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ		έτ. «Μαρβιτράντι»	59	10526	διπλήθε Παναμά 9 Αύγ. διά Ταιβάν
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ		έτ. «Φράγκυμουτζ»	49	2641	εις Πειραιά από 19 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Ολινάρεξ»	57	9132	άνεκ. Μερμουγκάο 25 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ		έτ. «Λίττλ Μπήρ»	63	15373	άνεκ. Μόζι 4 Σεπτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ		έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο»	62	15389	άνεκ. Θρημαντή 1 Σεπτ. διά Περού
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)		Ίω. Λάτσης	52	11580	άνεκ. Ντόντσες 6 Σεπτ. διά Πειραιά
ΓΚΡΕΤΣ Λ.		έτ. «Ελαϊνέρς»	71	14900	Έφθ. Λόδις 'Αντζελες 19 'Ιουλ.
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ		έτ. «Κανλακάρ»	58	10139	άνεκ. Καιρίνς 4 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΙΝΤ		έτ. «Γκλέιντ»	52	15762	άνεκ. Τηπ 3 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ		έτ. «Οπαλ»	68	22531	άνεκ. Νιούκαστλ (Αντρ.) 8 Σεπτ. διά Νιούπορτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		έτ. «Ονυζ»	68	23636	άνεκ. Νιούκαστλ (Αντρ.) 6 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΑ		έτ. «Γουόρλαν Ντέιλ»	52	15729	Έφθ. Σάντος 3 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Ηρων»	61	15979	άνεκ. Τείμπλ Μπαιν 5 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΛΤΕΡ		έτ. «Σουνιόποπ»	54	4389	άνεκ. Πειραιά 5 Σεπτ. διά Σμύρνην
ΓΡΑΒΙΑ		έτ. «Γραβίδι»	51	2133	Έφθ. Πειραιά 5 Σεπτ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		«Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεκ. Ντώρμπαν 7 Σεπτ. διά Πουάντ Νουάρ
ΔΑΜΟΝ (δ.)		έτ. «Άρμπα»	55	11307	άργει εις Πειραιά από 14 'Ιουν.
ΔΑΝΑΗ IV		Πηγή 'Αλεξάτου	46	1831	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 7 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Δανάος»	39	4569	Έφθ. Μπορτών 1 Σεπτ.
ΔΑΝΑΟΣ		Πηγή 'Αλεξάτου	43	1845	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 29 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Δελφοί Πριμέρα»	48	1553	άνεκ. Βρέμην 20 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αιόλια»	59	9312	διπλήθε Θέρονταίν 'Αιάντ 16 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Γκούλιθερ»	71	9000	Έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 Αύγ.
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Α.		έτ. «Δεσποίνα Α.»	35	3724	άνεκ. Ντακάρ 7 Σεπτ. δι' Άγυεύσταν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Ανταίος»	37	2002	άργει εις Πειραιά από 11 Μαΐου
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Ρ.		έτ. «Αστέρια»	54	8712	άνεκ. Ρεάφι 4 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΔΕΥΤΕΡΟΝ		έτ. «Μανόπούλου»	37	4989	άνεκ. Βιζακαπανάν 29 Αύγ.
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		«Σίπιηγκ Ντεβέλοπμεντ»	63	16417	άνεκ. Πύλον 27 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΑΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.)		«Σίπιηγκ Ντεβέλοπμεντ»	64	16417	Έφθ. Πειραιά 2 Σεπτ.
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		«Σίπιηγκ Ντεβέλοπμεντ»	61	16417	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 6 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Σάντος»	58	9325	Έφθ. 'Ισκεντερόρων 28 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Πάν Μάλ»	53	2379	Έφθ. Νάντην 30 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Θίβαι»	58	8636	άνεκ. Οσάκαν 22 Αύγ. διά Τσουντζίν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ		έτ. «Αράποκ»	56	3369	άνεκ. Ρότερνταμ 1 Σεπτ. διά Πειραιά
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ		έτ. «Ντιμάρκο»	49	3676	διπλήθε Γιθραλτάρ 2 Σεπτ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Φιργουνίνες»	55	3534	άνεκ. Πενανγκ 28 Αύγ. διά Σαγκάπην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ		έτ. «Θεσπατόρων»	56	8782	άνεκ. Ντάρεν 31 Αύγ. διά Ρότερνταμ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Μινέρβα»	44	13486	άνεκ. Βανκούμπερ 16 Αύγ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	63	10523	άνεκ. Καλκούταν 3 Σεπτ. διά Σουρεμπάγια
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Τρανομεντιτεράνεαν» .	51	6895	Έφθ. Στεττίνον 25 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.		έτ. «Κολόνη»	49	3948	άνεκ. Ντακάρ 2 Σεπτ. διά Λατάκια
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ		έτ. «Μαρμπιένες»	52	1812	άνεκ. Τριπολίν (Λιβύης) 12 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ		έτ. «Δάμπος»	54	8790	Έφθ. Ούμ Κάρο 8 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ		έτ. «Δάμπος»	54	4486	άργει εις Πειραιά από 29 'Απρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)		έτ. «Γκρήνοτοουν»	71	10007	έφθ. Κόμπε 3 Σεπτ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Βαρδίνοι λάννης»	58	16277	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 21 Αύγ. διά Πόρτ φ Σπαίν
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Διάκανν»	59	4218	άνεκ. Αμπανταν 3 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Διάκανν Προγκρές»	58	4225	Έφθ. Κεμπέκ 4 Σεπτ.
ΔΙΑΣ		έτ. «Φουύκερο»	58	9087	εις Χακοδάτην ύπο συμπλήρωσιν
ΔΙΟΥΝΗΣΗΣ		έτ. «Διάσι»	71	13500	Έφθ. Πειραιά 19 Αύγ.
ΔΙΡΟΥΣ II		έτ. «Πάιόνηρ»	50	1515	άργει εις Πειραιά από 6 'Απρ.
ΔΙΩΝΗ		έτ. «Αστρο Ντικόζοι»	59	7801	άνεκ. Σεμαράγκ 6 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
ΔΡΥΜΑΚΟΣ		έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεκ. Μπιλιάνδρα 7 Σεπτ. διά Λισσαθώνα
ΔΥΡΟΣ		έτ. «Μαιανδρος»	55	6190	άνεκ. Αστόντ 5 Σεπτ.
ΔΥΩΔΗΝ (δ.)		έτ. «Δυρός»	46	2271	Έφθ. Πειραιά 3 Σεπτ.
ΔΥΩΡΟΣ		έτ. «Διονυσος»	54	11313	άνεκ. Κείπ Τάουν 12 Αύγ. δι' 'Οζάκαν
ΕΒΗ		έτ. «Μαρσιμά»	49	4727	έφθ. Λόδις 'Αντζελες 7 Αύγ.
ΕΒΡΟΣ I.		έτ. «Ηνκλ»	70	10006	εις Χιούστον από 16 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Εβρος Ι»	70	3654	έφθ. Λιθερπουλ 9 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	έφθ. Ρότερνταμ 30 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.		έτ. «Σάντο Ειρήνη»	58	8005	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.		έτ. «Άφοι Καρύμιν»	44	2074	άργει εις Πειραιά από 19 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Λακωνική»	48	3269	άνεκ. Καράτοι 2 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. Πρίν Ρούπερτ 21 Αύγ. διά Χοινκάγκ
ΕΚΑΛΗ		έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	έφθ. Ταιρεμπούν 22 Αύγ.
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Άλμπιον»	52	4423	άνεκ. Χαμπτον ρόδς 6 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΚΤΩΡ		έτ. «Μαρμαντάτο»	70	16258	άργει εις Πειραιά από 27 Φεβρ.
ΕΚΤΩΡ		έλλην. συμφέροντα	50	2643	άνεκ. Πειραιά 5 Σεπτ. διά Θεσσαλονίκιν
ΕΛΕΙΓ'ΣΤΡΙΑ II		έλλην. συμφέροντα	44	2524	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΑ (δ.)		έτ. «Αριες»	48	1759	άνεκ. Χάρηρν 24 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Στανίπα»	70	8886	άνεκ. Τζιμπούτι 29 Αύγ. διά Πειραιά
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Γιουνάίτεν Σ.Ε.»	63	1196	άνεκ. Τριπολίν (Λιβύης) 11 Αύγ.
ΕΛΕΝΑ Μ.		έτ. «Χρουσέλενα»	58	5729	Έφθ. Λιθερπουλ 25 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)		έτ. «Βιστα Ριος»	52	12239	έφθ. Δουδλίνον 8 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Άνδρια»	48	8420	έφθ. Γδύνια 7 Σεπτ.
ΕΛΕΝΗ		έτ. «Εύονος»	58	2739	άνεκ. Πειραιά 3 Σεπτ. δι' Αύγουστα
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)		έτ. «Άλλανδες»	47	2577	άνεκ. Όζάκαν 3 Σεπτ. διά Νανκόγια
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.		έτ. «Φράγκα»	58	12680	άνεκ. Ήοτκαν 5 Σεπτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνωας»	63	9858	άνεκ. Αμαπάλα 28 Αύγ. διά Σάν Χοσέ (Γουατ.)
ΕΛΕΝΗ Μ.		έτ. «Ελενμαρι»	49	11389	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 5 Σεπτ. διά Τουάφ
ΕΛΕΝΗ Τ.		έτ. «Ελέτο»	58	8523	άνεκ. Ντακάρ 8 Αύγ. διά Σαγκάπην
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)		έτ. «Τοσνέλλ»	46	1588	άργει εις Πειραιά από 12 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ		έτ. «Μαρλίνεάσ»	54	8886	άνεκ. Γουνάτοι 21 Αύγ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ		έτ. «Τομπούλης»	29	2581	άνεκ. Βαρκελώνην 1 Σεπτ. δι' 'Αλγέριον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Πλοτίνος»	57	1739	ύπο παραλαβήν
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Εύπλοια I»	49	4605	άνεκ. Πόρτ φ Σπαίν 29 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΕΛΛΑΣ		έτ. «Τρανσασθική»	56	4380	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Άλλαντζε»	48	2548	έφθ. Κουσίρο 31 Αύγ. διά Ντάρμπον
ΕΛΛΑΣ ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	70	18734	έφθ. Τεργέστην 7 Σεπτ.
		έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	43	7989	έφθ. Τεργέστην 7 Σεπτ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΓΟΥΑΙΗΒ		71	9850	εἰς Τουρκοῦ υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ		62	6666	έφθ. Ντώρμπαν 3 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ		60	7297	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΜΕΝΤ		62	8121	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		60	7297	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΤΟΦΙΝ		44	7989	έφθ. Πειραιᾶ 30 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ		62	6659	άνεχ. Ταματάθε 2 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΑΝΤΗΗΜ		44	7989	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχ.) 20 Αύγ. δι' 'Οράν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		59	9550	έφθ. Χιούστον 7 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΑΜΠΙΟΝ		71	10397	εἰς Σκαραμαγκά υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΣΑΡΜ		44	7989	έφθ. Καλκούτταν 4 Σεπτ.
ΕΛΛΕΡΟΣ		52	2778	έφθ. Πόρτ Χάρκουτ 22 Αύγ. δι' "Απαπα) Λάγκος
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		57	7068	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		39	6281	άνεχ. Βιρτούτον 4 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		44	7229	άνεχ. Μπεράν 6 Σεπτ. διὰ Μορπάσα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		56	7510	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 31 Αύγ. διὰ Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		56	7510	έφθ. Μασάρουν 8 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ		71	10327	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Σεπτ. διὰ Νταμμάρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΝΕΥΜΑ		57	7063	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Σεπτ. δι' ΉΠΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		71	10327	εἰς Τουρκοῦ υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7200	άνεχ. Ντώρμπαν 7 Αύγ. διὰ Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)		32	18564	άνεχ. Κέιν Τάουν 7 Σεπτ. διὰ Σίδνευ
ΕΛΣΙΣ		52	1924	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 28 Αύγ.
ΕΛΟΝΑ		25	4011	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Αύγ.
ΕΛΠΙΔΑ		46	3472	έφθ. Αμοτερόνταν 6 Αύγ.
ΕΛΠΙΣ		71	9690	έφθ. Σμιζουν 1 Σεπτ.
ΕΜΕΡΑΛΤ		54	1585	έφθ. Πόρτ Ρόγιαλ (Ν.Κ.) 8 Σεπτ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ		46	4119	διῆλθε Κωνιά πολίν 28 Αύγ. διὰ Νοθορωσίκην
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		48	3932	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 29 Αύγ.
ΕΜΠΑ		57	21185	άνεχ. Χάρβρον 5 Σεπτ. διὰ Δουνκέρκην
ΕΝΟΤΗΣ		55	2555	άνεχ. Ντέριντζε 2 Σεπτ.
ΕΞΕΤΕΡ		54	8146	άνεχ. Καράτοι 30 Αύγ. διὰ Τσιταγκόκ
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)		47	1149	άνεχ. Είς Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Μαΐου
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ		65	37469	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Σεπτ.
ΕΡΑΤΕΙΝΗ		70	10006	έφθ. 'Αστόρια 20 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΟ		53	5690	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Σεπτ. διὰ Μπάραν
ΕΡΑΤΩ		69	12754	άνεχ. Κόρδιφ 8 Σεπτ. διὰ Μπορτώ
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ		66	2999	άνεχ. Βρέμπον 25 Αύγ. διὰ Βίλμιγκτων
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)		43	1589	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΡΜΙΟΝΗ		66	43399	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Σεπτ.
ΕΡΟΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		61	8976	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Αύγ. διὰ Μαυρίκιον
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)		52	15848	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Σεπτ. δι' 'Αμδούργον
ΕΣΤΙΑ		58	12168	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουν. (επισκευαί)
ΕΤΕΣΙΑΝ (δ.)		52	7743	έφθ. Χιούστον 2 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)		56	16392	έφθ. Καρθαγένην 7 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)		54	10251	άνεχ. Πειραιᾶ 2 Σεπτ. διὰ Πριόλο
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.		51	16203	εἰς Ράς Σαντάντ ἀπὸ 4 Αύγ. 1969
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)		49	4723	άνεχ. Μπιλμπάρ 2 Σεπτ. δι' "Απαπα) Λάγκος
ΕΥΤΕΝΙΑ		53	17354	διῆλθε Κωνιά πολίν 8 Σεπτ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Κ.		67	9854	έφθ. Πειραιᾶ 1 Σεπτ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.		55	3002	άνεχ. Θεούτα 17 Αύγ. διὰ Βομβάνην
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		61	8999	άνεχ. Μακάν 28 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΔΟΚΙΑ		57	9061	άργει εἰς Χολκίδα ἀπὸ 8 Αύγ.
ΕΥΕΛΠΙΣ		48	3198	εἰς Πειραιᾶ (επισκευαί)
ΕΥΗ Τ. (δ.)		51	4177	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Ιουν.
ΕΥΟΔΑΙΑ		52	10228	έφθ. Μη. 'Αύρες 7 Σεπτ.
ΕΥΟΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)		57	10371	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Αύγ. διὰ Κίναν
ΕΥΝΟΙΑ		54	12423	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28 'Ιουν.
ΕΥΞΕΙΝΟΣ		70	10006	έφθ. Ναγκόρια 30 Αύγ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		50	4734	άνεχ. Παραίσα 22 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ		61	6373	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 Σεπτ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		61	6373	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Αύγ. διὰ Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		56	8985	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		60	6288	διῆλθε Παναμά 17 Αύγ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ		60	6288	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Σεπτ.
ΕΥΤΕΡΠΗ		56	1690	έφθ. Πειραιᾶ 16 Αύγ.
ΕΥΤΥΧΙΑ		65	9854	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΕΥΧΑΡΙΣ		43	7249	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
ΕΦΗ		55	5008	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Δεκ.
ZANET		58	4529	άνεχ. Αοντόντ 3 Σεπτ.
ZANETTA III (δ.)		53	10919	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάνκαν
ZAPATΟΥΣΤΡΑΣ		61	10965	έφθ. Φαλκονάρα 30 Αύγ.
ZΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.		49	2806	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 24 'Ιουλ.
ZΟΓΙΑ (δ.)		58	12493	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ZΟΥΓΡΟ		66	2975	άνεχ. Λάρνακα 28 Αύγ. διὰ Κιουρασό
ZΟΥΓΡΑΦΙΑ Υ.		71	10006	διῆλθε Παναμά 8 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Σομόζα
ZΩΗ		39	1266	έφθ. Σικάγο 5 Σεπτ.
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)		53	15899	άνεχ. Μπιωμόντ 2 Σεπτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ZΟΡΖΕΤΤΑ		55	8021	άνεχ. Παρανάγκουα 25 Αύγ. διὰ Βαρκελώνην
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ		57	10173	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 5 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ		57	9060	άνεχ. 'Αμθέρσαν 27 Αύγ. διὰ Βαλτιμόρην

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASMIC MARINE SERVICES

CABLES : SEASMIC

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

PHONE : 912.371

76.749

93.231

A/O : 66.278

492.850

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ & Ο.ΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

DIRECTORS : CAPT. P. PAPADIAS

K. S. TAJU DEAN

ΗΡΑ		έτ. «Μίρα»	55	7757	εις Πειραιά ἀπό 27 'Ιουλ. (ἐπισκευαι)
ΗΡΑΙΟΝ		έτ. «Πόνι»	48	1524	διπλής Κων) πολιν. 16 Αύγ. διὰ Γαλάται
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ		έτ. «Ελληνική»	54	4723	ἔφθ. Λονδίνον 8 Σεπτ.
ΗΟΑΙΣΤΟΣ		έτ. «Βουλκάν»	66	21374	ἀνεχ. 'Αλεξανδρειαν 25 Αύγ.
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.		έτ. «Άντοθέα»	58	9603	ἔφθ. Μόντρεαλ 7 Σεπτ.
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)		έτ. «Εύθοια»	57	12629	ἔφθ. Αμερικανον 27 Αύγ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ		έτ. «Θεμιστοκλῆς»	57	1325	ἔφθ. Πόρτ ω Πρινς 6 Σεπτ.
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)		έτ. «Εμπρέσας»	61	21894	ἀνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 7 Σεπτ. δι' 'Αντεν
ΘΕΟΔΟΧΟΣ		έτ. «Λεύκα»	58	10801	ἀνεχ. Σφάλ 6 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΘΕΟΔΩΡΑ Κ.Α.		έτ. «Άνγκο»	46	2749	ἔφθ. Γιβραλτάρ 4 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)		Νικ. Βαρδινογιάννης	54	13157	ἔφθ. Λιβερπούλ 23 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)		έτ. «Κλῆπη»	51	9810	διπλής Κων) πολιν 4 Σεπτ. διὰ Βατούμ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Δ.		έτ. Άφοι Λόλι	50	1507	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	ἔφθ. Βαλτιμόρων 6 Σεπτ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	διπλής Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)		«Ελλην. Δεξαμενοπλοία»	53	8995	ἔφθ. Τζακάρτα 18 Αύγ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	50	8065	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Σεπτ. διὰ Τζακάρτα
ΘΕΤΙΣ Κ.		Χ. Καλαφάτης	50	2276	ἀνεχ. Ντουμπάι 2 Σεπτ. διὰ Μπαντάρ 'Αμπας
ΘΕΩΡΙΣ		Άγγελάκης	38	3581	ἔφθ. Αμερικανον 8 Σεπτ.
ΘΗΡΑΙΟΣ		έτ. «Λότζα»	35	2680	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 Μαΐου
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Ναυαράσσα»	46	1988	ἀνεχ. Χάιφα 2 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
ΘΙΣΜΠΗ		έτ. «Λάκαλ»	51	3435	ἔφθ. Γιέμπο 18 'Ιουλ.
ΘΩΜΑΣ Α.		έτ. «Βέλος»	58	8078	διπλής Γιβραλτάρ 8 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάνκαν
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ		έτ. «Μαρνούστρο»	53	3004	ἀνεχ. Σπαλάτον 9 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΙΑΣΩΝ		έτ. «Καργκοασόνες»	70	11489	εις Σουραμπάγια 6 Σεπτ. διὰ Κόντινεντ
ΙΑΣΩΝ		έτ. «Ιάσων»	51	2071	εἰς Πέραμα (ἐπισκευαι)
ΙΒΑΝΟ		έτ. «Ποσκάλ»	59	5515	ὑπὸ παραλαθην
ΙΖΟΜΠΕΛ		έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	ἔφθ. Πειραιά 26 Αύγ.
ΙΘΑΚΗ		έτ. «Ούνδυσες»	68	9066	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 25 Αύγ. δι' 'Ισπωνιαν
ΙΚΑΡΙΑ		έτ. «Πόκατ»	39	1514	ἀνεχ. Ντακάρ 5 Σεπτ. διὰ Λορμπίτο
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Σηγνουαίνης»	70	10886	ἔφθ. Τουτικόριν 31 Αύγ.
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Πλειόνη»	68	11670	ἔφθ. Οζάκαν 2 Σεπτ.
ΙΚΤΙΝΟΣ		έτ. Λινέας 'Ιντεροσεάνικας	69	11489	ἀνεχ. Λιθερπούλ 27 Αύγ. διὰ Μπάσραν
ΙΛΙΟΝ		έτ. «Ιλιον»	55	6640	ἀνεχ. Κολδουπο 4 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΙΛΙΟΝ		Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3514	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 15 Φεβρ.
ΙΝΑΙΩΝΙΣΙΑ (δ.)		Έλλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	ἀνεχ. Σουάμπα 5 'Ιουν. διὰ Τζακάρτα
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ		έτ. «Πάνος»	48	2088	διπλής Κων) πολιν 7 Σεπτ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)		έτ. «Λεύντα»	56	17940	εἰς Πειραιά ἀπό 26 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΙΩΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)		έτ. «Τάου»	55	12576	ἀνεχ. 'Αλεξανδρειαν 5 Σεπτ. διὰ Τής
ΙΩΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)		έτ. «Ταμάρη»	56	12569	ἀνεχ. Σάντος 7 Σεπτ. διὰ Μπαντάρ Μαχαρά
ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ		έτ. «Λότους»	53	1548	ἔφθ. Μαρσολίον 6 Σεπτ.
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Τρανούρδοτες 'Άρμ.»	65	39011	διπλής Γιβραλτάρ 24 Αύγ. διὰ Περικόν Κόλπον
ΙΤΑΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	46	6727	ἀνεχ. Κέιπ Τάουν 2 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ευπρέσα 'Αρματόρες»	71	11700	εἰς Ταμάνο ύπο συμπλήρωσιν
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Χανδασόδημ»	48	3246	προσηράζεν έξωθι Σεπτ. 10 'Ιαν. 1970
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)		έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	ἀνεχ. Χιούστον 5 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Δομαράσια»	59	3162	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Αύγ. διὰ Καρράρα
ΙΩΑΝΝΗΣ		Κ. Γ. Βεντούρης	47	2280	διπλής Κων) πολιν 17 Αύγ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΙΩΑΝΝΗΣ		έτ. «Συγδός»	48	1845	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς Σ Σεπτ. διὰ Κουάιγκ
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.		έτ. «Ιτανος»	59	8564	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	ἔφθ. Παραντίπ 8 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΥΛΑΣ		έτ. «Ερόκια»	55	8799	ἀνεχ. Ραθένων 28 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.		έτ. «Πασιφίκα»	69	9073	ἔφθ. Σάντερλοντ 7 Σεπτ. (δοκιμαι)
ΙΩΝ		έτ. «Ίων»	71	11290	ἀνεχ. Σάντερλοντ 3 Σεπτ.
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)		Νικ. Βαρδινογιάννης	58	13316	διπλής Ούσαντ 30 Αύγ.
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «Μαρντεστίνο»	46	9767	ἀργει εἰς θάλασσαν 17 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	διπλής Κων) πολιν 12 Αύγ. διὰ Νοδορωσίοκν
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ		έτ. «Κάθο»	50	7585	ἔφθ. Μομπάσο 27 Αύγ.
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ		έτ. «Αστρο Τριντέντε»	49	7612	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ		έτ. «Μαρντέβοτο»	60	10934	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Αύγ. διὰ Μπάσραν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10110	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Σεπτ. διὰ Τοιταγκόκ
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ		έτ. «Ηοακλῆς»	55	2762	ἀνεχ. Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάνκαν
ΚΑΘΡΙΝ Λ.		έτ. «Ελσόλας»	70	16306	διπλής Παναμά 7 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υρκην
ΚΑΛΑΧΑΡΙ		έτ. «Βαλιέντε Πανος»	59	8562	ἔφθ. Αμοτερνταν 4 Σεπτ.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ		έτ. «Αριστειδη»	59	8860	ἀνεχ. Σαβάνναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)		έτ. «Ιντάστριας»	55	11792	ἔφθ. Αμερικανον 6 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ		'Α) φοι Γέμελου	71	9074	ἀνεχ. Θόυνες 24 Αύγ. διὰ Σουάμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.		έτ. «Αστρο Ναβιέρα»	55	6133	ἀνεχ. Μπάσραν 29 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		Ν. Μιχάλος & Υιοι	44	7249	ἀνεχ. Ντόρμπαν 2 Σεπτ. διὰ Τένοβαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	εις Σιγκαπούρην ρόδς 24 Αύγ. διὰ Μπ. "Αύρες
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Ζαδέν - Αίλες»	51	7154	ἀνεχ. Τενερίφην 4 Σεπτ. διὰ Μπ. "Αύρες
ΚΑΛΥΨΟ		έτ. «Σέδεν - Αίλες»	53	10577	ἔφθ. Βρέμπν 5 Σεπτ.
ΚΑΛΥΨΟ Ν.		έτ. «Ούνδασέο»	55	1799	ἀνεχ. Σάντος 4 Σεπτ. διὰ Μπ. "Αύρες
ΚΑΛΥΨΟ Ν.		έτ. «Καλυψώ»	54	5774	εις Σεμειρούγκε από 26 Μαΐου
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ		έτ. «Σπάρτο»	45	5130	ἔφθ. Σαιντ Τζών (Ν.Β.) 26 Αύγ.
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαριόκα»	53	6553	ἀνεχ. Πειραιά 6 Σεπτ. δι' 'Ισραήλ
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)		έτ. «Λούνα II»	49	11771	ἀνεχ. Πειραιά 3 Σεπτ. διὰ Μαρσάλα
ΚΑΝ ΑΚΡΙΤΑΣ		έτ. «Ηοτ Μεντιτεράνεαν»	55	1582	ἔφθ. Βηρυτόν 7 Σεπτ.
ΚΑΝ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)		έτ. «Κόπ Σούνιον»	64	1763	ἀνεχ. Μηαρλέττα 28 Αύγ. διὰ Κάλιαρι
ΚΑΝ ΤΑΙΝΑΡΟΝ		έτ. «Ηοτ Μεντιτεράν»	57	1549	ἀνεχ. Λέγκον 4 Σεπτ. διὰ Πόστο Τόρες
ΚΑΝ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)		έτ. «Κάπι Φαιστός»	62	1562	ἔφθ. Χιούστον 23 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Γιουνάιτεν Μπαλκ.»	67	16098	έφθ. "Απανα) Λάγκος 16 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Αλαφούζος»	68	9031	έφθ. Νιουκαστ (Αύστρ.) 7 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Κλόμπολ Μπαλκ Κάρ.»	68	24801	ἀνεχ. Δουνκέρκην 4 Σεπτ. διὰ Λιοσαθνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Πράμος»	51	6076	ἀνεχ. Κόμπη 3 Σεπτ. διὰ Μιζουσίμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Μυθίκος Πλούτος»	50	5120	ἀνεχ. Λορέντζο Μάρκες 4 Σεπτ. διὰ Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ		έτ. «Σανγράμας»	71	30192	εις Σπλάτων ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν)		έτ. «Άλφαμαρ»	71	48000	εις Σεμειρούγκε από 26 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ		έλλην. ουμφέροντα	46	2103	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 21 Αύρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ		έτ. «Κερκτίς»	50	4876	ἀνεχ. Αμέρερσαν 2 Σεπτ. διὰ Κόρπους Κρίστι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68	24668	ἀνεχ. Ντόρμπαν 29 Αύγ. διὰ Κόμπε
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.		έτ. «Ολυμπος»	68	15355	ἀνεχ. Βανκούμπερ 2 Σεπτ. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Σεπτ. διὰ Τζάκονβιλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)		έτ. «Πεληναίον»	62	18411	ἀνεχ. Κίναν 27 Αύγ. διὰ Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ		έτ. «Σεβ 'Ηγκλ»	69	9044	ἀνεχ. Ντακάρ 29 Αύγ. διὰ Μπόννυ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)		έτ. «Αστροπροτέκτωρα»	58	16357	έφθ. Βαλτιμόρην 31 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΟΣ		έτ. «Πιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66	16164	έφθ. Κακινάντα 19 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Εφαρινέρες»	60	8497	έφθ. Λομπίτο 8 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		Παλαιοκρασσός	46	4576	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 20 Αύγ. διὰ Μπ. "Αύρες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)		έτ. «Σάντα Σειλία»	60	8717	διπλής Παναμά 28 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ		έτ. «Μαρίνα Σιππιγκ»	55	12495	ἀνεχ. Κόμπη 13 Αύγ. διὰ Χοινκάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ		έτ. «Εύγενεια»	59	8493	ἀνεχ. Ντακάρ 18 Αύγ. διὰ Περικόν Κόλπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓ'ΚΑΛ		έτ. «Μαρέρο»	60	8493	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)		έτ. «Σάλιξ»	62	9229	ἀργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣ		Π. Παπης - Ν. Κουκουνᾶς	44	51164	ἀνεχ. Βομβάνη 27 Αύγ. διὰ Σαφάγκα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δ.)		έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	5184	διπλής Παναμά 1 Σεπτ.

KARIMPIAN KLIOS	έτ. «Λέποσα»	64	3717	έφθ. Τσάλνα 21 Αύγ.
KAROLOS	έτ. «Κάρολος»	54	2336	άνεχ. Κέιπ Τάουν 6 Σεπτ. διά Λορέντζο Μάρκες
KAROS	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	έφθ. Πειραιά 27 Αύγ.
KARRAS	έτ. «Ακτίς»	68	25084	διπλόθε Παναμά 7 Σεπτ.
KARYATIS	έτ. «Σπητρέιντερς»	70	10886	άνεχ. Μπάραρη 7 Σεπτ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
KASSANARA	έλλην. συμφέροντα	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KASEL	έτ. «Μορεμπρεσάς»	53	5603	έφθ. Αυδούργον 8 Σεπτ.
KASSIAN MARINER	έτ. «Αγιαμόντε»	51	9936	άνεχ. Μόζι 31 Αύγ. διά Ντάιρεν
KASTALIA	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	έφθ. Πειραιά 6 Σεπτ.
KASTRAKI	έτ. «Ιντερν. Γουορλ. Όο.»	71	9690	άνεχ. Αδελαΐδα 7 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (ΒΙΚ.)
KASTRENTZA	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	άνεχ. Πειραιά 14 'Ιουλ. διά 'Αργοστόλιον
KASTRIANH II	έτ. «Κατιανάβη»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KATE N. A.	έτ. «Άρδαζα»	65	18723	άνεχ. Φρήματλ 31 Αύγ. διά Λονδίνον
KATIFKO (δ.)	'Αφοι Κολοκοτρώνην	50	11136	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
KATIFKO X. (δ.)	έτ. «Ενοσίν»	54	11647	άνεχ. 'Αρσύμπα 29 Αύγ.
KATINA	M. Παγουλάτος & Σιά	56	1082	εις μεσογειακάς μεταφοράς
KEA	έτ. «Αθερομάρ»	55	2683	άνεχ. Μη. "Αύρες 6 Σεπτ. διά Πειραιά
KE'IP KENENTY	έτ. «Λαγκοντοράντο»	71	10000	έφθ. Μαντράς 3 Σεπτ.
KE'IP NEPITA	έτ. «Σαρόντιαν»	57	9092	άνεχ. Αυγούστουν 3 Αύγ. διά Μασσαλίαν
KENTAUROS	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	έφθ. Κομω Μπαιν 7 Σεπτ.
KENTRIKON	έτ. «Λουκέρο»	44	5057	έφθ. Καλκούταν 28 Αύγ.
KERKHS	έτ. «Πόκο»	47	2131	έφθ. "Ακαμπα 29 Αύγ.
KERKYRA	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	εις Πειραιά από 10 'Ιουλ. (έπισκευαι)
KEKHARITOMENH	έτ. «Ρεντόντο»	62	9951	σιπλες Παναμά 26 Αύγ.
KIGK AIGYES	M. Νομικός	56	8362	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
KIGK ALLEXANTER ΔΕ ΓΚΡΕΙΤ (δ.)	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	άνεχ. Ση. "Αίλαντ 30 Αύγ. διά Γαλλίαν
KIGK ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέυς»	57	9153	άνεχ. Ντουλούθ 6 Σεπτ.
KIGK ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κλιγ Θόραξ»	63	15740	άνεχ. Σορέλ 3 Αύγ.
KIGK MINOS	έτ. «Μίνωαν»	58	11156	άνεχ. Πόρτ "Αλφεντ 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
KIGK NESTOR	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεχ. Σορέλ 24 Αύγ.
KIMOLOS	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	όργει εις Πειραιά από 24 'Ιουν.
KIMON (δ.)	έτ. «Πρωτη»	61	16068	έφθ. Σλόχαφεν 6 Σεπτ.
KIRIN	έτ. «Κινι»	61	25409	έφθ. Ντώρμπαν 27 Αύγ.
KLAUDIA	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	άνεχ. Σίονεύ 27 Αύγ. διά δυτ. άκτην Ν. Αμερικῆς
KLEAKH	έτ. «Κλαυδία»	66	10601	έφθ. Μπορντών 31 Αύγ. διά Σάντος
KELEOPATRA	έτ. «Αντιγονη»	55	8562	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ. (έπισκευαι)
KNΩSSOS	έτ. «Κέαναβ»	42	2269	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ. (έπισκευαι)
KOLN	K. Εύθυμιάδης	49	2146	όργει εις Πειραιά από 17 'Ιαν.
KONISTRATI	έτ. «Νάθες Νεπτούνια»	53	5606	άνεχ. Πούντα 'Αρένας 3 Σεπτ. διά Βαλπαραΐζο
KONKEPOR KOLOKOTRÖHN (δ.)	έτ. «Καλύρα»	58	10011	διπλές Παναμά 25 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
KONKOPRTIA MYSΩN	έτ. «Μαρενούστο»	56	20855	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
KONKOPRTIA TZOS	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	έφθ. Χάμπτον ρόδης 6 Σεπτ.
KOPRİAN	έτ. «Μαρες Ν.»	56	4401	άνεχ. Γένοβαν 4 Σεπτ. διά Βηρυτόν
KORMORANOS	έτ. «Κορθιαν»	58	9292	άνεχ. 'Αμβέρσαν 24 Αύγ. διά Κολόμπο
KORFOU A'LANT	έτ. «Ναυπηγοναυτικήν»	51	2491	ύπό παραλαβήν
KORINIOIK	έτ. «Διαμάντι»	46	2361	έφθ. Κόρη 9 Σεπτ.
KORONIES	έτ. «Πίνδος»	59	4267	άνεχ. Κέιπ Τάουν 27 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
KOYNTOYIOTHE (δ.)	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	εις Πειραιά από 16 'Ιουλ.
KOURK B.	έτ. «Λούνα III»	64	28349	άνεχ. Μανταράς 5 Σεπτ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
KRIOS	έτ. «Κούρκη»	53	6955	άνεχ. 'Ασοντόν 6 Σεπτ.
KRONOS	έτ. «Ούρανος»	59	16989	έφθ. Μπατόν Ρούζ 24 Αύγ.
KYBERNHITHE	έτ. «ΕΛ Σάκο»	48	8610	άνεχ. Θεούτα 8 Σεπτ. διά Τάμπα
KYTHIRA	έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 Αύγ. διά Μογκαντίο
	έτ. «Ζαδέ»	52	5153	έφθ. Τεργέστην 7 Σεπτ.

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: "Tsvlco", 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

ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	46	3648	άνεχ. Τενερίφων 3 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΥΜΑ	Ρούσσος & Σία	38	2838	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Σεπτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Σεπτ. διά Καλαμπάρ
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεχ. Άμπανταν 20 Αύγ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	άνεχ. Σίδνευ 3 Αύγ. δι' Αίγυπτον
ΚΥΡΙΑΛΙΟΝ	έτ. «Κυρίλιον»	55	4486	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 5 Σεπτ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	έφθ. Βηρυτόν 6 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ II	'Αδ. Μπουσές κλπ.	47	3213	εις Πειραιά (έπιοκευαί)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κόρνιταλ»	68	9084	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 31 Αύγ. διά Κίναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Ερμούπολις»	52	1384	άνεχ. Κάλιαρι 2 Σεπτ. διά Μενόπολι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ. «Νόδα»	37	1272	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	Λ. Κ. Μιχαλός	54	8063	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 Αύγ. δι' 'Ινδιαν
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	έφθ. Χάμπον ρόδς 8 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 23 Αύγ.
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σιτίο»	54	4862	άνεχ. Σίδνευ 28 Αύγ. διά θιλιππίνας
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	έφθ. Μαυρικίουν 5 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	έφθ. Ούμ Κάρο 5 Σεπτ.
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Οσεάνικ»	56	8108	άνεχ. Τσάρλεστων 5 Σεπτ. διά Κριστομπαλ
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	έτ. «Νταριένολ»	53	5690	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 6 Σεπτ.
ΛΑΙΛΑΥ	έτ. «Λόμπος»	43	3874	έδυθισθι εις 24.41 B — 17.01 Δ 4 Σεπτ.
ΛΑΙΓΟΝ οφ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Κούμπεκαλ»	49	2273	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 29 Αύγ. διά Σαφάγκ
ΛΑΙΓΟΝ οφ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Χρισοκούμ»	50	2494	άργει εις Πειραιά από 23 Φεβρ.
ΛΑΙ-ΙΟΝ οφ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακούμ»	54	3315	άνεχ. Λεισούς 29 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Αττικα»	60	14269	άνεχ. Τάραντα 24 Αύγ. δι' 'Εναενάντα
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ. «Ντουένος 'Αρμαντόρα»	57	6132	άνεχ. Καράτοι 22 Αύγ. διά Σαγκάνην
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΘΑΤΣΗΣ	έτ. «Άλφα»	60	9486	άνεχ. Μπέρια 5 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΛΑΡΡΥ Λ.	έτ. «Ελφορτούνα»	70	16306	διπλήθε Παναμά 20 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΑΤΩ	έτ. «Λατώ»	52	4207	ύπο παραλαβήν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ντιμάντε»	62	10514	άνεχ. Πούλο Μπούκου 23 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΕΝΑ	έτ. «Κωνσταντίνη»	54	2488	έφθ. Πασάγιες 27 Αύγ.
ΛΕΣΤΕΣ (δ.)	έλλην. συμφέροντα	61	22785	ύπο παραλαβήν
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άργει εις Πειραιά από 20 'Απρ.
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ραοπάνελ»	47	2685	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 3 Αύγ. διά Ρένι
ΛΕΩΝΗΣ	'Αχ. Χαλκούσης	50	6724	άνεχ. Πουάντ Νουαρ 24 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φάροπς»	65	15738	έφθ. Ρόττερνταν 4 Σεπτ.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	άνεχ. Μίρι 8 Σεπτ. διά Πόρτ Ντιξον
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	52	4995	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΙΛΗ Μ.	έτ. «Αγία Ντεστίνη»	57	7110	έφθ. Μπάραρον 12 'Ιουλ.
ΛΙΛΙΚΑ	Τ. Σ. Τρέιντικ	60	8563	ύπο παραλαβήν
ΛΙΛΛΥ	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΙΜΠΑΝΟΝ	έτ. «Σιμπόλαν»	52	4435	έφθ. Σμύρνην 1 Σεπτ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	έφθ. Πειραιᾶ 16 Αύγ.
ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Σετάρη»	56	10210	άνεχ. Μήρι 8 Αύγ. διά Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρερς»	62	10196	έφθ. Κοοΐν 25 Αύγ.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Βανκούμπερ 4 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΛΙΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σκορπίδη»	60	28913	άνεχ. 'Αμδέρσαν 31 Αύγ. διά Γκαμπόν
ΛΙΣΣΑΒΑΩ	έτ. «Κάλα»	51	2428	άνεχ. Τρίπολην (Λιθύνς) 30 Αύγ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Βιρτούν 3 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (μικτόν)	έτ. «Σκαύση»	68	39617	ύπο παραλαβήν
ΛΥΔΙΑ	έτ. «Λάριμνα»	57	4486	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 Αύγ.
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Ακτίς»	69	25168	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Αύγ. διά Κέδρος "Αίλαντ
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	έτ. «Μάγκνα»	70	2867	έφθ. Σάντο Ντομίκου 5 Σεπτ.
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ	έτ. «Πρώτο»	51	7127	άνεχ. Μόζι 31 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολόδηλ»	58	18297	άνεχ. Ράτσ Τανόύρα 15 Αύγ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαίανδρος»	63	15929	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 5 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	άνεχ. Βανκούμπερο 19 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	έφθ. Σπετζία 5 Σεπτ.
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλη»	55	1517	έφθ. Λονδίνον 9 Σεπτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Ελλενικό Μηάλκ Τράνσον»	67	38286	άνεχ. Κιόσαραδού 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. Μάκο Προγκρές	43	4419	έφθ. Ρόττερνταν 24 Αύγ.
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Μακοπροσπέριτον»	40	5307	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	άνεχ. Βενετίαν 4 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΚΟ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	έτ. «Μακοφιντελίτη»	44	5306	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Σεπτ.
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φόρτσιον»	47	2848	άργει εις Πειραιᾶ από 21 Φεβρ.
ΜΑΝΑ (δ.)	έτ. «Μοτορνάδες»	55	11430	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 11 Αύγ. διά Σεμπαδάγκ
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Βαρνίμα»	55	8526	έφθ. Σλόχσεφον 13 Αύγ. (έπιοκευαί)
ΜΑΝΟΥΕΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 5 Σεπτ. διά Κιλιγκκολμ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	έτ. «Ελλην. Δεξιμενονότο»	45	3766	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	έτ. «Σαυθόρπη»	57	1962	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	51	16440	έφθ. Πειραιᾶ 26 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18231	άνεχ. Κεμπέκ 3 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	εις Πειραιᾶ από 1 'Ιουλ. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	έφθ. Ρόττερνταν 8 Σεπτ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	άνεχ. Μόζι 1 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Βαλτιμόρων 7 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑΡΙ	έτ. «Μαρί»	58	4219	έφθ. 'Αμδέρσαν 9 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Πούλο Μπούκου 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Λαέρτης»	70	9101	διπλήθε Παναμά 2 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ III	Γιολδάσης - Μαρούλης	53	824	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Α. Α.	έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Β.	έτ. «Ιντερμαρ. Σέρβις»	55	3597	άνεχ. Θάλμουθ 18 Αύγ. διά Χιούστον
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Τής 5 Σεπτ. διά Καρθαγένην
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Φρόων»	70	9070	διπλήθε Παναμά 4 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Μανχάτταν»	52	7676	διπλήθε Παναμά 28 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Φρημάτη 20 Αύγ. διά Μπαντάρ 'Αμπάς
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ	έτ. «Μελιγαλά»	52	4219	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατασάνι»	41	5291	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Εμπειρία»	67	9365	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πασιφίκα Φίνανσιάρια»	62	11033	έφθ. Έμδεν 5 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	36	1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πλανδίστα»	57	10314	έφθ. Κολόμπο 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Πριμάραν»	62	14047	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίν 5 Σεπτ. διά ΗΠΑ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	έτ. «Ελξίς II»	54	8025	εις Πειραιᾶ από 4 'Ιουλ. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΓΟ	'Ιω. Λάτοπς	50	16485	έφθ. Τέμα 5 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	Α. & Μ. Μπουσές	47	1595	άργει εις Πειραιᾶ από 12 Αύγ.
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	«Γέμελος Μαρ. 'Εντερη»	68	10016	άνεχ. Σίδνευ 20 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	έτ. «Γκόλφ 'Αζουά»	69	10816	έφθ. Σειν Τζών (Ν.Β.) 8 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	άνεχ. Παρανάγκουα 1 Σεπτ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έλλην. συμφέροντα	24	2359	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοι	62	1511	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	έφθ. Πειραιᾶ 6 Αύγ. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Μαριλίον»	56	4486	άνεχ. Μοζαρβίκην 8 Σεπτ. δι' Ιλο
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	56	6907	έφθ. Βαλτιμόρων 4 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	εις Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Θ.	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	έφθ. Ντιαμάντε 7 Σεπτ.
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Τίτραμάρ 'Ινκ.»	51	1851	έφθ. Καδάλαν 8 Αύγ.
ΜΑΡΑΙ (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Βομβάν 4 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Γκούμας»	44	2817	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Μαρκρεσίεντε»	60	19663	έφθ. Γένοβαν 28 Αύγ.

ΜΑΡΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βουλκάνη»	50	1694	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25 'Ιαν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβέρσαλ»	55	9125	ἀνεχ. Ντακάρ 17 Αὔγ. διὰ Κίναν
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	'Ιω. Λάτος	52	11198	ἀνεχ. Μπάνιας 25 Αὔγ. διὰ Μέγαρα
ΜΑΡΥΒΑ	έτ. «Βάρκο»	54	3146	διπλήθε Παναμά 25 Αὔγ.
ΜΑΡΥΛΙΖΑ	έτ. «Παρανασόδη»	70	15806	ἀνεχ. Βανκούδερ 10 Αὔγ. διὰ Κίναν
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλαίτι Σίπιγκυ»	49	5038	άργει εἰς ρίθερ Μπλάκυουώτερ ἀπό 10 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρεξ»	59	9162	ἔφθ. Κόμη 25 Αὔγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαϊστρος»	69	22391	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδη 7 Σεπτ. διὰ Ρίο 'Ιανέριο
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	ἀνεχ. Ντελφίζια 25 Αὔγ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	έτ. «Λιμπρα»	71	18700	ἀνεχ. Μομάδα 17 Αὔγ. διὰ 'Αντόνιος Ένες
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αύτόλουκος»	57	8823	ἀνεχ. Φορκάντος 22 Αὔγ. διὰ Πόρτλαντ (Ν.Σ.)
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστόλλα»	65	32168	ἀνεχ. Μπωμόντ 6 Αὔγ. διὰ Κεύλαντν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοράν»	57	9168	ἀνεχ. Βανκούδερ 5 Αὔγ. διὰ Κορέαν
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	έτ. «ΣΧΑ Χόκ»	71	9300	ἀνεχ. Μόπιλ 4 Σεπτ. διὰ Γκέλφορτ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «Ελλήνικ Μαρίτ. Τρασπ.» .	65	14264	ἀνεχ. Θέουτα 3 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΕΘΩΝΗ	έτ. «Μεθώνη»	48	2227	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 26 Αὔγ. διὰ Καζαμπλάνκα
ΜΕΛΙΛΑ	έτ. «Σῆ Ρόθερ»	52	1699	ἔφθ. Βιλμιγκτών (Β.Κ.) 2 Σεπτ.
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα»	61	14661	
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μελισίττα»	56	13233	
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Φρόντομ 'Ιντερκοντ.» .	68	10017	ἀνεχ. Μοντεδίδεο 18 Αὔγ. διὰ Μένα 'Αχμαντί
ΜΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Μεντατάλαντικ Τράμπι» .	47	1700	ἀνεχ. Βερακρούζ 8 Σεπτ. διὰ Τζάκασονβίλ
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αστούριας»	58	21479	ἀνεχ. Χάμπτονταν 26 Αὔγ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΕΡΟΠΗ	έτ. «Μαρπασέας»	50	1927	ἔφθ. Πουάντ α Πίερ 19 Αὔγ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ	έτ. «Μερινιδίδι»	50	6654	ἀνεχ. Πενάγκ 31 Αὔγ. διὰ Κουπάγκ
ΜΕΣΣΗΝΗΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτι»	60	14269	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Αὔγ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΙΗ (δ.)	έτ. «Αιγίος»	69	17840	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκια»	70	17840	ἀνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 8 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	έτ. «Οσαιντένταλ»	70	17718	ἀνεχ. Μπάντρα Μάχσαρ 3 Σεπτ. διὰ Σιγκαπούρων
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)	έτ. «Εστόλλα»	71	18260	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Σεπτ. διὰ Μιζουσίμα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Οσεάνικα» .	71	18260	εἰς 'Αιδί υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα Ναοίντε» .	71	17718	ἀνεχ. Νέαν 'Υρκην 6 Σεπτ. διὰ Κιουρασάο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «Ικινίεν»	70	17840	ἔφθ. Κούρη 31 Αὔγ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	έτ. «Κίνυκοφπλόδ»	71	17840	ἀνεχ. Ρίο Γκράντε 29 Αὔγ. διὰ Κιουρασάο
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)	έτ. «Αστρο 'Εξιτο»	65	51412	
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5804	
ΜΗΝΟΙΣ	έτ. «Κυκλάδες»	54	7831	
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Ακμίς»	49	9004	
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)	έτ. «Λούνα II»	52	18306	διπλήθε 'Εκοκουμίνς 16 Αὔγ. διὰ Πουέρτο Μιράντα
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ερέτρια»	54	11450	διπλήθε Κων/πολίν 6 Σεπτ. διὰ Κωνστάντζαν
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	έτ. «Έλλην. Έτ. Ναυτ. & Βιομ.	60	18889	ἀνεχ. Γένοβαν 1 Σεπτ. διὰ Μιζουσίμα
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Αγήνορ»	68	9069	ἀνεχ. Χάργκ 17 Αὔγ. διὰ Χιούστον
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνθες»	57	9200	διπλήθε Σιγκαπούρων ρόδη 27 Αὔγ. διὰ Σαγκάν
ΜΙΝΑ	έτ. «Βερίνα»	56	1937	ἔφθ. Σιμότουσ 19 Αὔγ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Βαλικόν»	44	2463	ἀνεχ. Χιροσίμα 26 Αὔγ. διὰ Ντώρμπαν
ΜΙΝΕΡΒΑ II	Μ. Βέττας	56	1194	διπλήθε Κων/πολίν 28 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Ε. Λαγκούν»	70	1591	ἀνεχ. Κενίτρα 21 Αὔγ. διὰ Βαρκελώνην
ΜΙΝΙ ΛΑΤ'ΝΕΡ	έτ. «Ε. Λάινερ»	71	1590	διπλήθε Παναμά 5 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	έτ. «Ε. Λάμα»	70	1591	άνεχ. Ασσάμπι 27 Αὔγ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1591	ἔφθ. Ντεμαράρα 5 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάντη»	70	1592	
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λάπη»	70	1592	ἀνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 5 Σεπτ. διὰ Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάς»	70	1592	ἔφθ. Βιρριτόν 7 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λάτρια»	70	1591	τοίταγκόν 30 Αὔγ.
ΜΙΝΙ ΛΕΤ'Κ	έτ. «Ε. Λείκη»	70	1590	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΕΙΜΠΟΡ	έτ. «Ε. Λείμπορο»	71	1580	εἰς Μουροράν υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	έτ. «Ε. Λένης»	71	1590	ἔφθ. Χακάτα 2 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	ἀνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 4 Σεπτ. διὰ Πόρτ Λίμον
ΜΙΝΙ ΛΗ	έτ. «Ε. Λή»	71	1590	ἀνεχ. Χονολούδον 29 Αὔγ. διὰ Ματάντζας (Βεν.)
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	έτ. «Ε. Λήγκη»	70	1592	ἔφθ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 7 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λήντη»	70	1592	ἀνεχ. Γένοβαν 8 Σεπτ. διὰ Μασσαλίαν
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	έτ. «Ε. Λήφ»	71	1599	ἀνεχ. Ντεμαράρα 3 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ	έτ. «Ε. Λίλακ»	70	1591	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	έτ. «Ε. Λίαυ»	70	1590	ἀνεχ. Τσάροις 2 Σεπτ. διὰ Ντεμαράρα
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	έτ. «Ε. Λιμιτ»	71	1580	ἔφθ. Μπατόν Ρούζ 2 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λιμπρα»	70	1592	ἀνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 5 Σεπτ. διὰ Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	έτ. «Ε. Λίνκ»	70	1590	ἔφθ. Βιρριτόν 7 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΟΓΚ	έτ. «Ε. Λόγκη»	71	1580	τοίταγκα 28 Αὔγ.
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	έτ. «Ε. Λόουφ»	71	1590	εἰς Μουροράν υπὸ συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	έτ. «Ε. Λόρυ»	71	1590	ἔφθ. Σάντο Ντομίγκο 3 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	έτ. «Ε. Λότη»	71	1590	ἔφθ. Ρίο Χάινα 1 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λότζικ»	70	1592	ἀνεχ. Σαΐν Λουΐ (Με) 1 Σεπτ. διὰ Γκρηνβίλ (Μεσο.)
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1591	ἀνεχ. Χιούστον 3 Σεπτ. διὰ Κρίστομπαλ
ΜΙΝΙ ΛΟΥ	έτ. «Ε. Λώ»	71	1591	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Αὔγ. διὰ Ντεμαράρα
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	έτ. «Ε. Λώντη»	70	1592	διπλήθε Παναμά 8 Σεπτ. διὰ Γκουαγιακίλ
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	έτ. «Ε. Λέγκη»	70	1584	ἀνεχ. Μασσαλίαν 8 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πινελάθηπο»	56	8905	ἔφθ. Σούντ 'Αννα Μπαίν 5 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	ἀνεχ. Ντεμαράρα 29 Αὔγ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	έτ. «Σανράτι»	71	124009	ἀνεχ. Ντεμαράρα 29 Αὔγ. διὰ Ράς Τενούρα
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιμίκη»	68	23067	ἔφθ. Βανκούδερ 6 Σεπτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	ἀνεχ. Σάροχ 1 Σεπτ. διὰ Νέαν 'Υρκην
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Τρίνιτι»	61	2490	ἀνεχ. Ντακάρ 3 Σεπτ. διὰ Λονδίνον
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εύλογία»	61	12662	ἀνεχ. Ντεμπραν 27 Αὔγ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΟΛΑΤΟΒΑ	έτ. «Άμαζών»	71	9100	ἔφθ. Χιούστον 21 Αὔγ.
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	έτ. «Πλανοεάνιν Ναθ.»	69	47958	ἀνεχ. Βαγκαρέι 1 Σεπτ. διὰ Περοίκον Κόλπον
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	ἀνεχ. Πενάγκ 31 Αὔγ. διὰ Καντώνα
ΜΟΝΟΕΥΝ	έτ. «Γεράνια»	53	2959	ἀνεχ. Ντουλόνδος 3 Σεπτ.
ΜΠΑΛΤΙΚ ΚΑΙΟ	έτ. «Μόντεκάρλος»	58	3529	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 Σεπτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΜΠΙΛΛΙ	έτ. «Παν-. Οσεαν»	36	5275	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 'Ιουν.
ΜΠΙΛΛΑΜΠΑΟ'	έτ. «Ηρακλής»	53	2261	ἀνεχ. Αμβούργον 6 Σεπτ. δι' 'Οράν
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρλινέας Σουρένας» .	62	3926	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΠΟΡΝΑΜΟΥΘ	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδη 27 Αὔγ. διὰ Κίναν
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕ-ΙΝΤ (δ.)	έτ. Ελλήνων συμφέροντα	51	10203	ἔφθ. Σιγκαπούρων ρόδη 19 'Ιουλ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράιτ Σάν»	45	3450	ἔφθ. Πουάντ Νουάρ 25 Αὔγ.
ΜΠΡΑΙΤ ΣΚΑΥ	Γ. Εύσταθίου - Π. Παππάς .	51	6022	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειον 26 Αὔγ.
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ	έτ. «Στύλακο»	50	2424	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Αιγαρ.	34	2708	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Σεπτ. διὰ Βόλον
ΜΥΡΡΙΝΕΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Οεδρ. 1969
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 Νοεμ.
ΜΥΡΤΙΔΙΑΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδη 8 Σεπτ. διὰ Τοίταγκόγ
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1142	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΩΡΗΑΣ	έτ. «Άλμα»	53	6811	ἔφθ. Αμβέρσαον 4 'Ιουλ.
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάνα»	56	7841	ἀνεχ. Πούλο Μπούκον 4 'Ιουλ. διὰ Κίναν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρα»	58	13152	ἀνεχ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 8 Σεπτ. διὰ Περοίκον Κόλπον
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροπις Φρέύτερς» .	59	11299	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδη 31 Αὔγ. διὰ Σαγκάν
ΝΑΒΙΣΠΙΠΠΕΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	διπλήθε 'Εσκουμίνς 5 Σεπτ. διὰ Νηπτρίτ
ΝΑΓΙΑΣ Κ.	έτ. «Λούτοκατ»	50	5326	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1 'Ιουλ.
ΝΑΝΣΥ ΜΑΪΚΕΛΣ	έτ. «Ραίν»	57	4225	ἀνεχ. Μόμπιλ 27 Αὔγ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην

ΝΑΝΟ		έτ. «Μαιανδρος»	50	1391	άνεχ. Σέτε 1 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ		έτ. «Μαρκάμινος»	68	3850	άνεχ. Πόρτ Λίμον 23 Αύγ. διά Γκάλφορτ
ΝΑΞΟΥΟΣ ΣΤΑΡ		«Αν. Ευσταθίου»	71	2347	εἰς Γαλάται ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ		Κατρίτονς - Δραγώνας	57	2012	ἔφθ. Γιουροπότη 8 Σεπτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΑΥ		έτ. «Τριφυλία»	50	1501	διῆλθες Κων) πολὺν 4 Σεπτ. διά Γαλάται
ΝΑΥΣΙΚΑ		έτ. «Μπακανάμαρ»	60	3324	άνεχ. Λεικ Τσάρλς 13 Αύγ. διά Σαντο Ντομίγκο
ΝΕΑ ΜΟΝΗ		«Μ. Βέττας»	51	2372	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Αύγ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ		έτ. «Ινομάεν»	47	4981	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Απρ.
ΝΕΟΤΗΣ		έτ. «Λουνίνο»	54	3535	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ.
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Παντηλάκο»	71	9000	εἰς Σκαραμαγκά ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΝΕΡΙΝΑ		έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Πόρτο 'Αλένκρε 28 Αύγ.
ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	άνεχ. Χαλκίδα 16 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
		έτ. Οὐλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	17225	άνεχ. Γλασκώθην 20 Αύγ. διά Πουάντ Νουάρ
ΝΕΣΤΩΡ		έτ. «Νέστωρ»	48	3286	άνεχ. 'Αμπιτζάν 22 Αύγ. διά Τακοράντι
ΝΕΦΟΣ		έτ. «Πολίχρι»	56	7911	ἀργεὶ εἰς Φάλμουθ ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΝΕΦΟΣ ΙΙ		έτ. «Ζουρόμπη»	71	9000	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Αύγ. διά Βιρυττών
ΝΗΛ ΑΡΜΣΤΕΡΓΟΥ (δ.)		N. I. Βαρδινογιάννης	60	25471	άνεχ. Ράς ἐς Σίδερ 6 Σεπτ. διά Τέτευ Τέρμιναλ
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	48	2000	ἔφθ. Μπάρρων 29 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		έτ. «Μορέας»	49	1953	ἔφθ. Μπάρρων 4 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 8 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ		Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	ἔφθ. Ντώρμπαν 8 Σεπτ.
ΝΙΚΗ		έτ. «Ομάλαι»	71	9070	άνεχ. Γλασκώθην 26 Αύγ.
ΝΙΚΗΤΑΣ		έτ. «Ατλαντικός»	58	9087	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Μαρτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΙΙ		έτ. «Μορέας»	47	1526	εἰς Πειραιᾶ (ἐπισκευαί)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πάντιο»	51	2699	άνεχ. Αποπα/Δάγκος 3 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.		Στ. Νταΐφας κ.λπ.	44	3911	ἔφθ. Σαβάνα 7 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ		έτ. «Ιονιαρ»	69	9038	ἔφθ. Βάλον 24 Αύγ.
		έτ. «Η. Β. Κομπανία Να.»	70	2867	ἔφθ. Βάλον 24 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.		έτ. «Εκάλη»	55	1520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ		Δ. Βασιλάτος & Σία	53	1362	άνεχ. Πειραιᾶ 30 Αύγ. διά Τρίπολιν (Αιδίνης)
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Μαρκούμπε»	51	6987	άνεχ. Παρανάγκουα 17 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	άνεχ. Καράτοι 26 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν)		έτ. «Τρέιν Λάινς»	55	15004	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ. (ἐπισκευαί)
ΝΙΝΑ ΠΑΝ		έτ. «Νίνα Πάν»	60	2914	άνεχ. Μπάκε 29 Αύγ. διά Σαβάνναν
ΝΙΝΗ		έτ. «Οάκ Σίππιγκ»	62	28651	άνεχ. Ντάμπιερ 25 Αύγ. διά Σακάι
ΝΟΡΔΛΟΡ		έτ. «Εδμίκο»	48	2462	άνεχ. Γύνια 14 Μαΐου διά Ρίγα
ΝΟΡΔΜΑΡΚ		έτ. «Γκλόριανταίν»	51	2758	διῆλθε Παναμά 17 Αύγ. διά Κουτούκο
ΝΟΡΔΧΑΙΝΤ		έτ. «Άνκαντα»	48	2401	ἔφθ. Μπιλμπάο 7 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Παγκαλάντες»	60	10235	άνεχ. Μοριουγκάο 5 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Πλαμαρέντες»	57	10904	άνεχ. Τοάρεστων 7 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκονκούστα»	58	10662	ἔφθ. Κουβάιτ 27 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ		έτ. «Πασιφίκ Κάρριερς»	66	25820	άνεχ. Γίβραλτάρ 29 Αύγ. διά Μονρόδια
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Πριάμ»	59	12390	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646	άνεχ. Κόπερ 29 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Πάντο»	58	8639	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 8 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ		έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	διῆλθε Γίβραλτάρ 24 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
ΝΟΡΘ ΧΑΙΝΕΣ		έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Πόρτ Καρτιέ 1 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΟΡΜΑ		έλλην. ουμφέροντα	39	1742	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΤΙ		έτ. «Καραϊσκάκης»	59	12256	ἔφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 6 Σεπτ.
ΝΟΤΗΣ		έτ. «Άλκο»	48	2266	άνεχ. Βενετίαν 4 Σεπτ. δι' Αύγούσταν
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ		έτ. «Μαρπασός Σουρένος»	54	4487	άνεχ. Κωναρίαν 27 Αύγ. διά Κοντινεντ
ΝΤΑΡΛΙΓΚ		Α. Παναγάκος	47	2095	διῆλθε Κωναρίαν 7 Σεπτ. διά Νοβωρούσικην
ΝΤΑΡΑ		έτ. «Αλλεντηράνη	53	4234	άνεχ. Αλέσεουντ 16 Αύγ. διά Μόμπιλ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Φορτούνα Α.»	65	32060	ἔφθ. Νεάπολιν 19 Αύγ. (ἐπισκευαί)
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΑΛ		έτ. «Θάσιαν»	58	13545	ἔφθ. Μόμπιλ 4 Σεπτ.
ΝΤΕΛΟΪΚ ΣΚΑΥ		έτ. «Σεν Εντερπράζες»	63	13571	άνεχ. Κομώ Μπαιν 18 Αύγ. δι' 'Ιράν
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μοῦντο»	64	31040	άνεχ. Μπόνου 31 Αύγ. διά Λίβερπουλ
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8821	άνεχ. Λισσαδών 21 Αύγ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ		έτ. «Ντίγκνιτυ»	38	3304	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 22 Αύγ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Αρχοντόνησος»	62	14150	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ Μ.		έτ. «Ιανύμαρί»	56	8159	ἔφθ. Μόντρεαλ 24 Αύγ.
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μαριλίνα»	57	8978	ἔφθ. Ναυκόγια 28 Αύγ.
ΝΤΟΛΥ		έτ. «Ακουμάδιον»	55	4953	άνεχ. Αμβούργον 28 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Εύριπιδης»	57	7285	ἔφθ. Τζάκονθιλ 3 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		έτ. «Ηροδότης»	56	8716	ἔφθ. Καίρων 22 Αύγ.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ		έτ. «Κόδρος»	69	9072	ἔφθ. Κόμπη 1 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ		έτ. «Οσεαν Τράνοπορτ»	70	18662	διῆλθε Εσκουμίνς 3 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13381	άνεχ. Κουνσάν 25 Αύγ. διά Καοσιούνγκ
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εστρέλλα Λήλ»	65	28551	άνεχ. Γένοβαν 5 Σεπτ. διά Γίβραλτάρ
ΣΕΝΗ		έτ. «Κόντυ»	55	1965	ἔφθ. Δουβλίνον 5 Σεπτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνεχ. Πειραιᾶ 27 Αύγ. διά Μουντανία
ΟΘΩΝ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9448	διῆλθε Παναμά 5 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΟΛΓΑ		έτ. «Ιόνιος Ναυτ. Μετ.»	54	5661	άνεχ. Μπιλμπάο 30 Αύγ. διά Κόρκ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	ἔφθ. Βαλτιμόρων 6 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ (ὑπερωκ.)		έτ. «Τρανσαστάντικη»	53	17434	άνεχ. Νασάον 8 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΟΛΥΜΠΙΑΣ		έτ. «Ζανέτι»	55	2552	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)		έτ. «Εύδοια»	37	2354	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΝΕΣΤΙ		έτ. «Γκράφτον»	69	10957	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Αύγ. διά Σακάι
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μερτεόβρι»	47	1593	ἔφθ. Λα Πολίς 4 Σεπτ.
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Μαρκάμινος»	54	17888	έφθ. Βρέμην 6 Σεπτ.
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ		έτ. «Άλλιεντ Θάινανς»	55	6859	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ		έτ. «Άλλιεντ Θάινανς»	54	6856	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΟΡΕΠΤΟΝ ΣΤΑΡ		έτ. «Άλλιεντ Θάινανς»	54	6856	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Άλλιεντ Θάινανς»	55	6859	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 'Ιουν.
		έτ. «Αστρομπρίλλο»	57	9367	άνεχ. Σαγκούντο 26 Αύγ. διά Ντηπρότη
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφέν»	56	9942	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πηγασος»	61	16622	άνεχ. Σιγκοπούρην ρόδη 19 Αύγ. δι' Ιμμιγκαν
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεανίκ»	61	10966	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΑΙΟ		έτ. «Μπορέζη»	66	3919	άνεχ. Λιοσσόνων 4 Σεπτ.
ΟΥΛΑΓΚΑ		έτ. «Πασιφίκ Νεπτούνια»	55	3944	ὑπὸ παραλοθήν
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΛ		έτ. «Ουλύσσες Σίπηνγκη»	54	2731	ἔφθ. Μιλγουνίκι 5 Σεπτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		έτ. «Αντίκλεια»	50	3206	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Σεπτ. διά Ντηπρότη
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Δραγώνας»	49	1597	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΟΥΤΕ		έτ. «Λ' Άμι Σίπιγκη»	49	1999	άνεχ. Αμβούργον 4 Σεπτ. διά Πόρτ Τσάρτσιλ
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρένες»	60	9317	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 Σεπτ. διά Μπόννυν
ΠΑΙ'ΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέάνο»	58	23607	διῆλθε Πίλαρτάρ 25 Αύγ. δι' Αμπιτζάν
ΠΑΚΑΛΑ		έτ. «Φιλιμπότε»	47	6702	άνεχ. Χάρον 6 Σεπτ.
ΠΑΛΜΥΡΑ		έτ. «Μιραπάλη»	58	5720	άνεχ. Πάλμ Μητρά 31 Αύγ. διά Τόμπα
ΠΑΝ		έτ. «Μαρμαρόδα»	61	16561	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		έτ. «Πόρτο Αλένκρε»	56	16250	άνεχ. Νταρόπιλο 5 Σεπτ. διά Νιγηρίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ		έτ. «Άγγελάκης	51	5170	έφθ. Πάπενμπουργκ 31 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ		Σουρῆς - Σοφρᾶς & Σία	52	1295	διῆλθε Πάπενμπουργκ 31 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		έτ. «Γουνιάτα»	44	7252	εἰς Πύλον 2 Σεπτ. διά Μανζανίλο (Μεζ.)
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.		έτ. «Άστρο Β.»	44	2872	άνεχ. Καλλάρο 2 Σεπτ. διά Σαλάθερο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Άκμε»	57	10508	άνεχ. Ταϊν 27 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		έτ. «Τζένεραλ Μαρ. Έντρε»	47	2576	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		Τσουρινάκη	39	2456	άνεχ. Γλασκώθην 20 Αύγ. διά Πουάντ Νουάρ

ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	N. Άλαφάσος	50	996	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	άνεκ. Μίζουσιά 19 Αύγ. διά Γουαμπά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Πιμνες»	50	7468	άνεκ. Αμβέρσαν 4 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Πλόγκα»	45	4229	άνεκ. Τζιμπούτι 15 Αύγ. διά Μπερμπέρα
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Πόρα Βιάζες»	54	7853	έφθ. Πειραιᾶ 2 Σεπτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	57	1882	ύπο παραλαβήν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4623	έφθ. Κόρκ 8 Σεπτ.
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)	έτ. «Λούνα IV»	53	15882	διπλήθε Κων) πολιν 7 Σεπτ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαρμάχια»	57	8184	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	έτ. «Μέτις»	71	80225	άνεκ. Φός 12 Αύγ. διά Μίνα ἀλ φαχάλ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Άρμάντα II»	56	6156	έφθ. Φίλαδέλφειαν 8 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΔ	έτ. «Κονδολιάνταντος»	57	5176	έφθ. Λός "Αντζελες 8 Σεπτ.
ΠΑΤΩΝΙΚ	έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	έφθ. Τοάλνα 1 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες»	65	31768	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	Α. Χανδρής	50	16259	έφθ. Πειραιᾶ 3 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Δ.	έτ. «Ελανιδικέιτορς»	71	14900	έφθ. Χιούστον 6 Σεπτ.
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	N. Σ. Βαρδίνογιάννης	51	15867	έφθ. Καράτοι 23 Αύγ. (ἐπισκευαί)
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	M. Μαρκαντωνάκης & Yioi	62	1510	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Σεπτ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.	έλλην. ουμφέροντα	59	2746	εις Σύρου (ἐπισκευαί)
ΠΕΛΙΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	άνεκ. Τοάλνα 28 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Σάν Παντελεήμωνη»	41	3496	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 5 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πλανκόριπο»	59	23607	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 Σεπτ.
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Φράνικονς»	48	1594	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	«Τρέιντ 'Αμπάσαντερ»	55	17999	άνεκ. Αμβούργον 4 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Περικλῆς»	56	20776	άνεκ. Μένα Αμπντούλα 4 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην ρόδς
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ	έτ. «Ελάνα»	58	2667	διπλήθε Παναμά 26 Αύγ. διά Κουτούκο
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	έφθ. Βαλτιμόρων 7 Σεπτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	56	15852	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	έτ. «Σπέιτς»	52	16083	έφθ. Πειραιᾶ 7 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έτ. «Πλάιονπρ»	51	14538	έφθ. Σάροξ 5 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	έτ. «Σερένιτι»	45	10375	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 8 Σεπτ. διά Μάρσα ἀλ Μπρέγκα
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	«Άχ. Χαλκούσης	58	20592	διπλήθε Θερόποιον "Αίλαντ 6 Σεπτ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	έφθ. Κουνταλόρε 27 Αύγ.
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Ππλάιας»	69	10010	έφθ. Κουνταλόρε 23 Αύγ.
ΠΗΛΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2282	έφθ. Πειραιᾶ 1 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	άνεκ. Κέιπ Τάουν 8 Σεπτ. διά Μπριούμπαιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	έφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ.
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	έφθ. Τοιμάνα 6 Σεπτ.
ΠΟΒΗΤΗ	έτ. «Ναθ. Μουντιάλες»	57	9486	άνεκ. Μάρσαν 5 Σεπτ. διά Χοραμάσχρ
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαργκάσια»	54	12752	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Ταδόρε»	54	10878	εις Πειραιᾶ από 27 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9966	έφθ. Ισκεντέρουν 24 Αύγ.
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρταλέντο»	56	10374	εις Σκίκντα ἀπό 16 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νάθα Στρόβιλο»	62	11229	άνεκ. Σαγκάνη 9 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεκ. Ντάρ ἐς Σαλάμ 30 Αύγ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	14424	έφθ. Ιμιωγκαν 31 Αύγ.
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολύφημος»	47	8485	άνεκ. Ρεοφ 31 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΠΟΝΓΚΑΛ	έτ. «Αφρομάρ»	64	3919	άνεκ. Γκουαγιακιλ 17 Αύγ. διά Πουέρτο Μπολιθάρ
ΠΟΙΗ	έτ. «Οσεανγουναίς»	38	2562	άνεκ. Λά Γκουλέτ 4 Σεπτ. διά Γενόβαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	M. Βέτας	53	1365	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Γουόρλγ - Γουάιντ»	53	4085	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαρινπόλα»	65	20529	άνεκ. Ντομπίερ 4 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πρίλαμος»	51	4788	εις Πειραιᾶ ἀπό 30 Τούλ. (ἐπισκευαί)
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	διπλήθε Κων) πολιν 26 Αύγ. διά Βάρναν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ · ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	40098	έφθ. Σαδόνα 8 Σεπτ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	64	33403	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 31 Αύγ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «ΕΛ Ντοράντο»	55	13095	άνεκ. Αρούμπα 4 Σεπτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΠΡΟΕΣΤΟΣ	έτ. «Προεστώς»	59	8401	έφθ. Μανίλαν 7 Σεπτ.
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονους»	58	10995	έφθ. Ολζάμιας 30 Αύγ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεκ. Αμουάνια Μπαιν 5 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμπθέντζ»	68	35491	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 1 Σεπτ. διά Χαδρην
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Γκιώνα»	70	10009	έφθ. Αστόρια 15 Ίουλ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έλλην. ουμφέροντα	50	7464	διπλήθε Χαδραλάτα 16 Αύγ. διά Τριπολίν (Λιθίνης)
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 1 Σεπτ. διά Μουροράν
ΠΡΟΤΕΥΣ 2	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2392	έφθ. Κότκα 3 Σεπτ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκαιπ»	56	9218	έφθ. Σαγκάνη 22 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανδόπουλος	48	6771	έφθ. Τζέντα 29 Αύγ.
ΠΡΩ (δ.)	Ίω. Λάτοπος	52	10224	διπλήθε Κων) πολιν 6 Σεπτ.
ΠΡΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πάλκραουν»	51	6724	άνεκ. Μιζουσιάν 21 Αύγ. διά Χοινκάγκ
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεκ. Ξέρον 4 Σεπτ. διά Λιθερούπλ
PEA	έτ. «Λονοντέλλα»	71	9100	έφθ. Βαλπαραϊζο 17 Αύγ.
PEGGINA	έτ. Κοοπεράιτικ Έντζινιερς	54	1203	έφθ. Βουλώνην 2 Σεπτ.
PEGGINA Δ. (δ.)	έτ. «Ναπέι»	54	12952	ΕΠΟΛΗΘΗ εις άλλοδαπούς
PEZOLOIYUT ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναδιγκοντόρε»	58	13093	άνεκ. Πόρτ Ελιζαπεθ 3 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
PEYOUΝON	έτ. «Ρέθυμνον»	66	1127	άνεκ. Πειραιᾶ 31 Αύγ. δι' Οδοσόν
PENA	έτ. «Εύσινος»	55	8902	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 30 Αύγ. δι' Ινδίαν
PHNOΥΛΑ	έτ. «Σύρα»	70	9069	άνεκ. Σάν Νικολάς (Άργ.) 6 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
PIO NTOPO	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	άνεκ. Αμέρεσαν 26 Αύγ. διά Βίλιμιγκτων
PIO ΠΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	6700	έφθ. Αμβούργον 8 Σεπτ.
POΔΟΝ	έτ. «Μιλανέζα»	55	8828	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 5 Σεπτ. διά Κωνσταντζάν
PODOPΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Αμβούργον 8 Σεπτ.
POZARIO	έτ. «Ιντερνάσιοναλ Σιν.»	71	9070	άνεκ. Αμβούργον 2 Σεπτ. διά Χοραμάσ
POZELEN	έτ. «Στάλιτσε»	54	2676	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 5 Σεπτ. διά Κωνσταντζάν
POTTERNTAM	έτ. «Τρανσόπασίφικ»	45	3863	έφθ. Πειραιᾶ 3 Σεπτ.
POYMANIA	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διά Κων) πολιν

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

Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ.	«Φήλυντον»	56	9206	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Σεπτ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ.	«Κυκλαδές»	60	19300	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 28 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΣΑΒΙΑΚΟ	έτ.	«Σκανδιναύιον Μπάλτ.»	38	1770	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25 Φεβρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ.	«Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Μασσαλίαν 31 Αύγ. (ἐπισκευαι)
ΣΑΓΚΑ	έτ.	«Σάγκα»	51	2573	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 26 Αύγ. δι' 'Απαπα) Λάγκος
ΣΑΙΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έτ.	«Ασσιμι»	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπό 6 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ.	«Εσσόλυμος	55	11356	άνεχ. Θρίπορτ (Μπαχ.) 1 Σεπτ. διά Νιού Μπέντφορντ
ΣΑΙΝΤ ΣΩΦΙΑ	έτ.	«Ειρήνη»	56	1749	έφθ. Χάμπον ρόδας 6 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ.	«Σαιντ Ειρήνη»	60	11117	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ.	«Μαϊνδρός»	62	9648	άνεχ. Ρας Τανούρα 1 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ.	«Καπετάνιος Παγουλάτος	47	1575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΛΑΜΙΣ	έτ.	«Άτριολ. Σαλαμίνος Ε.Π.Ε.	49	1525	ὑπό παραλαβήν
ΣΑΜΟΣ	έτ.	«Σάμος»	66	17208	άνεχ. Βανκούμπερ 11 Αύγ. διά Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ.	«Μαρινάνελλα»	37	2409	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ.	«Κατερίνα»	52	1746	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ.	«Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 6 Αύγ. διά Λιθερπούλ
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	έτ.	«Άρκα»	71	9070	διπλήθε Παναμά 18 Αύγ. διά Τοιμπο
ΣΑΝΑΡΙΝΑ	έτ.	«Φάληρον»	53	2694	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Σεπτ. δι' 'Ελατ
ΣΑΝΖΑΡΒ	έτ.	«Βιαγκουάρντια»	58	10179	έφθ. Γκάλφορπτ 2 Σεπτ.
ΣΑΝΚΤ ΖΑΚΟΜΠ	έτ.	«Γλύκα»	43	1595	άνεχ. Μασσαλίαν 8 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ.	«Μαραπρέσιο»	62	3926	έφθ. 'Αμβέρσαν 7 Σεπτ.
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ	έτ.	«Σανσάΐν»	54	2485	έφθ. Ραβένναν 28 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ.	«Σιν. Ντεβελόπουμεντ»	57	10376	άνεχ. Μπέρα 24 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ.	«Σάντα Αλίσια»	63	13841	άνεχ. Νηπτρότι 26 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	έτ.	«Μαρίνα»	43	4295	άνεχ. Θέουτα 12 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ.	«Σιν. Ντεβελόπουμεντ»	58	10397	διπλήθε Παναμά 1 Αύγ. διά Νιγκάτα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έτ.	«Ελλην. ουμφέροντα	71	9100	άνεχ. Ταϊνταί 19 Αύγ. δι' 'Ινδιαν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Οσεάνικ Σουρένα»	48	5957	εἰς 'Αμβούργον ἀπό 30 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ.	«Ανθόσσα»	52	4687	άνεχ. 'Ηράκλειον 16 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ.	«Ελλην. ουμφέροντα	71	9100	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ.	«Ανθόσσα»	54	2945	έφθ. Καέν 4 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ.	«Σάντα Καικιλία»	60	8772	άνεχ. Ταραγκόνα 6 Σεπτ. διά Σαδόνα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ.	«Μαρίνα»	54	2006	άνεχ. Πειραιᾶ 3 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	A. N. Άθανασιάδης	44	2284	άνεχ. Στεττίνον 11 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον	
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ.	«Σιν. Ντεβελόπουμεντ»	58	10391	έφθ. Κοντρέκρ 7 Σεπτ.
ΣΑΝΤΡΑ N	έτ.	«Σόδια»	56	10271	άνεχ. Πόρτ Τζαϊλς 16 Αύγ. διά Κίναν
ΣΑΡΜΠΟ	έτ.	«Σάρμπο»	57	2396	έφθ. Λούπτιο 10 Αύγ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ.	«Κρόπτο»	65	1129	διπλήθε Μπρούνωνπουτελ 30 Αύγ. διά Τουλήνα
ΣΑΣ	έτ.	«Αφοι Σιγάλα	40	5360	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαΐου
ΣΑΧΕΛ II (δ.)	έτ.	«Ηον Μεντιτεράνεαν»	62	2335	άνεχ. 'Αμβέρσαν 7 Σεπτ. δι' 'Αμοτερ' ιαμ
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ.	«Γιουν. Μαρίτ. Έντερπράτι»	46	3921	άνεχ. Βιρυτόν 3 Σεπτ. διά Λατάκια
ΣΕΜΙΡΑ	έτ.	«Ζάπα»	53	6838	άνεχ. 'Αρικα 7 Σεπτ. διά Βαλπαραϊδό
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ.	«Άλφα II»	47	1835	άνεχ. Καζαμπλάνκα 1 Σεπτ. διά Μπαγιόν
ΣΕΡΙΟΣ	έτ.	«Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	άνεχ. Γκότεμπουργκ 6 Σεπτ. δι' Ούντεβάλα
ΣΕΡΤΑΝ	έτ.	«Ελληνοολλανδικήν»	53	1898	άνεχ. Πειραιᾶ 1 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΣΗ ΛΑΙ'ΟΝ	έτ.	«Σπλάιον»	53	6504	έφθ. Λονδίνον 8 Σεπτ.
ΣΗ ΜΠΡΑΓΤ	έτ.	«Μαρέστε»	50	2774	εἰς Καράτοι ἀπό 6 Μαΐου
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ.	«Εσονιλίτα»	52	3256	έφθ. Ιργουέλ 8 Σεπτ.
ΣΗ ΡΑΙΝΤΕΡ	έτ.	«Αδελφότης»	52	11206	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7 Αύγ.
ΣΗ ΤΑΙ'ΝΤ	έτ.	«Πηνίος Πλούτος»	71	10000	έφθ. Βανκούμπερ 8 Σεπτ.
ΣΗ ΧΟΡΣ	έτ.	«Σπηχόρα»	53	6518	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 Αύγ. διά Τοικύταο
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ.	«Φήλυντομ»	68	10016	άνεχ. Γκουαγιακίλ 4 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Σίλβερ Γουαίηβ»	57	8476	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 6 Σεπτ. διά Μοντρέαλ
ΣΙΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ.	«Σίλβερ Κρέστ»	51	2652	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 5 Σεπτ. διά Προγκρέοσ
ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ.	«Σιλβερ Στάρ»	52	4998	άνεχ. Βιρυτόν 1 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λ.θάνον)
ΣΙΜΟΣ	έτ.	«Αμάντα»	43	7275	άνεχ. Πειραιᾶ 3 Σεπτ. διά Σάντος
ΣΙΜΣΕΜΤΑΛ	έτ.	«Ζάντε»	69	12748	διπλήθε Παναμά 10 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ.	«Σινσέριτι»	49	4825	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 Σεπτ. διά Τρίπολιν
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ.	«Τρανσόι & Νάβιγκ»	58	18287	άνεχ. Μπόννυν 30 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΣΙΣΣΥ	έτ.	«Ιλιονάν»	54	1832	έφθ. Μομπάσα 22 Αύγ.
ΣΙΟΝΟΣ	έτ.	«Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	έφθ. Ουντεβάλδο 5 Σεπτ.
ΣΙΚΑΠΟΥΙΝΤ	έτ.	«Παλάνκα»	70	9077	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΙΚΑΠΛΕΙ' Κ.	έτ.	«Εζάς»	53	3839	έφθ. Μόντρεαλ 4 Σεπτ.
ΣΚΑΠΧΙΔΑ	έτ.	«Αλεξάνδρα»	61	12012	άνεχ. Νηπτρότι 6 Σεπτ.
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ.	«Γιακουάτε»	54	1856	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 'Απρ.
ΣΚΙΝΟΣ	έτ.	«Μαρμάνα»	53	2340	έφθ. Πόρτ Λιμόν 26 Αύγ.
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	έτ.	«Καρδάμυσιαν»	69	9057	έφθ. Τεργέστην 5 Σεπτ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ.	«Κοραλλ»	48	3745	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ.	«Σκυριακή»	38	4836	έφθ. 'Αμπιτζάν 16 Αύγ.
ΣΜΑΡΩ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ.	«Σολιντάριτου»	52	5936	άνεχ. Ρουέν 6 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΣΟΛΩΝ	έτ.	«Ελλην. ουμφέροντα	57	1210	άνεχ. Τύνιδα 2 Σεπτ. διά Θεοσαλονίκην
ΣΟΥΖΥ	έτ.	«Νορτένα»	55	2283	άνεχ. Ρεύμιον 27 Αύγ. διά Σευκέλες
ΣΟΥΛΑ Κ.	έτ.	«Έλκο»	58	10690	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 3 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΣΟΥΜΑ ΤΡΕΙ' ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Μαριτίμα Μαρίν»	51	4664	έφθ. Ντουάλα 6 Σεπτ.
ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ.	«Ελλην. ουμφέροντα	50	1140	διπλήθε Κων/πολίν 30 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ.	«Νικλέντια»	43	2729	έφθ. Κων/πολίν 26 Αύγ. διά Βακαγιάμα
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΑΓΓΑΝΤΣ	έτ.	«Άμαλκιον»	62	14622	άνεχ. Νηπτρότι 5 Σεπτ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	έτ.	«Εντπόρο»	47	5010	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 Αύγ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Απίγανος»	50	6354	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ.	«Σπαλλατόρι»	56	5720	έφθ. Βομβάν 26 Αύγ.
ΣΠΑΡΤΑ	έτ.	«Μαρδίγια»	50	9189	έφθ. Σανκάνη 26 Αύγ.
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ.	«Μαρλίνεας»	51	6006	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 29 Αύγ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΣΠΕΚΤΡΑ I. (δ.)	έτ.	«Ελλ. Δεξαιονεπόλοιδα	50	9959	άνεχ. Σουάμπα 29 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΣΠΗΛΑΙΔΑ	έτ.	«Ανδρομέδα»	65	33971	άνεχ. Ριγέκαν 31 Αύγ. διά 'Ασκελόν
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ.	«Νάθες Τρανσατλάντ.»	54	6994	άνεχ. 'Αμβέρσαν 8 Σεπτ. δι' Απαννα) Λάγκος
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ.	«Ζάφυρη»	43	3328	έφθ. Πειραιᾶ 4 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ	έτ.	«Μαρφάμα»	54	12808	άνεχ. Ντόρμπον 28 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ.	«Πλάντερ»	52	5754	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ.	«Απολλωνία»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ.	«Γαρουφαλίδα»	68	26481	άνεχ. Πόρτ λάτα 26 Αύγ. διά Βακαγιάμα
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ.	«Μαρφάντζα»	70	18260	άνεχ. Λά Σαλίνα 23 Αύγ. διά Χόλυρουντ
ΣΤΑΛΩ	έτ.	«Μαρντίτα»	70	18262	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Σεπτ. διά Βοστόνην
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ.	«Βάσα»	53	7353	άνεχ. Μπάροφαν 5 Αύγ. δι' 'Αμπαντάν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ.	«Φαιρκείν»	64	6213	άνεχ. Τεμπλαντόρα 3 Σεπτ. διά Μόμπιλ
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Εντίνα»	56	5878	έφθ. Γενόβαν 5 Σεπτ.
ΣΤΑΜΟΣ	έτ.	«Μαρθουσέλο»	70	18262	άνεχ. Τείμπλ Μπαίν 3 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	έτ.	«Ποσειδώνια»	56	8789	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Αύγ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ	έτ.	«Σάντα Δ.»	70	17840	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 8 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ.	«Ελλην. ουμφέροντα	55	1112	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ.	«Αστροβίδο»	44	7223	άνεχ. Τάμπα 2 Σεπτ. διά Κοστζακοάλκος
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	έτ.	«Σταύρος Σίππιγκ»	64	44726	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΣΤΕΛΛΑ	έτ.	«Μάτσας	45	4014	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΙΛΛΑΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ.	«Ράντιαλ»	57	8971	έφθ. Μη. 'Άρες 6 Σεπτ.
ΣΤΙΛΛΑΥ ΠΑΝΝΕΡ	έτ.	«Στιλλαύραννερ»	66	2703	διπλήθε Κων/πολίν 5 Σεπτ.
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ.	«Μέκο»	66	2456	άνεχ. Σαδάννων 8 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΣΤΟΛΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	έτ.	«Πλύρος»	55	10553	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Σεπτ.
ΣΤΟΥΤΙΚΑΡΑ	έτ.	«Μαρκάμινος»	53	5635	άνεχ. Μομπάσα 5 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γκαράντε»	39	7401	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 Σεπτ. διά Τοιταγκόγκ
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	Α. & Π. Καλλίτσης	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΩΝΙΑ (δ.)	έτ. «Συμφωνία»	60	24549	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Συμφωνία»	44	1732	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Οσεαν Γκάζι»	53	1092	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Αύγ. διά Λονδίνον
ΤΑΪΝ ΟΡ	Φίλων Ειδική Α.Ν.Ε.	61	8198	ύπο παραλαβήν
ΤΑΚΑ	έτ. «Ωκεανός»	58	11200	άνεχ. Τζάκσονθλ 2 Σεπτ. διά Πρόδιντενς
ΤΑΜΑ (δ.)	έτ. «Μπετελτζές»	55	19674	άνεχ. Γένοβαν 28 Αύγ. διά Λά Σκίρα
ΤΑΜΑΡΑ	έτ. «Νάδιος Πανοσεάνικα»	60	4800	έφθ. Βιρτούν 7 Σεπτ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έλλην. ουμφέροντα	71	9070	έφθ. Γένοβαν 15 'Ιουλ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλιντά»	45	7767	άνεχ. Μπέρια 8 Σεπτ.
ΤΑΡΑ	έτ. «Πανοεγκούρο»	61	3994	έφθ. Αυδέρραν 8 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΑΙΠΠΕΡ	έτ. «Ταροπρέύ»	60	8742	έφθ. Χατσιόνε 19 Αύγ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	έτ. «Ταρσάντης»	71	10011	άνεχ. Χορμούχρ 4 Σεπτ. διά Λαδάν "Αϊλαντ"
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	έτ. «Ταργοναίνης»	65	10979	διπλήθε Παναμά 1 Σεπτ.
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3495	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθανίου) 31 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τανάκοκτινεντάλ»	56	20332	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταΐρος»	55	19638	έφθ. Φώλευ 9 Σεπτ.
ΤΑΧΥΣ (δ.)	έτ. «Άρκτούρους»	55	20060	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαρά 2 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Αύγ. διά Ντακάρ διπλής Κυνή πολίν 21 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Βενετίαν 4 Σεπτ. διά Ραθέναν
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	έτ. «Τενάσιτι»	51	11124	άρνει εις Πειραιᾶ ἀπό 8 'Ιουλ.
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	έλλην. ουμφέροντα	53	2990	έφθ. Σύρον 20 Αύγ.
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Αστρο Έπικο»	55	7798	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα III»	60	20058	διπλήθε Παναμᾶ 26 Αύγ. διά Κίναν
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σήμπερντη»	69	10009	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαρά 24 Αύγ. διά Κουΐνανά
ΤΕΧΝΗ (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	54	11250	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαρά 24 Αύγ. διά Κουΐνανά
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	Στ. Ν. Χαράκογλου κλπ.	53	1591	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Σεπτ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεοις»	61	7558	άνεχ. Αιματέρνταμ 4 Σεπτ. διά Μπελαδάν
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	έτ. «Φούλσπι»	56	7712	έφθ. Γκρείντζμαυθ 4 Σεπτ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	65	42109	άνεχ. Χάρυκ "Αϊλαντ" 19 Αύγ. διά Φιουμισίνο
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Πιομπίνο 2 Σεπτ. διά Τάμπα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Αύγ. διά Κίναν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα IV»	63	27885	άνεχ. Λένκυρον 31 Αύγ. διά Ταμπρούκ ίδε «ΚΟΝΚΟΡΝΤΙΑ ΤΖΟΣ» ως μετωνυμάσθη
ΤΖΟΣ Π.	έτ. «Μάρσες Νεπτούνιο»	56	4401	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	άνεχ. Πουέρος 'Ορντάζ 4 Σεπτ. δι' Αιμέρραν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Ανκλα»	71	21500	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Ν. Γ. Λιβανάς»	70	9070	όργει εις Πειραιᾶ ἀπό 28 Αύγ.
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Πάν»	57	1600	έφθ. Αιμέρραν 8 Σεπτ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασσόδεσαν»	53	12962	άνεχ. Μπούλομ 18 Αύγ. διά Ντακάρ
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Κάδανο»	57	2569	άνεχ. Πόρτ Ρόγιαλ 8 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΤΙΝΤΑΧΟΔ	έτ. «Θαλής»	43	4314	άνεχ. Κουβάτη 2 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΙΤΑΝ	Παποχόρητον	47	1832	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	έτ. «Φρίστον»	71	10006	άνεχ. "Απαπά" Λάγκος 5 Σεπτ. διά Σάντος εις Πειραιᾶ (έπισκευα)
ΤΟΛΜΗ	έλλην. ουμφέροντα	59	12149	άργει εις Πειραιᾶ ἀπό 9 Φεβρ.
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	εις Τέμα ἀπό 11 Σεπτ. 1970
ΤΟΛΜΗ	Μαρία Μελά κ.ά.	54	1336	άνεχ. Μοντεβίδεο 1 Σεπτ.
ΤΟΛΟΦΩΝ	έτ. «Ερατεινή»	57	7683	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 Σεπτ.
ΤΟΞΟΤΗΣ	έτ. «Πανάμικη»	71	9070	άνεχ. Πιοκοχάμαν 25 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Πουέστερον Ναδ.»	69	41687	όργει εις Πειραιᾶ ἀπό 22 Απρ.
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σλοουίφτ»	53	3411	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 Αύγ. διά Ντακάρ
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ισχυρότερον (3500 ΗΡ) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγισσωστικὸν /ρυμου/-κὸν «ΑΣΤΕΡΙ» σταθμεῦον εἰς τὰ ἐλληνικὰ χωρικὰ θέατρα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγισσιρέσεις – Ρυμουλκήσεις
35/39 'Ακτή Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128

Κατὰ τὰς μὴ ἔργασιμους ὥρας:
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

ΤΟΥΡΚΙΑ				
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)		56	2863	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Σεπτ.
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)		58	16695	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 5 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)		57	21496	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		59	22561	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		48	11172	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Σεπτ. διά Σιράχα
ΤΣΗΝΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		64	37705	ύπο παραλαβήν
ΤΥΧΗ (δ.)		64	52868	άνεκ. Πουάντ α Πιέρ 14 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΤΥΧΗ		54	16210	άνεκ. Γένοβαν 5 Σεπτ. διά Ταρτούς
		52	7744	διπλήθε Κων) πολιν 2 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΥΔΑΙΟΙΣ III		38	5239	
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		59	23678	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 Αύγ. δι' 'Απανα) λάγκος
ΦΑΕΘΩΝ		71	11489	άνεκ. Άνεκ. Ντώρμπαν 5 Σεπτ. διά Μπέλφαστ
ΦΑΙΑΣ		70	11489	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 14 Αύγ. διά Μανιλάν
ΦΑΙΔΡΑ		66	15565	έφθ. Ήλκαντ 8 Σεπτ.
ΦΑΙΗ		46	1576	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 9 Αύγ.
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ		47	3247	έφθ. Μπιλρήπο 31 Αύγ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2		50	3139	διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 4 Σεπτ. διά Κότκα
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΙΦΙΝ		45	2742	διπλήθε Παναμά 3 Σεπτ. διά Μ. Θάλασσαν
ΦΑΥΤΕΡ		57	8631	έφθ. Νακάλα 30 Αύγ.
ΦΑΩΝ		59	3027	άνεκ. Μπιλρήπο 7 Σεπτ. διά Βαλένθια
ΦΕΛΙΣΙΤΥ		50	5317	άνεκ. Αμέρονα 24 Αύγ. διά Βενγγάζην
ΦΕΝΤΕΡΑ ΛΕΙΚΣ		69	12748	άνεκ. Σικάγο 30 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		62	31050	άνεκ. Σάτε 1 Αύγ. διά Χόρ άλ 'Αμάγια
ΦΙΛΙΑ		44	1596	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 5 Σεπτ. δι' 'Αλβανιαν
ΦΙΛΟΘΕΗ		47	8207	
ΦΙΛΟΤΗΣ		55	7578	άνεκ. Ντακάρ 14 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΦΩΡΙΤΑ		49	3625	άνεκ. Πειραιά 4 Σεπτ. δι' 'Ιταλίου
ΦΩΙΒΟΣ		57	9949	άνεκ. Μελβούρνην 17 Αύγ.
ΦΩΝΙΣ		69	11489	διπλήθε Παναμά 27 Αύγ. διά Κόπερ
ΦΟΥΑΜΕΝ		66	2982	έφθ. Γένοβαν 3 Σεπτ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		47	2475	άνεκ. Καντζ 31 Αύγ. διά Καμαράρ
ΦΡΗΝΤΟΝ		70	10003	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Αύγ. δι' 'Απανα) λάγκος
ΦΡΙΝΤΑ		49	9694	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Αύγ. διά Κόμπε
ΦΡΙΞΟΣ Α	M. A. Χαυτούνης & Σια	47	1391	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 4 Σεπτ.
ΦΡΟΣΩ		70	18633	εις Πειραιά από 6 Σεπτ. 1970 (έπισκευαι)
ΦΡΟΣΩ Κ.		70	9069	άνεκ. Κόμπε 29 Αύγ. διά Πουσάν
ΦΙΛΙΑΣ				έφθ. Βιτόρια 5 Σεπτ.
ΧΑΙΝΤΑ				
ΧΑΙΜΕΙΝ (δ.)	M. Καπότας κλπ.	27	2448	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΙΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	«Κοοπερέτινγκ 'Εντζινερς»	53	1184	άνεκ. Σετούμπαλ 6 Σεπτ. διά Βουλώνην
ΧΑΙΡΙΕΤ (δ.)	«Χαιμινι»	57	18815	έφθ. Νέαν 'Ορκην 6 Σεπτ.
ΧΑΙΡΙΟΝ	«Κλειώ»	50	10315	έφθ. Γιουρόπορτ 8 Σεπτ.
ΧΑΡΙΣ II	«Άκμε»	60	9319	έφθ. Μπάραρον 4 Σεπτ.
ΧΑΡΟΥΛΑ	«Χαρνῆς»	54	21006	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΧΙΑΝ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	«Χαρλίονι»	55	4486	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ. διά Χάλσταβικ
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	«Χάρισελ»	55	4721	άνεκ. Γκάλθεστον 28 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	«Γκρηγκαλ»	55	1791	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΙΑΝ ΖΕΥΡ	«Τρόμπ Τάνκερς»	69	10016	άνεκ. Κέιπ Τάουν 4 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	«Φρίντοντομ»	68	10016	άνεκ. Λειζερς 30 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	«Φρίντοντομ»	68	10121	έφθ. Κεμπρί 5 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ	«Φρηντούμ»	69	10016	άνεκ. Σάντος 5 Σεπτ. δι' 'Αγκρα ντάς Ρέις
ΧΙΑΝ ΣΗ	«Φρηντούμ»	67	10086	έφθ. Μπάτον Ρούζ 28 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	«Φρηντούμ»	69	10016	έφθ. Σαβάνναν 6 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ	«Φρηντούμ»	68	10121	άνεκ. Αμέρονα 25 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ	«Φρηντούμ»	69	10016	έφθ. Κοπεγχάγην 5 Σεπτ.
ΧΙΟΝ (δ.)	«Πλαίντρη Σίπιγκι»	53	8453	άνεκ. Γιουρόποραν 2 Σεπτ. διά Μελβούρνην
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	«Μάγια»	54	16193	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 Αύγ. δι' 'Ιταλίου
ΧΟΠ	«Αμπερος»	50	8632	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ.
ΧΡΗΓΚΑΛ	«Τίτικα»	49	1681	έφθ. Ματαράν 7 Σεπτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	«Χρηγκαλ»	45	2886	άνεκ. Σάντος 19 Αύγ. δι' θεο) νίκην 19 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	«Μεντιτεράνεαν»	45	2331	άργει εις Πειραιά από 1 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	«Ντόθεύ»	56	3904	έφθ. Πόρτ Χάρκορτ 14 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	«Άκακια»	56	8411	έφθ. Ριο Γκράντε 30 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	«Άροι Θωμά»	52	1224	άνεκ. Σάντο Ντομίγκο 6 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	«Πασίφικ Κορπ.»	69	28006	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	«Χόδου Πιοφούλληνεα»	58	8348	άνεκ. Σάντο Ντομίγκο 6 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	E.A.N.E. «Βερνίκος»	51	3856	έφθ. Καράτσι 3 Σεπτ.
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	«Κέαναρβ»	45	2095	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 28 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΧΡΕΑΝΙΣ	«Οσεανίκα»	49	7526	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΕΑΝΙΣ	«Ατλαντικ»	71	10000	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Σεπτ.
ΧΡΕΑΝΙΣ	«Εθνικός Πλούτος»	70	9426	έφθ. Πουαντ Νουάρ 30 Αύγ.
ΧΡΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	«Ωκεανομάχος»	55	9242	έφθ. Βενγγάζην 28 Αύγ.

Tα υπό Σένας σηματάσ

ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελα»	52	3714	άνεκ. Πόρτ Λίμον 21 Αύγ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΙΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 Αύγ. διά Κρέμες
ΑΙΓΓΕΙΛ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροπία»	59	15660	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Σεπτ.
ΑΙΓΓΕΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σίμιπολο 'Ατλάντ.»	62	9690	έφθ. Μπάραρον 27 Αύγ.
ΑΙΓΓΕΙΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ.»	49	3718	άνεκ. Ντακάρ 26 Αύγ. διά Βιρυτόν
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρο»	43	2847	άργει εις Πειραιά από 13 'Ιαν.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια 'Ερυθανή»	56	20153	έφθ. Πούλο Μπούκου 8 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	άνεκ. Αντεν 20 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	43	2809	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπορια»	51	2527	άνεκ. Ντακάρ 4 Σεπτ. διά Σαίν Ναζαρ
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαϊδικρεοτ»	55	5064	έφθ. Τσάλαν 4 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	άνεκ. Βοστώνην 19 Αύγ. διά Καροϊβικήν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστοτέλης»	56	20140	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 1 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	51	8377	άργει εις Πειραιά από 29 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άναστασις»	49	2358	
ΑΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλλουξ»	43	7203	άνεκ. Αθάναν 1 Αύγ. διά Μαριέλ
ΑΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρούσπριαν»	55	1216	άνεκ. Ιμπιγκού 24 Αύγ. διά Λευκήν Θάλασσαν
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλιεάδες»	43	7254	άνεκ. Μικούλας 30 Αύγ. διά Κιελον
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτανέρα»	56	15881	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Αύγ. διά Γιοκοχάμον
ΑΔΕΛΑΙΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Λιβεράιο»	49	4930	άνεκ. Λάς Πάλμας 14 Αύγ. διά Τζέντα
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20745	άνεκ. Νιού Χάρφεν 4 Σεπτ. δι' 'Ιταλίου
ΑΖΑΛΕΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζαλέα»	48	9556	εις Πειραιά από 20 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐν»	49	4113	άνεκ. Στεττίνον 5 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΘΕΝΕ	(N.A.T.)	έτ. «Νορδηστέρν»	70	8825	έφθ. Μοντεβίδεο 26 Αύγ.

ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οδεροπήζ Μίνεραλς».	64	30682	άνεχ. Βαγκαρέ 21 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθ Ήτ Μεντίτ».	68	15886	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Σεπτ. διά Κιτζάγκ
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	19462	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	άνεχ. Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Κουβαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Ξενοφών»	59	9010	άνεχ. Μελβούρνην 8 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεχ. Τραμαντάι 13 Αύγ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίας»	53	12023	είς Πειραιά ἀπό 17 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάνερ»	69	9025	άνεχ. Ρότερνταμ 3 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΥΠ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικ Κάρ».	71	11525	άνεχ. Κέιπ Τάουν 30 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέιμ»	69	9241	άνεχ. Κόμπη 22 'Ιουλ. διά Θίλαδέλφειαν
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'ΜΠΛ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	7544	έφθ. Κλίφες 9 Σεπτ.
ΑΙΘΑΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιούρ»	56	12355	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 31 Αύγ. διά Κόνακρυ
ΑΙΘΑΙΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιθαλία»	52	7787	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 25 Αύγ. διά Τομπά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σπ»	67	28774	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 Σεπτ. διά Μπάφαλο
ΑΙΓΑΙΑΝ ΑΡΧΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τράιαντ»	71	15500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Αύγ. διά Κριστούπαλ
ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γρίμο»	58	10018	άνεχ. Ντινέρμπαν 26 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μοίνινγκρεϊ	58	10018	είς Μαΐζουραν ὑπό συμπλήρωσιν
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Δέλτα»	71	15700	είς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ. (έπισκευα)
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλαντ Σίπ»	58	926	έφθ. Ήστ Λόντον 3 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10020	έφθ. Βαλτιμόρην 30 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΠΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιντα»	55	21054	άνεχ. Αμπιτζάν 14 Αύγ.
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράντ Πέιλ»	47	3343	
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	65	35324	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 Αύγ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Μπόλκ»	71	57830	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σῆ»	69	51627	άνεχ. Μένα 'Αμπτούλα 28 Αύγ. διά Καοσιούγκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φοίροπζ»	67	32644	άνεχ. Ντακάρ 29 Αύγ. διά Τομπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντ»	67	32644	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 7 Αύγ. διά Μουροράν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέιτερς Τρανσόν»	56	8835	άνεχ. Ταύρτολ 13 Αύγ. δι' 'Ινδιάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλαντίν Κάρριερ»	66	22362	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκι»	66	22362	άνεχ. Τούμπα 27 Αύγ. διά Γκλάντστοον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγκουαίνες Κάρριερς	65	18452	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 6 Σεπτ. δι' 'Εμδεν
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9005	άνεχ. Τζάκοσνιλ 29 Αύγ. διά Βηρυτόν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Σεπτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	διπλήθ. Παναμά 28 Αύγ. διά Μίζουσια
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 1 Σεπτ. διά Ρίο Χάινα
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέντη»	56	10394	άνεχ. Ρόττερνταμ 31 Αύγ. διά Κεμπέκ
ΑΚΟΥΑΡΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»			
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	διπλήθ. Παναμά 15 Αύγ. διά Κόμπε
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25155	διπλήθ. Παναμά 7 Σεπτ.
ΑΚΟΥΓ'ΙΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταριό»	57	8889	διπλήθ. Παναμά 15 Αύγ. διά Βαλπαραϊό
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βούρμαντο»	49	2935	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Απρ.
ΑΚΡΟΠΕΤΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	67	1211	έφθ. Λειδέζος 5 Σεπτ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέτεορ»	70	8825	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Αύγ. δι' Αύστραλιαν
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτη»	56	10370	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Σεπτ.
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άφρικαν»	58	11351	άνεχ. Κέιπ Τάουν 4 Σεπτ. διά Σαδάννων
ΑΚΤΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	1887	άνεχ. Βαρκελώνην 3 Σεπτ. διά Ταραγκόνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	άνεχ. Σιγκαπούρην 8 Αύγ. διά Τορόντο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπήριαν»	56	20926	διπλήθ. Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. δι' 'Αμερέροαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα»	55	12380	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 Αύγ.
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλισσον»	56	2299	διπλήθ. Ούσαντ 1 Σεπτ.
ΑΛΕΣΣΕΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράγκερ»	67	14845	άνεχ. Βιζαγκαπτάνη 26 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλιακμων»	68	16320	άνεχ. Σακάι 2 Σεπτ. διά Βιζαγκαπτάνη
ΑΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλφο»	53	1320	διπλήθ. Κωνσταντίνοι 10 Αύγ. διά Βραΐλα
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	έφθ. Μόντρεαλ 28 'Ιουλ.
ΑΛΚΑΝ		έτ. «Άλκωνι»	66	27985	έφθ. Πειραιά 3 Σεπτ.
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκουέντο»	70	11826	διπλήθ. Παναμά 21 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΛΚΥΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνις»	48	2681	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίλ Μαο. Κάρριερς»	67	46401	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Σεπτ. διά Βιλελμοχαφεν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεχ. Πόρτ 'Αρθουρ 1 Σεπτ. διά Χιούστον
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	9097	έφθ. 'Αθανάν 2 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδοφορτ»	55	14121	άνεχ. Ήποχομ 6 Σεπτ. διά Σάροχ
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζέρου»	58	13023	διπλήθ. Παναμά 4 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	54	13145	έφθ. Μόντρεαλ 1 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	58	18413	άνεχ. Μένα 'Αχματί 24 Αύγ. διά Λά Πλάτα
ΑΛΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάβενπορτ»	69	15808	άνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μπαιν 29 Αύγ. διά Πόρτ οφ Σπαίν
ΑΛΜΑΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιάνενα»	42	7292	άνεχ. Αθανάν 3 Αύγ. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	έφθ. Αθανάν 30 'Ιουλ.
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιος Στυλιανός»	46	2904	έφθ. Καέν 5 Σεπτ.
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλέντινο»	41	7388	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 6 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΑΜΑΛΟΘΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διμάλθειο»	51	11169	άνεχ. Ντωμπούν 4 Σεπτ. διά Βάλδις Μπαιν
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις»	56	8959	έφθ. 'Αθανάν 31 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιοντόρο»	61	14073	άνεχ. Φρήμαντλ 13 Αύγ. διά Σάν 'Αντόνιο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Χερμόδα»	66	23571	έφθ. Βακαγιάμα 2 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	(N.A.T.)	έτ. «Γούεστ Έντι	69	15869	άνεχ. Σιμιζού 29 Αύγ. διά Μπιντόν
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αράγια»	53	4314	έφθ. Βενετίαν 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	65	15597	άνεχ. Χιούστον 31 Αύγ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423	έφθ. Βοστόνην 6 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 30 Αύγ. διά Κουδίν 'Αιλαντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21426	έφθ. Βιτόριο 2 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21418	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 31 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζερύρ»	63	33375	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Σεπτ.
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανεμώνη»	52	7168	άνεχ. Αθανάν 23 Αύγ. διά Σιενφουέγκος
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλντοράντο»	57	25441	έφθ. Γενόβαν 8 Σεπτ.
ΑΝΝΑ ΦΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Μουντερ»	54	1973	εἰς Πειραιά ἀπό 10 'Ιουλ.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ»	46	8047	άργει εἰς Βόλον ἀπό 21 Αύγ. 1970
ΑΝΝΙΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιρίους»	53	2236	άνεχ. Ντακάρ 31 Αύγ. διά Καζαμπλάνκα
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19758	άνεχ. Σάντος 1 Σεπτ. διά Σάν Λορέντζο ('Αργ.)
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	49	2149	εἰς μεσογειακά μεταφοράς

ΕΦΟΔΙΑ ΚΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

·ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ·
Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

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

ΑΝΕΣΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	59	20935	έφθ. Πειραιά 22 Αύγ.
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	έφθ. Ρίο Ιανέριο 7 Σεπτ.
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντιγόνη»	44	3174	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 Ίουν.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	έφθ. Μπωμόντ 7 Σεπτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ» . .	57	22130	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διὰ Περαικὸν Κόλπον
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνης»	48	6259	έφθ. Αλεξανδρείαν 28 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Λουάντα 3 Σεπτ. διὰ Περαικὸν Κόλπον
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα»	46	10754	άνεχ. Άθαναν 21 Αύγ. διὰ Σάγκουα
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ»	54	1274	άνεχ. Κοπεγχάγην 2 Σεπτ. διὰ Γκόττεμπουργκ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άπολλων»	68	27989	διπλής Γιβραλτάρ 29 Αύγ. διὰ Λόουερ Μπουτσάναν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άφρος»	58	10369	έφθ. Κολέμπο 2 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ')	(N.A.T.)	έτ. «Άλπινα»	63	29141	έφθ. Ντόντζες 5 Σεπτ.
ΑΡΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	39	3287	εἰς Πειραιά (ἐπισκευαῖ)
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ. διὰ Καέν
ΑΡΓΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σενγκόδια»	56	10180	έφθ. Σιμπενίκ 6 Σεπτ.
ΑΡΓΚΟΥΑΙΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τορεμάρ»	41	5215	διπλής Κούν) πολιν 7 Σεπτ.
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκυώνι»	53	3071	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Κομπέλο
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άργκοση»	51	2988	άνεχ. Μπέλεμ 30 Αύγ. διὰ Μόρεχεντ Σίτυ
ΑΡΓΚΟΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισον»	61	10163	άνεχ. Βακούθερ 8 Σεπτ. δι' Ιταλία
ΑΡΓΚΟΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Άργκοση»	50	2973	άνεχ. Χιούστον 29 Αύγ. διὰ Γκάλθεστων
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	51	3065	εἰς Πειραιά ἀπό 11 Ίουν. (ἐπισκευαῖ)
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν»	50	3442	άνεχ. Ντώρμπαν 1 Σεπτ. δι' Ιράν
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4733	έφθ. Ρουέν 5 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλος»	64	28313	άνεχ. Χάλιφας 3 Σεπτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτονα Μαριτάιμ» . .	68	24894	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 7 Σεπτ.
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρένταλ»	43	7253	έφθ. Άθαναν 7 Σεπτ.
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	57	8409	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Αύγ. δι' Αθάναν
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	έφθ. Ντώρμπαν 3 Σεπτ.
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκαϊμάρ»	54	13432	έφθ. Καλαμάτα 14 Αύγ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πια Αμαρίλλο» . .	62	25211	άνεχ. Βαλτιμόρη 5 Σεπτ. διὰ Νιγρίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρέττα»	64	31331	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	έφθ. Αμερερνταμ 25 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	άνεχ. Αμπούργον 21 Αύγ. διὰ Κων) πολιν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζ»	38	10280	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Σεπτ. διὰ Χόγκ Κόγκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρτικ Γκάζ» . .	45	4693	άνεχ. Μη. Αύρες 14 Ίουλ. διὰ Τρίνινταν
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων»	38	5245	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 Ίουν.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπκρετ»	67	45376	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Αύγ. διὰ Νεάπολιν
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αργύ»	58	7772	έφθ. Ντουμπρόνικ 2 Σεπτ.
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρο»	56	22670	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Αύγ. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΑΡΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκιμαρ»	43	7273	άνεχ. Κίγκοτων (Τζαμ.) 7 Σεπτ. διὰ Ρουμανίαν
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα»	54	1960	άνεχ. Ρεύνιν 7 Σεπτ. διὰ Ταματάβη
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρσενόλ»	48	3675	άνεχ. Κουβάιτ 2 Σεπτ.
ΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	56	1647	άνεχ. Βρέμην 4 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Θερεοίν» Μπάλι Κάρριερς	64	18000	έφθ. Κουρέ 31 Αύγ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλεύς»	49	5841	διπλής Κων) πολιν 30 Αύγ. διὰ Κωνοτάνταν
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμήδης»	52	8076	έφθ. Καράται 6 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Σηγούνιτ»	66	35001	άνεχ. Νταμπέρ 1 Σεπτ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αστεροράιν»	45	14133	άνεχ. Ανάρες 4 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)		έτ. «Αστέρους»	49	8525	έφθ. Κόρυτον 8 Σεπτ.
ΑΣΤΗΡΗ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ»	50	7470	έφθ. Αμπού Νταμπι 7 Σεπτ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (κιτκόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρ»	63	33375	άνεχ. Ποΐντ Σεντραλ 28 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπέαρ»	58	12623	άνεχ. Γιουρόπορτ 8 Σεπτ. δι' Εμδεν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Μαντράς 7 Σεπτ. διὰ Χάρυκ Αίλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεχ. Μένα Άχαμπιτ 7 Σεπτ. διὰ Ταΐδαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερօρ»	49	17325	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 4 Σεπτ. διὰ Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρφαινανοίν» . .	64	31716	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκάλ»	63	15977	έφθ. Κουβάιτ 6 Σεπτ. διὰ Κουβάιτ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκι»	57	25172	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Αύγ. διὰ Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουην»	57	24813	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 25 Αύγ. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίντυ»	55	12985	έφθ. Ντώρμπαν 21 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	έφθ. Ντώρμπαν 7 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	έφθ. Ράς Τανούρα 4 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοιονές»	68	40962	άνεχ. Ράς Τανούρα 28 Αύγ. διὰ Κόρυτον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαντ»	54	16006	έφθ. Φορμαντά 5 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλείντς»	66	15668	άνεχ. Αιθέρσαν 25 Αύγ. διὰ Πρόθιντενς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μόναρκ» . .	68	48936	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Πούντα Καρντόν 24 Αύγ. διὰ Ρίο Γκράντε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Νταντή 5 Σεπτ. δι' Αμερερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	άνεχ. Βιζακαπατάνιμ 22 Αύγ. διὰ Τομπάτα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	έφθ. Ντώρμπαν 9 Αύγ. (ἐπισκευαῖ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίνς»	64	38538	άνεχ. Γιουροπότ 29 Αύγ. διὰ Θορκάντος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Πρίνσες» . .	66	40884	άνεχ. Φώλευ 22 Αύγ. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10067	άνεχ. Νέαν Ύρκην 27 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνπημη»	58	10067	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΪΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Σανράϊζ» . .	58	10057	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10066	άνεχ. Κούμω Μπαίν 3 Σεπτ. δι' Ιράν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖ'ΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ' Ατλάντικ	64	15977	άνεχ. Σάντος 25 Αύγ. διὰ Χιούστον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Θάλκον» . .	59	10389	άνεχ. Βιζαγκαπατάνιμ 30 Αύγ. διὰ Θουκουγιάμα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ»	60	10389	έφθ. Κάντλα 16 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρηντομ Σίπιννγκ» . .	62	10405	άνεχ. Καμαίδα 24 Ίουλ. διὰ Μπιντάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΖΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμεζμαν»	69	16291	άνεχ. Χιροκάτα 2 Σεπτ. διὰ Μορουγκά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	16291	άνεχ. Βανκούθερ 31 Αύγ. δι' Ανατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΗΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χηρού»	69	16320	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 9 Σεπτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑ·ΙΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράζον»	69	16320	έφθ. Φίλαδελφειαν 5 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χόκ»	69	16291	άνεχ. Τενερίφη 16 Αύγ. διὰ Χάρυκ Αίλαντ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπατρος»	67	45321	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 7 θερ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλήβερ»	56	10312	διπλής Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. (κρουαζίέρα)
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (οπερωχ. π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεχ. Μανζανίλο (Μεξ.) 5 Αύγ. διὰ Χοινκάγκ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος Ανδρέας» . .	56	8136	εἰς Πειραιά ἀπό 20 Μαΐου (ἐπισκευαῖ)
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούιλα»	50	5455	έφθ. Χιούστον 5 Σεπτ.
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)		έτ. «Χαρμονί»	51	2501	άνεχ. Πότερνταρ 7 Σεπτ. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάρη»	53	18743	άνεχ. Μπονταρ Μαχαρ 29 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΡΣΤΑΝΤ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	61	1521	άνεχ. Ντόντρεχ 7 Σεπτ. διὰ Γένοβαν
ΒΑΣΙΔΙΑΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαράν»	55	979	έφθ. Φλήτηγουντ 17 Αύγ.
ΒΑΣΙΔΙΑΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νουέστρο» . .	55	10464	έφθ. Σάος 29 Αύγ.
ΒΑΣΙΔΙΑΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασούντο»	51	10677	άνεχ. Καράτοι 2 Σεπτ. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΒΑΣΙΔΙΑΚΗ ΜΕΘΟΕΝΙΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντινάκο»	51	8032	έφθ. Πειραιά 3 Σεπτ.
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα»	58	20958	άνεχ.

ΒΟΛΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεον»	52	2672	έφθ. Πειραιά 7 Σεπτ.
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Ν.»	58	8472	άνεχ. Πόρτο Αλέγκρε 6 Σεπτ. διά Μη. "Αύρες
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8615	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 Αύγ. διά Ντακάρ
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρος»	64	33245	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 Αύγ.
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρος»	54	8720	άνεχ. Αύγουστον 18 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντεΐβιντ»	68	24894	διπλής Παναμά 31 Αύγ. διά Σάν Νίκολας (Περού)
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	64	32231	άνεχ. Χάρκιν "Αϊλαντ 5 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αντεξ»	56	9415	άνεχ. Φρήμαντλ 2 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΓΑΛΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9415	έφθ. Παραμαρίμπο 23 Αύγ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρένενια»	57	9723	άνεχ. Αδάναν 4 Σεπτ. διά Σιενφουέγκος
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιμίτι»	55	8344	έφθ. "Απανα" Λάγκος 6 Σεπτ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Μπόννυ 26 Αύγ. διά Χόδικ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΟΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	άνεχ. Ιντσόν 29 Αύγ. δι' Αυστραλίαν
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαναντο»	52	7503	άργει εἰς Πειραιά από 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιμών»	53	7439	έφθ. Μαυρίκιον 3 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόριθον»	48	1911	άνεχ. Μάλταν 1 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	άνεχ. Κόμπε 26 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγονήσιο»	58	9483	άνεχ. Αδάναν 27 Αύγ. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ "Οίλ"»	54	18790	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκόπελος»	64	1193	διπλής Κων. πολιν 27 Αύγ. διά Ροσφόρ
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελίζαμπεθ»	54	9646	έφθ. Αδάναν 1 Σεπτ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.»	53	7490	έφθ. Αθάναν 2 Σεπτ.
		έτ. «Γκόλγουντη»	31	2841	εἰς μεσσεγειακάς μεταφοράς
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.)		έτ. «Τζουμπο»	54	5826	έφθ. Μπλέφαστ 1 Σεπτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ. (κ.)		έτ. «Λάθερ»	55	1275	διπλής Γιβραλτάρ 18 Αύγ. διά Βεγγάζην
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαλια»	55	5543	άνεχ. Ντώρμπαν 8 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΓΚΑΛΑΞΙ	(N.A.T.)	έτ. «Καρπάτικ»	59	2763	άνεχ. Μπλεμ 6 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΚΑΛΑΞΥ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρδα»	50	6036	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Αύγ.
ΓΚΕΜ (δ.)		έτ. «Λύρα»	57	4637	έφθ. Μπατόν Ρούζ 2 Σεπτ.
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)		έτ. «Μερκούρια»	52	10381	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 29 Αύγ. διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκέρντα Σνέλλ»	56	2635	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 20 Αύγ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΙΓ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Τερέστον 6 Σεπτ. διά Μάροα έλ Μπρέγκα
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Έβη»	60	8150	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 6 Σεπτ. διά Σαϊγκόν
ΓΚΟΛΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Τραμαντά 28 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλα»	59	23084	εἰς Πειραιά από 31 Μαρτ. (επισκευαί)
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΡΕΙΓ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοδικί»	59	15397	άνεχ. Αρούμπα 2 Σεπτ. διά Καναδά
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	50	16231	διπλής Παναμά 8 Σεπτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Τσάλις»	68	10397	άνεχ. Γκουαγιακίλ 15 Αύγ. διά Βεντάνας
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΓ' (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντηγουίλ»	49	1395	εἰς Πειραιά από 27 Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινοερίτου»	56	6778	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 11 Ιουλ. διά Σαγκάν
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ»	52	7307	έφθ. Φουκουνιάμα 3 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	45	3934	έφθ. Σιδηνέϋ 2 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόθα»	57	8644	άνεχ. Σαβάνναν 7 Σεπτ. διά Χιούστον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΗΤΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9340	άνεχ. Καζαμπλάκαν 18 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λιτζεντ»	69	22998	άνεχ. Νιουκάστλ (Αύστρ.) 14 Αύγ. διά Κόντινεντ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίτ»	70	22992	έφθ. Γδύνια 4 Σεπτ.
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρομάρ»	66	23570	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Αύγ. δι' ΗΠΑ
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντόν»	66	10961	έφθ. Ντούμπα 7 Σεπτ.
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βόξ»	64	15240	άργει εἰς Πειραιά από 13 Ιουλ.
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16320	άνεχ. Μίζενοιμα 1 Σεπτ. διά Σακάιντε
ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτιμπ»	55	3004	άνεχ. Ντώρμπαν 11 Αύγ. διά Γκόδε
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ.63)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουίντ»	70	11329	άνεχ. "Απανα" Λάγκος 5 Σεπτ. διά Λουάντα
		έτ. «Φαίρμαουντ»	43	14313	άνεχ. Νιούπορτ 28 Αύγ. διά Παραμαρίμπο

AUSTIN & PICKERSGILL LIMITED

SHIPBUILDERS

SOUTHWICK SHIPYARD

SOUTHWICK
SUNDERLAND

TEL.: 76100

TELEX: 53118



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

ΓΟΥΙΛΑΣΙΡ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	άνεκ. Μπριούμπαιν 1 Σεπτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α' ΙΝΤΗΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάξλεϋ»	57	26032	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς διπλής Παναμά 8 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εντεν»	57	14353	άνεκ. Μένα 'Αχαρντι 4 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΝΤΑΝΣ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέντρυ»	55	27278	άνεκ. Ντόντζες 5 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκρέσχαμ»	55	27278	άνεκ. Σαδόνα 5 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤδ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φεντόν»	54	27287	έφθ. Κέιπ Τάουν 3 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνίς»	54	27277	άνεκ. Καράκας Μπαΐν 5 Σεπτ. διά Πίνευ Πόιντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	άνεκ. Ράς Τανούρα 9 Αύγ. διά Λέγκορν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμοσιλ»	62	11971	άνεκ. Βοστώνην 29 Αύγ. διά Νιού Χάρφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεκ. Χάργκ 'Αιλαντ 27 Αύγ. δι' 'Αγ. Θραγκίσκον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ινγκοτ»	57	25490	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΣΕΝΣ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κέλο»	57	25357	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 12 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣδ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιμογένης»	57	26032	διπλής Παναμά 7 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	άνεκ. Ράς Τανούρα 12 Αύγ. διά Βερντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ δ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντράμπιοντ»	69	41477	άνεκ. Ράς Τανούρα 29 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θώρα»	50	18802	άνεκ. Σακάι 18 Αύγ. διά Γκλάντστοουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λύσσασανδρος»	49	18802	άνεκ. Σάντος 17 Αύγ. διά Μακαπά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νάτλεϋ»	50	25305	άνεκ. Ράς Τανούρα 7 Αύγ. διά Λέγκορν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πινελόπη»	49	18802	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ούρανια»	50	18802	άνεκ. Ρίο Αινέριο 26 Αύγ. διά Κόρπους Κρίστι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ούμπρ»	49	25360	εις Τζιμπούτι ρόδς από 4 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεκ. Τόρε 'Ανουνζιάτα 3 Σεπτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουορλντ Μπάννερ»	58	20546	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΥΤΟΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άκρον»	57	27902	έφθ. Γενόβα 7 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλεξης»	57	20533	άνεκ. Γιεραλτάρ 5 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγκατε»	67	22549	άνεκ. Κέιπ Τάουν 6 Σεπτ. διά Σίδνεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάπτικορκν»	67	23064	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 2 Σεπτ. διά Σάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέιστερ»	68	22513	άνεκ. Νταμπιέρ 20 Αύγ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΜΠΟΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λίμπρα»	68	23064	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΕΑΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέιμινι»	67	23064	έφθ. Γκλόγκ 8 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζείντη»	67	22549	άνεκ. Βιτόρια 19 Αύγ. διά Μουροράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΛΕΤ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λόγχαμ»	69	41477	άνεκ. Τερρέστην 6 Σεπτ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόθος»	71	51878	άνεκ. Ράς Τανούρα 22 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άθως»	70	51878	άνεκ. Χάργκ 'Αιλαντ 18 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τιοντόπο»	53	12843	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ηοτον»	58	11201	άνεκ. Σουάνον 8 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ούρρα»	55	20165	άνεκ. Χόρ άλ 'Αμαρία 10 Αύγ. διά Λισσαβώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βέγκα Σ.»	58	25888	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 1 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λάνοερ Σ.»	54	20864	άνεκ. Άμπιτζάν 31 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΑΙΗ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάλιμα»	64	47344	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Αύγ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΠΙΤ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντίλονν»	65	49437	άνεκ. Ση 'Αϊλαντ 6 Αύγ. διά Τενερίφιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ακουάριους»	70	100175	άνεκ. Φούλπορτ (Μπα.) 5 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίργκο»	71	108500	άνεκ. Γιοκοχάμαν 31 Αύγ. δι' 'Αϊδι
ΓΡΑΝΑΔΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γρανάδα»	56	10180	άνεκ. Πόρτ 'Αλφεντ 28 Αύγ. διά Γκάλφπορτ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλίμον»	50	3364	έφθ. Καράται 8 Σεπτ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	54	11385	έφθ. Γιουροπόρτ 8 Σεπτ.
ΔΑΩΗΝ (μ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οθερσιτζ Μίνερας»	63	31289	άνεκ. Βαλτισόρην 8 Αύγ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11669	άνεκ. Κέιπ Τάουν 26 Αύγ. διά Λά Πλάτα
ΔΕΛΦΟΙ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	έφθ. Γενόβα 30 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανούργκο»	53	5579	έφθ. Τσάλνα 22 Αύγ.
ΔΗΛΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριοντον»	59	9493	έφθ. Βουλύνην 3 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκόντον»	68	9583	άνεκ. Γκλίογκ 23 Αύγ. διά Μπάραν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σου.)	έλλην. συμφέροντα	55	1894	έφθ. Σαδόνα 1 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	έτ. «Αίλα Βεντουρόζα»	71	42000	ύπο παραλαβήν εἰς 'Αϊδι όπο συμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαϊπ. Οσεανγκούνες»	53	13173	άνεκ. Μόντρεαλ 25 Αύγ. διά Κλάρκσον
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Ποίκιπος»	71	16300	έφθ. Δουνκέρκον 5 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις»	44	7079	διπλής (Κων) πολὺν 14 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΔΙΩΝΗ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σενκαλλ»	52	12523	έφθ. Πούντα 'Αρένας 26 Αύγ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρβαλόρ»	52	11675	άνεκ. Νέαν 'Οδεάνην 1 Σεπτ.
ΔΡΟΜΩΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 31 Αύγ. διά Γενοβαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωριεύς»	58	8431	έφθ. Γλασκώνων 25 Αύγ.
ΔΩΡΙΟΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεκ. Χόρ άλ 'Αμαρία 8 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΔΩΡΙΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Διμήρι»	54	6042	έφθ. Καμπεντέλο 1 Σεπτ.
ΔΩΤΩ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιτάσα»	68	35191	άνεκ. Χουάκο 25 Αύγ. διά Μιζουσίμα
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγήνωρ»	58	9431	έφθ. Αδάναν 6 Σεπτ.
ΕΒΗ 'ΔΙ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέπτουν Μαριτάιμ»	57	13637	διπλής Παναμά 27 Αύγ.
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	έφθ. Μη. 'Αύρες 29 Αύγ.
ΕΒΗ Λ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελπιμρέος»	67	14800	έφθ. Χακάτα 1 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έθος»	63	15983	άνεκ. Μπιζέρτα 27 Αύγ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΕΝΟΣ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντρέικ»	56	10329	άνεκεις εἰς Πειραιά από 11 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ. (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορόλιν»	56	10289	έφθ. Βάσαν 24 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΑΙΟΥ (κυπρ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρικνάνι»	48	3627	έφθ. Βατισώρην 6 Σεπτ.
ΕΚΟΥΥΙΤΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εκουίτη»	52	16173	άνεκ. Τής 3 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάρ»	53	2007	διπλής Παναμά 5 Σεπτ.
ΕΑ ΜΙΝΑ (λιγαν.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΝΤΙ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νάρκισσος»	50	3647	άνεκ. Γενόβαν 1 Σεπτ. διά Πασάγιες
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελέκτρη»	59	20915	άνεκ. Φίλαδελφειαν 8 Σεπτ. δι' 'Εκοραδός ρίθερ
ΕΛΕΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αταντίς»	67	27989	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 30 Αύγ. διά Φουκουγιάμα
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσεαν Τράπι»	58	20830	άργεις εἰς Χερβούδην από 1 Αύγ.
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κιτιόν»	39	4909	άνεκ. Τζιμπούτη 19 Αύγ. διά Γείμπο
ΕΛΕΝΗΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάμιλτον»	70	14766	άνεκ. Ταραγκόνα 6 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	έφθ. Νταρμπόν 26 Αύγ.
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (υπρ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελευθερωτρία»	56	2709	εἰς Κολόμπο από 8 'Ιουν.
ΕΛΙΑΝΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αμπελόφ»	45	2068	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΕΛΙΚΟΝ (κυπρ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	έφθ. Ρόττερνταυ 25 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άκροπόλ»	39	5001	άνεκ. Πουάντ Νουάρ 11 Αύγ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζούλαντ»	60	10530	έφθ. Κολάρο 6 Σεπτ.
ΕΛΛΑΗΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάνκος»	56	10312	άνεκεις εἰς Πειραιά από 17 Μαΐου
ΕΛΛΑΝΑ (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	58	8373	ύπο παραλαβήν
FANTIA (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκχάντλερ»	55	6316	διπλής Εσκουμίν 1 Σεπτ. διά Ν.Α. 'Αφρικήν
ΕΠΙΠΛΑ (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελλίδα»	56	8296	άνεκ. Αθάναν 13 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΝ ΜΑΡΚΟΥ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσεαν Τράμι»	60	8539	διπλής Παναμά 5 Σεπτ. διά Χιούστον
ΕΠΤΑΤΙΚ (μικτόν) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορθίουντ»	70	71211	άνεκ. Ζεμπρούγκε 16 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΠΙΛΑΥΡΟΣ (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Επίδαυρος»	40	6895	άνεκ. Θέουτα 3 Σεπτ. διά Κόνακρου
ΕΠΙΚ (μικτόν) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερκουλες»	58	30332	έφθ. Πολέρμου 3 Αύγ. (έπισκευα)
ΕΠΙΚΟ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Επικο»	60	12898	άνεκ. Νέαν 'Ορλέαντων 16 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΕΡΑΣΜΙΑ (κ.) (Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	56	1063	ύπο παραλαβήν
ΕΡΓΟΝ (δ.) (Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	48	26800	άνεκ. Ράς Τανούρα 26 Αύγ.
ΕΡΓΣΣΟΣ (π.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οιλ Τράνσονπορτ»	59	30187	έφθ. Σουειτίνα 5 Σεπτ.
ΕΡΝΑ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίταξέ»	48	3497	άνεκ. Καζαμπάνκο 3 Σεπτ. διά Μπαγιόν
ΕΡΩΤΙΚ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ράκετ»	64	29396</	

ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ "Οίλη»	54	19406	άνεχ. Ιμιγκαμ 1 Σεπτ. διά Ντώρμπαν					
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	άνεχ. Γκάμπα 5 Σεπτ. διά Κιουρσόσ					
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεθέλ»	70	96775	άνεχ. Φός 6 Σεπτ. διά Πειραιᾶ					
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35410	άνεχ. Ράς ές Σιδέρ 2 Σεπτ. διά Τής					
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	71	4412	άνεχ. Βοστώνη 5 Σεπτ. διά Αλγέριον					
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζευς»	20	1594	άνεχ. Τριπολίν (Λιβύης) 21 Αύγ.					
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθένης»	54	2234	έφθ. Λός Αντζελες 6 Σεπτ.					
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύπλοια»	55	19959	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Αύγ. διά Μογκαντίσιο					
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	άνεχ. Βικτόρια (B.K.) 3 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν					
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάς Ση»	64	9727	άνεχ. Όζάκαν 26 Αύγ. διά Λός Αντζελες					
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάς Ση»	65	10290	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26 Φεβρ.					
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοίας»	43	2896	άνεχ. Κολούμπια ρίθεο 2 Σεπτ.					
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	άνεχ. Τζάκονβιλ 31 Ιουλ.					
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμάρ»	49	17613	άνεχ. Γιουροπόρτ 9 Σεπτ. διός Σκόλυτβικ					
ΖΑΓΓΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35406	ΖΑΝ ΖΑΝ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρεν»	51	8032	έφθ. Αδάναν 17 Αύγ.
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Λίκιντ Ναδιγκ.»	51	10917	έφθ. Σάντερλαντ 24 Αύγ.					
ΖΗΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	άνεχ. Κεπ Ταουν 27 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν					
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	68	9877	έφθ. Λορεντζό Μάρκες 24 Αύγ.					
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίννια»	52	7114	έφθ. Αδάναν 27 Αύγ.					
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένο»	59	4226	έφθ. Λας Πάλμας 3 Σεπτ.					
ΖΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαθεών»	70	15665	άνεχ. Κεπ Κουδιέ 2 Αύγ. διά Ναγκόγια					
ΖΩΗ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Κέπ Ταουνόρα 9 Αύγ. διά Ραθέναν					
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδιθρ»	57	4176	έφθ. Βαλτιμόρων 5 Σεπτ.					
ΖΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδάμο»	58	19417	έφθ. Πειραιᾶ 20 Αύγ.					
ΖΛΑΙΑΣ Δ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράντερς»	68	28774	έφθ. Σακάι 2 Σεπτ.					
ΖΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	άνεχ. Ανταφαγκάστα 7 Αύγ. διά Σάντα Ροζαλία					
ΖΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	Δάρδανος	48	4574	έφθ. Σιμπενικ 7 Σεπτ.					
ΖΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ελέαν»	47	7356	έφθ. Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιαν.					
ΖΣΤΕΡΝΗΓΚΛ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλά Θραγκάντσια»	65	23535	άνεχ. Νιουκαρτ (Άντρ.) 25 Αύγ. διά Ιαπωνίαν					
ΖΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεβότο»	44	14540	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ. διά Τζάκονβιλ					
ΖΩΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητνο»	53	13224	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Αύγ. διά Αρούμπα					
ΖΛΑΚΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	εἰς μεταφοράς Ινδιών					
ΖΛΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	1534	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς					
ΖΕΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αθεγαν»	57	4904	διηλθεί Μπρουνόμπουτελ 3 Σεπτ. διά Γκότεμπουργκ					
ΖΕΙΟΣ ΚΡΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	10316	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25 Ιουν.					
ΖΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	44	7258	εἰς Χοικάγκ ἀπό 26 Ιουν.					
ΖΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοκκινιάτο Οσέαν»	57	20414	άνεχ. Αμδούργον 27 Αύγ.					
ΖΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεποτούνια»	63	31581	εἰς Άμθερσον ἀπό 31 Ιουλ. (έπισκευαι)					
ΖΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκτιον»	56	27960	έφθ. Χαμπτον ρόδς 6 Σεπτ.					
ΖΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3649	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13 Μαρτ.					
ΖΕΟΚΥΝΤΩΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	3799	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 2 Απρ.					
ΖΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	61	10744	διηλθεί Παναμά 6 Σεπτ. διά ΗΠΑ					
ΖΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Μπ. Αύρες 25 Αύγ. διά Ραθέναν					
ΖΕΟΜΗΤΩΡ III	(N.A.T.)	έτ. «Μοτεζούνια»	59	15314	διηλθεί Παναμά 21 Αύγ.					
ΖΕΟΜΠΙΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	2959	άνεχ. Ήστ Λόντον 6 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ					
ΖΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Μπακρέιν 6 Σεπτ. διά Ιαπωνίαν					
ΖΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκο»	51	6618	διηλθεί Παναμά 23 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν					
ΖΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	εἰς Στάθαγκερ ἀπό 17 Ιουλ.					
ΖΕΟΦΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	62	25157	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 Μαρτ. (έπισκευαι)					
ΖΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Μαριτάιμ»	60	8461	άνεχ. Σάντερλαντ 4 Σεπτ. διά Κόλπον ΗΠΑ					
ΖΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιοντόρο»	62	14151	άνεχ. Καλλάο 5 Σεπτ. διά Σαλάθερο					
ΖΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζοδέ»	55	2740	άνεχ. Μονρόβια 2 Σεπτ. διά Αυπιτζάν					
ΖΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θρεσία»	59	21323	άνεχ. Ράς Ταυνόρα 4 Σεπτ.					
ΖΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρούτζ»	66	40933	άνεχ. Χάργκ Λίλαντ 26 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Me)					
ΖΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτ»	61	14032	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 8 Σεπτ. διά Τάμπα					
ΖΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Κέπ Τάουν 18 Αύγ.					
ΖΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρη»	40	5355	άνεχ. Ανκόνα 23 Αύγ. διά Αμπιτζάν					
ΖΙΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	έφθ. Πόρτ Σουδάν 6 Σεπτ.					

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΙΑΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Συπιρίδων»	37	5925	άνεκ. 'Αθάναν 19 Αύγ. διά Καοντένας εἰς Σαιγκόν από 21 Απρ. 1968
ΙΑΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέθον»	47	4962	άνεκ. Μένα Άχαντι 31 Αύγ. διά Λά Πλάτα
ΙΑΚΩΝ ΑΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπαρτάν»	58	21291	έφθ. 'Αντοφαγάκστα 4 Σεπτ.
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάμινος»	59	4381	άνεκ. Πιομπίνο 7 Σεπτ. διά Τάραντα
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλινέας Όσεανίκας»	59	4378	άνεκ. Νταμπέρ 9 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκυονία»	68	27989	όργει εἰς Πειραιά από 29 Ιουλ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	έφθ. Λειζερ 6 Σεπτ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρετίνιντ»	59	22762	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοκάστη»	38	5509	διπλήθε Παναμά 6 Σεπτ. διά Χιούστον
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικη»	65	30516	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Σεπτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλγάνια»	67	20959	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Σεπτ. διά Χάμπτον
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	άνεκ. Χόργκ 'Αιλαντ 13 Ιουλ. διά Σεντάϊ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεκ. Της 4 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	ύπο παραλόδινη
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	53	22531	άνεκ. Γένοβαν 31 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκάλιούτσερ»	66	45280	έφθ. Μποτόν Ρουζ 28 Αύγ.
ΙΟΝΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	50	1259	έφθ. Ντουλούθ 2 Σεπτ.
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	άνεκ. Χόργκ 'Αιλαντ 13 Ιουλ. διά Σεντάϊ
ΙΡΕΝΕ Ι (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	άνεκ. Σεβίλην 21 Αύγ. διά Τάμπα
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρίς»	59	8479	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Αύγ.
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παραίσομαρ»	33	3946	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 25 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιομήνη»	44	7141	εἰς Πειραιά από 4 Ιουν. (έπισκευαι)
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	έφθ. Ντουλούθ 2 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εουού Σίππιγκ»	58	10057	άνεκ. Ραγκούν 6 Σεπτ. διά 'Αγλιαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτεράν»	68	15890	έφθ. Χιούστον 5 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεκ. Ράς Τανούρα 26 Αύγ. διά Σαβόνα
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοθάνι»	42	7020	εἰς 'Αλεξάνδρειαν από 9 Σεπτ. 1968
		έτ. «Σφαίρικαλ»	57	12614	άνεκ. Τζιμπούτι 2 Σεπτ. διά Ράς Γκαριμπ
ΚΑΒΑΛΑ					
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέλφ Άννολάντερ»	56	16015	άνεκ. Πόρτ Χώκαμπερο 7 Σεπτ. διά Μπρούνοβικ
ΚΑΡΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Σεπτ. διά Λατάκια
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνερο»	55	12151	εἰς Πειραιά από 24 Ιουλ. διά 'Ιανωνιαν
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουνον Μαριτάιν»	64	10864	άνεκ. Φράνκαντλ 23 Αύγ. διά 'Ιανωνιαν
ΚΑΛΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλο Πέντρεγκαλ»	65	23524	έφθ. Μιζουίμα 1 Σεπτ.
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούσι»	51	1923	άνεκ. Κορίντο 29 Αύγ. διά Σάν Λορέντζο ('Ονδ.)
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νουεδα Βαλένθια»	67	34498	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 5 Σεπτ. διά 'Ιανωνιαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπερτοπορτ»	57	8774	έφθ. Μοντεβίδεο 5 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιοάνα»	54	6112	άνεκ. Καμαρί 26 Αύγ. διά Σάν Φερνάντο
ΚΑΛΥΨΟ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεκ. Φιλαδέλφειον 24 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσσος, Κάρριερς»	52	12883	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνια»	52	8111	άνεκ. 'Αθάναν 16 Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΚΑΝΟΠΟΥΣ					άνεκ. Ντιώρπων 4 Σεπτ. διά Βομβάν
ΚΑΝΤΜΙΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντιρούντακ»	64	14493	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΝΤΡΑΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάντηλας»	48	4949	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εζόκιο»	50	3913	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιόνκοι»	63	16984	άνεκ. Σουείτιαν 3 Σεπτ. διά Αύγούσταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Π.»	57	24854	άνεκ. Μένα 'Αμπντούλα 31 Αύγ. διά 'Οζάκον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	εἰς Ρόττερνταμ από 6 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέασιο»	50	6841	άνεκ. Μίζουίμα 27 Αύγ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Βολάνικα»	68	23666	άρρει εἰς Πειραιά από 17 Μαΐου
ΚΑΠΙΤΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστπορ»	61	24871	άνεκ. Μένα 'Αμπντούλα 12 Αύγ. διά Σακάι
ΚΑΤΤΑΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλιμον»	59	29626	άνεκ. Σεράντα 1 Σεπτ. διά Λά Σκίρα
ΚΑΤΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15683	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Σεπτ.
ΚΑΤΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	άνεκ. Ρόττερνταμ 28 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΤΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεύτερον Σίππιγκ»	31	1871	έκτελει πλάση Παναμᾶ
ΚΑΤΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορίνα»	48	5370	εἰς Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΚΑΤΤΑΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέντιλ Πέιλ»	47	3340	άνεκ. Λάς Παλάσ 26 Αύγ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΚΑΤΤΑΝ ΤΖΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσοχα»	40	3500	άνεκ. Ρουέν 3 Σεπτ. διά 'Ακαμπα
ΚΑΤΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελονφάρερς»	61	13437	έφθ. Ονάχαμα 30 Αύγ.
ΚΑΤΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλινζα»	52	7597	άνεκ. Λός Αντζελες 4 Σεπτ. διά 'Ιανωνιαν
ΚΑΤΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεκ. Λός Αντζελες 4 Σεπτ. διά 'Ιανωνιαν
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φεροεΐλ Κάρριερς»	69	9072	άνεκ. Μπ. 'Αυρες 7 Σεπτ. διά 'Ιανωνιαν
ΚΑΡΝΤΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	εἰς Λισσαβώνα από 27 Αύγ.
ΚΑΡΩΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόδσι»	54	2716	έφθ. Πειραιά 20 Αύγ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	άνεκ. Σουάνον 7 Σεπτ. διά Ρουέν
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπούλη»	47	1934	εἰς Πειραιά από 10 Ιουλ. (έπισκευαι)
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3401	άνεκ. Αίλ άφ Γκραίν 21 Αύγ. διά Φλώριγκ
ΚΑΤΑΝΑΠΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κεραλίδη»	58	14606	έφθ. Μπάρο 2 Σεπτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	άνεκ. Νέαν Υόρκην 20 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Κασάροι 26 Αύγ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9215	άνεκ. Τζώρτσανος 29 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλίο»	56	15802	άνεκ. Σινκαπούρων ρόδς 25 Αύγ. διά Ντουμάτι
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρέδα»	53	10339	όπληθε Παναμᾶ 7 Σεπτ.
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντεσιλιο»	58	13996	άνεκ. Φάλμουθ 4 Σεπτ. διά Κιερασάο
ΚΕΙΤΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσα»	58	11755	έφθ. Μένα 'Αχιαντί 7 Σεπτ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστοιαλ Θρέύτ.»	57	17180	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΡΚΕΝΝΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουλινάν»	51	6137	άνεκ. Σάρον 1 Σεπτ. διά 'Ασκελόν
ΚΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	52	20667	έφθ. Σαντάντερ 22 Αύγ. (έπισκευαι)
ΚΕΦΑΛΑΝΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	εἰς Λάντσκρόνα ύπο συμπλήρωσιν
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)					άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 Αύγ. διά Ντουμάτι
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκίναιαν»	66	44867	όπληθε Φιλαδέλφειαν 22 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεκ. Κασάροι 26 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδιος»	64	29797	έφθ. Κασάροι 30 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυούδιν»	52	21232	άνεκ. Μπόννυ 26 Αύγ. διά φρεντερίσια
ΚΙΜΟΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρων»	48	3858	άνεκ. Σινκαπούρων ρόδς 31 Αύγ. διά Νιγκάτα
ΚΙΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέλανον»	45	8319	έφθ. Ποέστον (Κούδα) 28 Αύγ.
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοιομάρ»	49	8328	έφθ. Πειραιά 30 Αύγ.
ΚΙΣΕΜΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουχίδη»	61	23373	άνεκ. Αντεν 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΚΙΤΣΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλ Τράνσοπορτ»	56	23232	άνεκ. Ούμ Σαΐδ 15 Αύγ. διά Γιουροπόρο
ΚΛΑΙΡΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ»	54	9519	εἰς Πειραιά από 2 Μαΐου (έπισκευαι)
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κάμπεον»	54	12782	άνεκ. Λά Σαλίνα 27 Αύγ. διά 'Αιμβέρον
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑΝΗΤΑΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ηντερκοντίνενταλλα»	60	22944	άνεκ. Πούλη Μπούκου 6 Σεπτ. διά 'Αιπρινίαν
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντ Γουίντ»	59	10400	έφθ. Κοκούμπο 20 Αύγ.
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ»	51	7542	άνεκ. Ταϊταγκόν ρόδς 1 Σεπτ.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	άνεκ. Κίνκατων (Τζαμ.) 17 Ιουλ. διά 'Αφρικήν
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοίσια»	51	8079	έφθ. Πειραιά 25 Αύγ.
ΚΟΑΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 31 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	55	20924	άνεκ. Γένεβαν 29 Αύγ.
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Ιντεσονίτη»	71	38847	έφθ. Κοκούμπο 20 Αύγ.
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαργκάλι»	68	23258	άνεκ. Φουκενγάμα 18 Αύγ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέλεσιον»	52	11755	άνεκ. Γκάλεστον ρόδς 1 Σεπτ. διά 'Αιμθέροαν
ΚΟΝΤΙΚΙ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	53	13459	έφθ. Σινκαπούρων ρόδς 3 Σεπτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούέβα»	63	30705	άνεκ. Πειραιά από 24 Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ					έφθ. Ράττερνταμ 25 Αύγ.
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	56	6370	έφθ. Ράττερνταμ 8 Σεπτ.
ΚΟΡΟΦΟΥ ΑΓΙΑΝΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ησεον ΣΠ Τράνσοπορτ»	62	15000	έφθ. Κόμπος 3 Σεπτ.
ΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νάξος»	69	9045	έφθ. Βοέστον 6 Σεπτ.
ΚΟΣΜΑΡ					

ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24233	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16 Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Θρέύτερς»	47	1860	ἀνεχ. Μασσαλίαν 6 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάνκα
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αϊδούρο Κόουντ»	43	8433	εἰς Καλκούτταν ἀπό 6 Ιουλ.
ΚΡΟΥΣΕΣ ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κου. Οίλ Κάρριερς»	57	20778	ἔφθ. Ριο Ιανέριο 6 Σεπτ.
ΚΥΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13895	εἰς Κεελάγκ από 13 Αὔγ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελάζα»	71	16563	ἀνεχ. Σαΐντ Άννα Μπαιν 7 Σεπτ. διὰ Βίλμικτων (B.K.)
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24234	ἀνεχ. Πουέρτο Μιράντα 27 Αὔγ. διὰ Νύνασκαμν
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη»	71	11801	ἀνεχ. Μόντεραλ 8 Σεπτ. διὰ Δουνκέρκην
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Συπριτάθη»	43	7001	ἔφθ. Κασιγκόν 31 Αὔγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόνκα»	52	7415	ἔφθ. Λ'οσαρώνα 5 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζ Ζαΐρ»	48	3455	ἔφθ. Πουέρτο Μιράντα 6 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύης»	64	34827	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Σεπτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10593	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1 Αὔγ. (έπισκευαι)
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιράζον»	51	2430	ἔφθ. Βιρτόν 24 Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΦΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριόμαρ»	56	3430	ἀνεχ. Ραούνα 7 Σεπτ. διὰ Γκότεμπουργκ
ΚΩΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύδελια»	47	1531	ἀνεχ. Ερυθρόν 1 Αὔγ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστιάνα»	52	7199	ἀνεχ. Υκοπιλάνια 2 Σεπτ. διὰ Λύμπεκ
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κεστίκος»	39	2993	
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8281	ἔφθ. Σουραμπάγια 15 Αὔγ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3545	ἀρνεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 6 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	53	7047	ἔφθ. Γεννιθαν 5 Σεπτ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11230	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Αὔγ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	ἀνεχ. Τεργυστόν 6 Σεπτ. διὰ Ράς ἐς Σιδέρ
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στήνηκη»	65	34185	εἰς Χάμπτον ρέδας ἀπό 7 Αὔγ.
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	εἰς Χάμπτον ρέδας ἀπό 14 Αὔγ.
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	64	37338	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 17 Αὔγ. διὰ Θώλεϋ
ΛΑΡΓΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	2983	εἰς Χάμπτον 2 Σεπτ.
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	ἔφθ. Κοσιν 7 Σεπτ.
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	3505	ἀργεὶ εἰς Βρέστον ἀπό 9 Ιουλ.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παγκαλόντε»	60	8801	ἔφθ. Ρόττερντον 6 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	47	7029	εἰς Αθάναν ἀπό 29 Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός»	48	2563	ἀνεχ. Σουάνον 7 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Φρέύτερς»	57	10499	ἀνεχ. Γιοκούχαμ 17 Αὔγ. διὰ Ντώρμπαν
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουάν»	53	12577	ἔφθ. Χάρρην 6 Σεπτ.
ΛΟΙΓΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8 Φεβρ.
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Αζούν»	57	20730	ἔφθ. Νιού Λόντον 26 Αὔγ.
ΛΟΥΓΙΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροπις»	57	8986	ἔφθ. Οζάκαν 4 Σεπτ.
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	57	1064	ἀνεχ. Γκάρτον 8 Σεπτ. διὰ Νιούλυν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	ἀνεχ. Αγ. Βικέντιον 27 Αὔγ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊκον»	71	28100	ἀνεχ. Νιούκαστολ (Άντρ.) 6 Αὔγ. δι' Ελλάδα
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	ἀνεχ. Γενόβαν 8 Σεπτ. διὰ Μάρος ἐλ Μπρέγκα
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	ἀνεχ. Τεργυστόν 4 Σεπτ. διὰ Μπάνιας
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον»	64	29396	ἀνεχ. Χάμπτον ρέδας 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
M. I. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα»	67	44646	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 11 Αὔγ. διὰ Λός Αντζελες
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Λιμπερτάντ»	53	5789	εἰς Λιοσσάδνα ἀπό 23 Ιουν.
ΜΑΪΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμερίτο»	63	25768	ἀνεχ. Μένα Αχαρντ 6 Σεπτ. διὰ Σιράχα
ΜΑΪΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάϊος»	52	8853	ἀνεχ. Ντώρμπαν 26 Αὔγ. διὰ Σαντιάγκο Κούβα
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	2811	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 24 Αὔγ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	ἔφθ. Αίλ θ Γκραίν 6 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 16 Αὔγ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις»	69	18923	ἀνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 2 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

TELEXES

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ	21-2482 VMT GR
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICOIS	ΠΕΙΡΑΙΑ	21-2450 VERN GR
ΛΟΥΚΑ ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS	ΠΕΙΡΑΙΑ	21-2253 TUGS GR
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	SALVTOW	ΠΕΙΡΑΙΑ	21-2340 SALV GR

CALL SIGNS OF VESSELS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ

ΜΑΤΣΑ

ΤΣΑΒΛΙΡΗ

B. MANOS/SYZF

ATLAS/SZIK

N. KRHTH/SZNE

B. KITTY/SYTIV

M. MATSA/SZOT

N. ANAPROS/SZRN

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαινφερ Τάνκερς»	53	15685	έφθ. Πρόβιντενς 7 Σεπτ.
ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόμακο»	51	10570	άνεχ. Ρουέν 10 Αύγ. διά Κουύδα
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	διπλήθε Κιέλον 7 Σεπτ.
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισα»	54	1970	άνεχ. Τοιβιταβέκια 3 Σεπτ. διά Τόρε 'Ανουνζιάτα
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ. Θαλάσσαι Μεταφοραι»	57	10044	έφθ. Γιαννέτσαν 7 Σεπτ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν Σιππ.»	54	3596	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 13 Αύγ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντινένταλ»	58	21738	έφθ. Σιγκαπούρην 13 Σεπτ.
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)		έτ. «Πρέγκουλας»	52	2352	έφθ. Μπαχρέιν 4 Σεπτ.
ΜΑΡ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	53	11310	εις θέσ. ν. 26.38 Β - 72.00 Δ 6 Σεπτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	57	20564	διπλήθε Βιβραλτάρ 6 Σεπτ. δι' 'Αμδέρσαν
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	άνεχ. Μόμπιλ 27 Αύγ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παναθηνέρο»	62	8951	διπλήθε Παναμά 21 Αύγ.
ΜΑΡΓΙΚΩ		έτ. «Μάρρα»	60	25190	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθμενία»	56	12231	άνεχ. Χάργια 'Αιλαντ 26 Αύγ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΣΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	71	17000	άνεχ. Κριστοπολ 5 Σεπτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	1780	εις Μουροράν ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεαν Κάρριερς»	70	51602	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 6 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνι»	43	8518	άνεχ. Σάντος 31 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχαρά
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	28693	άργει εις Πειραιά ἀπό 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαθέρα»	44	2088	άνεχ. Χιμέλι 17 Αύγ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόζο»	58	9299	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΛΛΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριελλι»	53	11616	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 Σεπτ. διά Βομβάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Αύγουστον 12 Αύγ. διά Ράς Γκαρίμπ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	διπλήθε Βιβραλτάρ 2 Σεπτ. διά Φλωρίδα
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	άνεχ. Νταλούζι 1 Αύγ. διά Βομβάν
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	53	2471	άνεχ. Τζάκονδιλ 4 Αύγ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαπόρες»	68	14800	άνεχ. Σάν 'Αντόνιο 28 Αύγ. διά Μόρο Ρεντόντο
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Αύγ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	έφθ. Τρίνινταν 22 Αύγ. (έποκευα)
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	άνεχ. Μποντ Ρούτ 2 Σεπτ. διά Πόρτ Ροάδες
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίνα»	65	19805	διπλήθε Παναμά 31 Αύγ. διά Πόρτ Ροάδες
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σαινίν Νικολάς»	55	7726	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Σεπτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριοπί»	50	11631	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Αύγ. διά Κίγκοτων (Τζαμ.)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	έφθ. Βενετίαν 5 Σεπτ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφιλία»	58	12443	άνεχ. Νέαν 'Υρκον 7 Σεπτ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	όργει εις Πειραιά ἀπό 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρίμα»	51	10216	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Αύγ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΡΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12991	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Αύγ. διά Περοκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)					έφθ. Πειραιά 23 Αύγ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαϊν "Ινταστρις"»	51	7977	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 3 Αύγ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 7 Σεπτ. δι' 'Αμδούργον
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός 'Αστήρ»	53	11310	διπλήθε Κωνιώπιλον 26 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΜΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5272	άνεχ. Τζάκονδιλ 5 Σεπτ. διά Γκέλα
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσουντ»	65	17238	άνεχ. Ντομπιέρ 5 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΚΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλακοντόρε»	68	36365	άνεχ. Γιουκούμαν 16 Αύγ. διά Β. Κορέαν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρχος»	50	7622	άνεχ. Βανκούμπερ 4 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΩΤΟΣ		έτ. «Πάνδια»	61	12011	όργει εις Πειραιά ἀπό 23 Θερ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575	έφθ. Αμερίτερντα 2 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος»	54	16573	άργει εις Ρίγκεάνων ἀπό 12 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σίών»	46	7327	άνεχ. Ντακάρ 25 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασπόρο»	64	9390	εις Μαρέλα ἀπό 24 'Ιουλ. 1970
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλαζιας»	65	34185	άνεχ. Τής 8 Σεπτ. διά Ζουεΐτινα
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίρβιλλ Μότοροπι»	57	8855	έφθ. Γάνδην 4 Σεπτ.
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσσον»	67	43231	άνεχ. Αρούμπα 27 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Σακά 28 Αύγ. διά Ντουμάι
ΜΕΛΙΔΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υπαντόν»	59	3372	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 29 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11652	έφθ. Ροστόκ 6 Σεπτ.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντινάλ»	66	3917	άνεχ. Βιτόρια 4 Αύγ. διά Σακάι
ΜΕΛΤΕΜΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παλαζίας»	56	7291	άνεχ. Σικάγο 24 Αύγ. διά Πομπίνο
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνίδεσσαλ Τράμπη»	56	7986	άνεχ. Μπρασαχόνα 22 Αύγ. διά ΗΠΑ
ΜΕΝΤΩΡ (δ.)		έτ. «Μάρσησον»	52	10360	άνεχ. Είδοντμανδ 3 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7214	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 25 Αύγ. διά Ροστόκ
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεσσάλα»	47	2740	όργει εις Πειραιά ἀπό 11 'Απρ.
ΜΕΣΣΗΝΗΑ (κ.)		έλληνικά ουμφέροντα	48	1420	έφθ. Χέρσοναν 2 Σεπτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουιλα Γκαλάντε»	65	57307	εις Τέιμπλ Μπαιν 7 Σεπτ.
ΜΕΤΕΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούν»	58	25275	άνεχ. Αγ. Φραγκίοκον 15 Αύγ. διά Γιοκοκάμαν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	31387	έφθ. Καλούντημποργκ 7 Σεπτ.
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτούρος Σ.»	48	3315	έφθ. Ανκόνα 31 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολλαρίς Σ.»	44	7291	άνεχ. Νεάπολιν 30 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	51	8032	έφθ. Άλεξανδρειαν 31 Αύγ.
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεχ. Γκέλα 7 'Ιουλ. διά Σύρον
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσίδας»	56	4717	έφθ. Γένοβαν 23 Αύγ.
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιμόζα»	56	8782	άνεχ. Αθανάν 28 Αύγ. διά Νουεθίτας
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	55	21090	άνεχ. Τζεμπέρη Ντονά 10 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3486	διπλήθε Κωνιώπιλον 6 Σεπτ. διά Γκουάντα
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυντ»	69	1572	άνεχ. Βακαμάτου 20 Αύγ. διά Πόρτ Κεμπλα
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιόν»	70	1582	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Αύγ. διά Τοιταγκόκ
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκη»	69	1560	έφθ. Ωκλαντ 9 Σεπτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνη»	69	1572	άνεχ. Θεούτα 6 Σεπτ. διά Πασάγιες
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάρκη»	69	1582	άνεχ. Γένοβαν 6 Σεπτ. διά Γάνδην
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείνη»	70	1582	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Σεπτ. διά Γκουάντα
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείσι»	69	1572	άνεχ. Βακελώνην 20 Αύγ. διά Πόρτ Κεμπλα
ΜΙΝΙ ΛΙΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1582	άνεχ. Σεβίλην 7 Σεπτ. διά Λατάκια
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντη»	69	1565	διπλήθε Κωνιώπιλον 27 Αύγ. διά Γαλάτοις
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	48	8242	έφθ. Γιβραλτάρ 23 Αύγ. δι' 'Απανα' Λάγκος
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναθ.»	58	10490	έφθ. Σαλβαδόρ 2 Σεπτ.
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8181	άνεχ. Νέαν 'Υρκον 4 Σεπτ. δι' 'Αθίλες
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΗΦ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκομι»	54	11743	έφθ. Βανκούμπερ 8 Σεπτ.
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21229	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 6 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρομάρ»	56	8590	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Αύγ.
ΜΙΡΕΙΓ'	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέιγ»	57	6205	έφθ. Σασσάντρα 23 Αύγ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσμαρ»	66	22241	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Σεπτ. διά Λά Γκουαίρα
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	69	9241	άνεχ. Αθανάν 29 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΜΙΣΤΕΡΑ I		έτ. «Μιστράλ»	49	1683	άνεχ. Σπετζία 8 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίγκια»	59	26737	έφθ. Μόντρεαλ 2 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρομιέντο»	65	28313	άνεχ. Βαρκελώνην 29 Αύγ. διά Γένοβαν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τροπίς»	58	22129	άνεχ. Χάργικ 'Αιλαντ 22 Αύγ. δι' 'Ιντσόβ
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρε»	54	2807	εις Βούλησιον από 27 'Απρ.
ΜΟΝΤΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άμαζών»	57	7655	έφθ. Αμδούργον 1 Σεπτ.
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεθδάντε»	51	3386	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΜΠΑΖΙΑ		έτ. «Μποζίλη»	48	3574	άνεχ. Μπούμαρα 3 Σεπτ. διά

ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	άνεχ. Τζεμπέλ Ντονά 14 Αύγ. διά Ταιταγκόκ έφθ. Πειραιά 7 Σεπτ.
ΜΠΡΙΓΙΑΝ (δ.)	έτ. «Κλωρίανα»	51	2633	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουν. (μετ. ΟΣΕΑΝ ΜΟΝΑΡΚ)
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	έτ. «Σόλη»	50	9627	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 28 Αύγ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΥΩΙΚ (μικτόν)	έτ. «Μπρέάσι»	67	39617	έφθ. Αυδέρσαν 10 Αύγ. (έποκεναι)
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	27483	άνεχ. Νίνγκατα 25 Αύγ. διά Γιακοχάμαν
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	έτ. «Μυστράς»	57	25267	άνεχ. Κομώ Μπαιν 3 Σεπτ. διά Τζαμάικα
ΜΥΡΩΝ	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.) έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Φρήμαντλ 3 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(N.A.T.) έτ. «Νανά Π.»	53	4783	έφθ. Άλεξάνδρειαν 4 Σεπτ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 29 Αύγ. διά Όημ Σαιδ
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Τεάντη»	59	23785	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 7 Σεπτ. διά 'Άντεγ
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (κυπρ.)	(N.A.T.) έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΝ I (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Ναυμάξις»	46	8550	άνεχ. Ναγκόγια 24 Αύγ. διά Νιγηρίαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Ακιλλεύς»	52	20887	εἰς Ταιταγκόκ ρόδες 23 Αύγ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Φουρλάντ - Γουάντη»	58	12624	έφθ. Ραβέναν 31 Αύγ.
ΝΕΔΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.) έτ. «Αλτίς»	38	7679	Σιγκαπούρην ρόδες 28 Αύγ.
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.) έτ. «Αστήρ Ν. Κ.»	57	12784	δύληθε Κώνιον πολιν 12 Αύγ. διά Ρουμανίαν εἰς Πειραιά ἀπό 28 'Ιουλ. (έποκεναι)
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Νερέο»	54	10980	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 9 Σεπτ.
ΝΕΠΙΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	(N.A.T.) έτ. «Τρανσοσεάνιν Τ.»	58	29262	άνεχ. Νεάπολιν 3 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΕΠΙΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (π.δ.)	(N.A.T.) έτ. «Μαρίν Τάνκερς»	58	29141	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 14 Αύγ. διά Γένοβαν
ΝΕΠΙΚΟ ΝΤΩΝΤΛΕΣ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Ουάιτχολ»	56	20492	δύληθε Παναμά 3 Σεπτ. διά 'Εκουαδόρ
ΝΕΠΙΚΟ ΦΡΕΝΤΖΙΠ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Οσογουέγκο Οίλ»	55	23930	άνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μποϊ 24 Αύγ. διά Σάντουιτς (Μασσ.)
ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.) έτ. «Καρπονένδζα»	67	15996	άνεχ. Φρηπορτ (Μπαχ.) 29 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ	(N.A.T.) έτ. «Ντάρτη»	52	4386	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Σεπτ.
ΝΕΡΕ'ΙΝΤ (δ.π.)	(N.A.T.) έτ. «Νέρειντη»	44	10544	έφθ. Λίθερπουλ 8 Σεπτ.
ΝΕΡΕ'ΙΝΤΕ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Νερείντε»	54	10944	άνεχ. Φρημαντλ 17 Αύγ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.) έτ. «Νεστος»	64	16073	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ.
ΝΕΣΤΩΡ	(N.A.T.) έτ. «Όττερ»	54	4169	άνεχ. Μπακρέιν 28 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Νεττούνο»	55	11018	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 29 Αύγ. διά Σπέτζια
ΝΕΘΕΛ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Πολάρις»	58	24152	
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.) έτ. «Τρανσοπασίφικ»	67	54503	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 13 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Πίργκα»	52	11234	έφθ. Πειραιά 25 Αύγ.
ΝΙΚΕ (κ.)	(N.A.T.) έτ. «Αραμπέλλας»	55	9689	δύληθε Παναμά 3 Αύγ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.) έτ. «Κένταυρος»	45	3739	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 Σεπτ. διά Χιούστον
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.) έτ. «Τζένεραλ Φράιτερς»	68	9034	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 16 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	(N.A.T.) έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12396	έφθ. Αυτορεντάμ 6 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α	(N.A.T.) έτ. «Ιζόλα»	48	3614	άνεχ. Ση 'Αιλαντ 10 Αύγ. διά 'Αγγλιαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.) έτ. «Γκόλφο ντέ Πάναμα»	68	86521	άνεχ. Πλότες 2 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.) έτ. «Μέρσιπ Κορπ.»	58	7324	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.) έτ. «Σέριφος»	64	1199	ενεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Σεπτ. διά Καντώνα
ΝΙΝΦΕΟ (κ.)	(N.A.T.) έτ. «Αγία Ι.»	51	3364	άνεχ. Βικέντιον 5 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΙΟΥΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.) έτ. «Νινφέο»	52	12975	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 10 Νοεμ.
ΝΙΟΥΧΙΑ (κ.)	(N.A.T.) έτ. «Νιούκειτ»	41	6743	οργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 Δεκ.
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Καίριο»	51	7643	άνεχ. Νέαν Υόρκην 2 Σεπτ. διά Πόιντ Φόρτιν
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.) έτ. «Ιντερκοντ. Όσεανικ»	71	17000	άνεχ. Τζακάρτα 29 Μαΐου διά Σαγκάπου
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.) έτ. «Νόδο»	47	7304	έφθ. Σκίκντα 24 Αύγ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Καμελία»	41	7256	άνεχ. Ράς άλ Χαζέζ 2 Σεπτ. διά Πουσάν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 63)	(N.A.T.) έτ. «Σαμψώνη»	58	20451	άργει εἰς Βαλτιμόρην ἀπό 25 'Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Τρανσόσεαν Φράιτερ»	44	14800	άνεχ. Νέαν Υόρκην 31 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Κουέστον»	58	18183	έφθ. 'Αρούμπα 2 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙΑΝΤ	(N.A.T.) έτ. «Ρέμους»	59	18180	δύληθε Παναμά 27 Αύγ. διά 'Ισπανίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.) έτ. «Άμπερ»	67	22549	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 20 Αύγ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.) έτ. «Πριάμ»	64	38649	έφθ. Χάμπτον ρόδες 31 Αύγ.
	(N.A.T.) έτ. «Πασιφικ Κάρριερ»	67	25837	

INDEPENDENT COMBINED LINES

"MED LINE"

"PRODROMOS LINES"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

"MIDDLE EAST AGENTS"

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. { 4523.674
{ 4523.676

Nautikón Praktoreíon "ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ"

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. { 4524.941
{ 4524.828

'Η μεγαλυτέρα 'Ελληνική Ναυτιλιακή Οργάνωσις Τακτικῶν Γραμμῶν μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν.

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς Αερισμὸς κυτῶν.

ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυμύρα»	56	12402	έφθ. Πειραιά 31 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	όνεχ. Αίλ οφ Γκραιν 6 Σεπτ. διά Πειραιά
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλερά 'Άρμαντόρα	52	12029	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 'Ιουλ.
ΝΟΡΟΦΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστγουιντ»	70	11328	όνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Αύγ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΝΟΡΝΤΦΕΛΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	54	4313	όνεχ. Άμερεραν 18 Αύγ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΝΤΑΛΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινονούσαι»	56	2709	όνεχ. Λάς Πάλμας 1 Σεπτ. διά Μουκάλα
ΝΤΑ ΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουίντγουορντ»	58	30235	όνεχ. Τής 1 Σεπτ. διά Ζουείτινα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Καλύνινιαν»	61	13198	έφθ. Ιντσόν 26 Αύγ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική»	57	21340	όνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 23 Αύγ. διά Λιοσαθώνα
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν»	58	10396	όνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Αύγ. διά Σάν Χουάν
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	έφθ. Φορταλέτσα 31 Αύγ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	όνεχ. Φ λαδέλφειαν 30 Αύγ. δι' 'Αρεύμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τέλκον»	57	20728	όνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 Σεπτ. δι' 'Αρεύμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίζερτ»	56	20352	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Αύγ. δι' 'Αρεύμπα
ΝΤΗΦΑΙ'ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίγκειτορς»	60	19988	όνεχ. Φουκουγιάμα 27 Αύγ. διά Μορμουνκάο
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	όνεχ. Ντάς Αίλαντ 1 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντι Ναβίγκειτο.»	45	5202	έφθ. Αθανάν 4 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουκιδίδηπος»	51	12590	όμρει εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρινθος»	50	9956	όνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουλ. διά Ντουμάϊ
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρινθος»	43	10865	έφθ. Κωνσταντζάν 31 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάντ 'Ιντερν.»	58	10483	όνεχ. Ντάρβιν 8 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	όνεχ. Αμβούργον 4 Σεπτ. διά Χουέλδα
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	διπλήθ. Παναρά 19 Αύγ. διά Τοκοπίλα
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	57	9553	όνεχ. Ντακάρ 29 Αύγ. διά Χουάν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	όνεχ. Λάς Πάλμας 5 Σεπτ. διά Καλκούτταν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μόμπη»	56	8716	όνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 25 Αύγ. δι' 'Αμπιτζάν
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	όνεχ. Μη. Αύρες 28 Αύγ. δι' 'Ισπωνίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζολιούτ»	56	10486	όνεχ. Τεργεστην 4 Σεπτ. διά Ζουείτινα
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιπτέντ»	66	45280	έφθ. Πενάγκ 13 Αύγ.
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	έφθ. Τεργεστην 4 Σεπτ. διά Ζουείτινα
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέπικα Νεπτούνεα»	54	2227	όνεχ. Ακαζούτλα 3 Αύγ. δά Τσάνκαυ
ΟΑΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενάφιοι»	50	1439	έφθ. Αυδέραον 8 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυμα»	62	11270	όνεχ. Πενάγκ 21 Αύγ. διά Τζίλατάν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΘΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	όνεχ. Τείμπλ Μπαιν 31 Αύγ. διά Ντουμάϊ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΙΓ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξετερ»	54	17999	έφθ. Παλέρμο 24 Αύγ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝτ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντενεράρα»	70	98726	όνεχ. Μπρουνόμποτελ 17 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύνγουντ»	70	97206	όνεχ. Χάργιαν 29 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκλεσάντη»	70	97206	διπλήθ. Τούρερ 29 Αύγ. διά Μιλάζο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρβίνι»	70	98566	έφθ. Γένοβαν 28 Αύγ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ωμπουρν»	70	97466	όνεχ. Τείμπλ Μπαιν 30 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΞΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσμπορντ»	70	98566	όνεχ. Τείμπλ Μπαιν 30 Αύγ. διά Σαΐν Τζών (Ν.Φ.)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γράντον»	70	96627	όνεχ. Γιουροπόρτ 26 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζπορτ»	70	96679	όνεχ. Μένα 'Αχιμαντί 29 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταρίκενα Σίππιγκ»	54	13652	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 4 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ»	54	20453	έφθ. Τεργεστην 5 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	όνεχ. Τής 26 Αύγ. διά Μπόννυ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγούελ»	65	38607	όνεχ. Φράντουαν 8 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΜ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντιμπανκ»	64	32380	όνεχ. Σάροχ 27 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόντεν»	65	32478	όνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 31 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	όνεχ. Μένα 'Αχιμαντί 6 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμπαρ»	65	38607	όνεχ. Γιουροπόρτ 6 Σεπτ. διά Ραβέναν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤ'Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονέπασιον»	65	32407	όνεχ. Νέαν 'Υρκην 22 Αύγ. δι' 'Αμουαίν Μπαιν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδου Σίππιγκ»	54	14047	όνεχ. Γκάλφαχεν 4 Σεπτ. διά Μπαιντάρ Μαχασχο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνοντίτ»	58	27602	όνεχ. Αγ. Φραγκίκον 28 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναμαρίν»	50	24741	όνεχ. Γάνδην 2 Σεπτ. διά Κάρλασμ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΚΑΛΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσάστερ»	53	14221	έφθ. Νέαν 'Ορλέαν 3 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάριμπαντος»	53	24009	όνεχ. Βίλελμοχαφεν 27 Αύγ. διά Μπάρρου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδο»	54	17999	όνεχ. Ράς Τανούρα 31 Αύγ. διά Γένοβαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	όνεχ. Βοστώνην 7 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΑΥΟΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	έφθ. Ταράλεστον 8 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουσονιά»	54	13934	όνεχ. Μπόννυ 30 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνβιλ»	55	13709	όνεχ. Σάντος 5 Σεπτ. διά Ρίο Γκράντε
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκόντινενταλ»	54	18476	όνεχ. Κίνκετων (Τζαμ.) 6 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίτσουτ»	66	15625	όνεχ. Μπόννυ 29 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	όνεχ. Αμέρεραν 28 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ινγουοντ»	68	15809	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 27 Αύγ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερος»	65	15179	όνεχ. Μπαχρέιν 2 Σεπτ. δι' 'Αυτοραλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλωμουθ»	65	15671	όνεχ. Γάνδην 2 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέιλ»	69	15688	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Αύγ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρλεϋ»	67	15697	έφθ. Σικάγο 2 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ		έτ. «Ολίντα»	69	15808	έφθ. Τζάκονθιλ 5 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόσουλαντ»	69	15688	έφθ. Χιούστον 1 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρλουντ»	55	13934	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 Αύγ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	όνεχ. Ελεινόρε 13 Αύγ. διά Χάργικ "Αίλαντ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ»	59	32007	έφθ. Φρήμαντλ 8 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στημπρουκ»	54	17999	όνεχ. Φιννάρτ 7 Σεπτ. διά Μένα 'Αχιμαντί
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανθού 'Ατάντικ»	55	18790	όνεχ. Αμετέρνταν 2 Σεπτ. δι' Αύνούστον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινέποτστυ Τράνσπορτ»	55	13934	όνεχ. Πουάντ Α πέρα 31 Αύγ. διά Κοιστούμπαλ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενούνταντα»	54	13665	όνεχ. Μη. Αύρες 26 Αύγ. διά Κιουρασόδο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντορέντο»	54	20595	όνεχ. Ντώρμπαν 26 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέλαντ»	49	17792	όνεχ. Κίνκετων (Τζαμ.) 6 Σεπτ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	όνεχ. Μόντρεαλ 26 Αύγ. διά Κιουρασόδο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Όιλ»	49	24689	όνεχ. Ιπόννυ 29 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσπορτ.»	59	37958	όνεχ. Χάργικ "Αίλαντ 5 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσέουντ Σίππιγκ»	60	37744	έφθ. Αυδούρων 12 Αύγ. (ἐποκευαί)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπού»	63	30574	έφθ. Ντόντζες 2 Σεπτ. (κρουαζίέρα)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουσιερν»	64	30581	έφθ. Ντόντζες 2 Σεπτ. διά Ντόντζες
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ		έτ. «Μέλμουρου»	65	15179	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 Μαΐου
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξεντένταλ»	58	27602	όνεχ. Ράς Τανούρα 29 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΕΓ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	όνεχ. Ρίο 'Ιανέσιο 7 Σεπτ. διά Μένα 'Αχιμαντί
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'Μ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηφορντ»	50	17791	όνεχ. Νταλουζι 24 Αύγ. διά Καρινίτο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπένθερλυ»	64	47493	έφθ. Ζουείτινα 5 Σεπτ.
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ.)		έτ. «Χόμι Λάιν»	31	18563	έφθ. Χάμποντ ρόδες 8 Σεπτ. (κρουαζίέρα)
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομόνοια»	55	17102	έφθ. Ντόντζες 2 Σεπτ.
ΟΡΕΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Λα 'Εμπρέσσα»	56	21090	όνεχ. Μπάνιας 31 Αύγ. διά Ντόντζες
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόρεσαν Μπάλκ»	56	11267	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταν»	54	19109	όνεχ. Αμπιτζάν 28 Αύγ. δι' Ιντάχο
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20219	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Σεπτ. (μετ. ΚΟΜΕΤ)
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορ			

ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	49	15456	διπλήθε Γιθραλτάρ 22 Αύγ. διά Τόκιο
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9165	άνεχ. Πουσόν 31 Αύγ. διά Χάλιφαζ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλατραμαρίν»	56	10016	έφθ. Ραγκούν 8 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαννόβερο»	57	15405	διπλήθε Θέρονταν 23 Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	63	11963	άνεχ. Βανκούμερ 23 Αύγ.
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμ Λάινς»	65	27645	έφθ. Νασσάου 7 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 24 Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντη»	56	23232	έφθ. Γιοκοχάμον 18 Αύγ. (επικενταί)
ΟΣΣΑΜ (κυπρ.)		έτ. «Οσσαμ»	51	4032	άνεχ. Ντακάρ 9 Αύγ. διά Τζέντα
ΟΥΔΥΣΣΕΣ ΑΙΓΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκέισος»	50	2500	έφθ. Νιούχαφεν 8 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσουέρτε»	55	1839	άνεχ. Ταΐν 9 Σεπτ. διά Λενινγκράντ
ΟΥΡΑΝΙΑ (Η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	όργει εἰς Ζεύς προύγκε από 22 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλ»	53	4069	διπλήθε Παναμά 7 Σεπτ. διά Κόντνεντ
ΟΥΡΑΝΟΣ		έτ. «Τρέιντερ Σίππινγκ»	61	16984	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Σαβάνναν 28 Αύγ. διά Άμουαϊν Μπαιν
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρτού»	51	2214	έφθ. Ντόρερ 9 Σεπτ.
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαρωνικός»	56	10487	άνεχ. Γιοκοχάμον 24 Αύγ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φών»	54	2566	άνεχ. Ντώρμπαν 13 Αύγ. διά Μπορντώ
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκον»	50	5304	έφθ. Βενετίαν 18 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαύρρου»	50	8280	έφθ. Αλεξανδρειαν 18 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασσίνια»	58	10659	έφθ. Αμέρροαν 8 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφταθρύσσες»	43	7244	έφθ. Ντόχα 2 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σωτήρ»	49	5414	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρυπόπατομος»	52	4589	άνεχ. Αμπού Νταμπί 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)		έλληνικο ουμφέροντα	48	1977	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 7 Σεπτ. διά Θεονίκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαντ Τζόρτζ»	43	8426	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 22 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ξλατράνοπορτ»	57	10493	άνεχ. Σάν Νικολας (Άργ.) 5 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	όργει εἰς Πειραιά από 18 Ιουλ. 1970
ΠΑΝΑΓΟΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανάγος»	52	2517	άνεχ. Αλεξανδρειαν 1 Σεπτ. διά Γιουγκοσλαβιαν
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνεα»	60	7809	άνεχ. Μπ. Αύρες 19 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΧΑΙΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	30408	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 17 Αύγ. διά Βιλελμοσαφεν
ΠΑΝΑΧΑΡΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	50	6307	έφθ. Ντάρμπαν 23 Αύγ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρουντόρα»	61	11925	άνεχ. Τουκιρίν 28 Αύγ. διά Ασταμπούλα
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	έφθ. Σιγκαπούρην 7 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑΙΤΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκαρετ»	54	9618	διπλήθε Παναμά 16 Αύγ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πελλίναιον»	61	10393	άνεχ. Τουκούμι 1 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανάνδ Σίπινγκκ»	51	1000	άνεχ. Αμβέρροαν 4 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαγκόρμπο»	59	23607	έφθ. Νεαπόλιν 8 Σεπτ.
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλσα»	61	13912	διπλήθε Γιθραλτάρ 5 Σεπτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΠΑΣΑΓΙΕΣ (κ.)		έλληνικο ουμφέροντα	56	1384	άνεχ. Αμβούργον 8 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΣΙΩΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεστιάλ»	65	38116	άνεχ. Μένα Αχιμοντ 3 Σεπτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτερ»	54	6902	έφθ. Πειραιά 28 Αύγ.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 Αύγ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικο ουμφέροντα	64	1199	άνεχ. Μυτιλήνην 29 Αύγ. διά Ρέθυμνον
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	άνεχ. Αμβούργον 8 Σεπτ. διά Αμβέρροαν
ΠΕΛΛΗΝΗΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24521	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 24 Αύγ. διά Ιαπωνιαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόδι»	36	5065	καρότσι 5 Σεπτ.
ΠΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Δαναός»	55	7508	έφθ. Αλεξανδρειαν 1 Σεπτ.
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυρύρα Σ.»	54	19444	άνεχ. Αρούμπα 26 Αύγ. διά Καναδά
ΠΕΝΝΥ ΜΑΪΚΕΛΣ		έτ. «Οφρίκε»	59	7919	άνεχ. Δάντοικ 21 Αύγ. διά Λονδίνον
ΠΕΝΤΕΑΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Αύγ. διά Καλούντημποργκ
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάσης»	41	6464	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτης Γκάζ»	51	1077	έφθ. Χαρόν 2 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 10 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Μόντεραλ 29 Αύγ. διά Ιταλίαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10868	έφθ. Ναγκόγια 16 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΓ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	62	9908	άνεχ. Γκρέιντζιμασούθ 8 Σεπτ. διά Αμβούργον
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	57	7843	έφθ. Αθάναν 17 Αύγ.
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούαμαριν»	68	1199	έφθ. Αμδούργον 7 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμεράλδ»	68	1200	άνεχ. Εγκεροσούντ 1 Σεπτ. διά Στάντεροαντ
ΠΕΤΡΟ ΖΙΡΚΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίρκον»	68	1199	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούμπυ»	68	1200	όπωρ Ρόττερνταμ 4 Σεπτ. διά Χάλμοταντ
ΠΕΤΡΟ ΣΑΦΙΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαφίρ»	67	1198	ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοπάζ»	66	1198	άνεχ. Γκρέιντζιμασούθ 8 Σεπτ. διά Εγκεροσούντ
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπαρο»	48	3349	όργει εἰς Κάρδιφ από 20 Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσσιφικ Όιλ»	65	41255	άνεχ. Αγ. Φραγκικόν 29 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Τέιμπλ Μπαι 30 Αύγ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλάνθαλ»	61	13437	άνεχ. Σκάγκυαν 30 Αύγ. διά Οναχάμα
ΠΙΣΙΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελμίρα»	50	17763	άνεχ. Χάρηκ Αίλαντ 13 Αύγ. διά Γιθραλτάρ
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σηνόπερη»	67	48747	άνεχ. Βιλελμοσαφεν 14 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΠΛΑΤΤΕΡΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαττέρες»	44	7244	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 Αύγ.
ΠΛΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάρτιον»	53	12514	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 2 Σεπτ.
ΠΛΑΙΣΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9422	άνεχ. Χάμποντος ρόδι 3 Σεπτ.
ΠΛΑΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	άνεχ. Χονολουλού 27 Αύγ. διά Σάν Νικολας (Περού)
ΠΛΑΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτριξ»	68	35191	άνεχ. Χάρηκ Αίλαντ 24 Ιουλ. διά Σαιν Κρουα
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντυομ»	66	33291	όργει εἰς Πειραιά από 11 Ιουλ.
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάσα»	56	10483	έφθ. Χαλάλα 7 Σεπτ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυνίκης»	45	5181	προσηρδεν εἰς Μπουργκάκες ρόδι 7 Ιαν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βαλ ντ Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Σουραμπάγια 18 Αύγ. διά Μακασάρ
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιδέλος»	58	16258	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 Αύγ. διά Γένοβαν
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκους»	44	4897	έφθ. Μπλιμπάο 22 Ιουλ.
ΠΟΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σουόπερ»	56	1384	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Σεπτ. διά Σεβίλην
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστμίντερ»	57	10389	άνεχ. Ειβοναμασούθ 7 Σεπτ. διά Ιμιμιχαμ
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρότιν»	46	4813	έφθ. Τσάλνα 2 Σεπτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	έφθ. Σιγκαπούρην 11 Αύγ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (ΝΑΤΟ)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	5916	έφθ. Σάντερλαντ 20 Αύγ.
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)		έλληνικά ουμφέροντα	57	8127	άνεχ. Μπρέμερχαρεν 13 Αύγ. διά Ντάρεν
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	47	8036	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.
ΠΡΥΤΑΝΟΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	έφθ. Αμδέρραον 8 Αύγ.
ΠΡΥΤΑΝΟΚΑΝΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρυτανόπλοτσ»	57	23693	άνεχ. Χάρηκ Αίλαντ 16 Αύγ. διά Κοοιν
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	46	8071	όργει εἰς Παραλαβήν
ΠΥΛΙΑΣΤΡΩΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλιάστρων»	53	13256	διπλήθε Παναμά 29 Αύγ. διά Ιαπωνιαν
ΠΥΡΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «19047	46	1921	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
P. K. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.)		έτ. «Κάνονους»	48	1515	εἰς Τσού ήπο ουμπλήρωσιν
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνφλασερ»	71	80000	άνεχ. Μπούρες 30 Αύγ. διά Ιαπωνιαν
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	άνεχ. Τσού ηπο ουμπλήρωσιν
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	52	8111	άνεχ. Υάρες 2 Σεπτ.
ΡΕΙΤΟΦΕΝΣ (κ.)		έλληνικά ουμφέροντα	46	8113	όργει εἰς Παραλαβήν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρερ Στί»	56	210	

ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπατίνα»	53	1837	άνεχ. Θέουτα 20 Αύγ. διά Μπάρι
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(κυπρ.)	έτ. «Άθηνα»	54	2730	διήλθε Παναμά 28 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3066	έφθ. Κόκτα 24 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	65	27042	άνεχ. Λας Πάλμας 9 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	57	20686	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Σεπτ. διά Τορόντο
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Ελένη»	56	2285	ανεχ. Βαλτιμόρην 12 Αύγ. διά Σάντο Τόμας
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Ευμάνουελ»	59	17994	έφθ. Νέαν Ύόρκην 7 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίνην»	58	9150	άνεχ. Βομβάνη 13 Αύγ. δι' Αυθέροαν
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	56	12279	έφθ. Μασσαλίαν 2 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άστροναθάλ»	66	16334	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 11 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσα»	53	12453	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 1 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22190	άνεχ. Εμδεν 6 Σεπτ. διά Φορκάντος
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Αύγ. διά Τανζιούγκ Ούμπαν
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλδα»	56	8522	έφθ. Αθάνων 13 Αύγ.
ΣΑΛΛΑΧ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρυονέανικη»	52	13542	έφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Άνη Δημητρης»	71	12100	εις Κλάντημπαν υπό ουμπλήρωσιν
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΓΙΩΝΗΡ		έτ. «Άνη Γιαννης»	71	12100	εις Κλάντημπαν υπό ουμπλήρωσιν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παρίσια»	57	8952	άνεχ. Βομβάνη 5 Σεπτ. διά Κοσίν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντρε Ριος»	51	10255	άνεχ. Χιούστον 1 Σεπτ. διά Λά Πλάτα
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάξια»	50	1439	έφθ. Πειραιᾶ 29 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροταρ»	59	29486	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Σεπτ. διά Λά Εστακάντα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδερόποιο»	46	2849	έφθ. Καζαμπλάνκαν 30 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδίντα»	53	2550	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Χάρον 6 Σεπτ. διά Σάντος
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντούερο»	65	31779	έφθ. Καντίζ 1 Σεπτ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	57	9144	έφθ. Γδύνια 6 Σεπτ.
ΣΑΣΣΕΙΟΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζέσσερ»	63	11471	άνεχ. Κοκούρα 7 Αύγ. διά Τοινθαγκτά
ΣΑΟΥΟΓΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Γουένοτ Αφρικαν»	70	11329	άνεχ. Λουάντα 27 Αύγ. διά Φρίτσαυν
ΣΑΟΥΟΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ. 61)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Φράιτερ»	44	14020	εις Φιλαδέλφειαν ώπο 15 Ίουλ. (επισκευαι)
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	58	4581	έφθ. Λάς Πάλμας 9 Σεπτ.
ΣΕΡΦ ΘΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελας»	54	19053	έφθ. Σάροξ 5 Σεπτ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάτριαλ Κάρριερς»	58	13944	διήλθε Παναμά 23 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΣΕΤΟΥΜΠΑΛ (κ.)		έλληνικά ουμφέροντα	57	1381	έφθ. Σετουμπάλ 9 Σεπτ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριάνα»	59	9165	άνεχ. Ειλάτ 27 Αύγ. δι' Απων 'Ανατολήν
ΣΗ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάρμα»	71	11055	άνεχ. Τσώρτα 3 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέλλα»	51	1522	διήλθε Μπρουνόμπουτελ 2 Σεπτ. διά Τάραντα
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρηντού»	51	3904	έφθ. Νέαν Ύόρκην 4 Σεπτ.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθέροντζ Φρ.»	61	13083	έφθ. Κιαραζούν 24 Αύγ.
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σηνγκαλ»	47	6507	άνεχ. Αλεάνδρειαν 27 Αύγ. διά Ραβέναν
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλβέρ Κόοουτ»	48	7473	έφθ. Τριπολίν (Λιβάνου) 2 Σεπτ.
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλβέρ Χοούπη»	45	5319	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Αύγ. διά Ντακάρ
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταρτ»	65	33287	εις Κούρε ώπο 5 Αύγ. (επισκευαι)
ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινσέριτο»	54	15463	άνεχ. Ντωράντον 27 Αύγ. διά Ντάς Αίλαντ
ΣΙΝΤΥ		έτ. «Βισφέλα»	70	18287	διήλθε Παναμά 16 Αύγ. διά Τόκιο
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)		έτ. «Εφτι»	47	1108	έφθ. Ιπογούιτ 5 Σεπτ.
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγαπη»	57	944	έφθ. Αύρ 6 Σεπτ.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμζ»	57	984	άνεχ. Γκρήνοκ 5 Σεπτ. δι' Αλγέριον
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13906	άνεχ. Χιούστον 7 Σεπτ.
ΣΚΑΪΛΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζα»	63	12273	έφθ. Λά Σκουάρα 27 Αύγ.
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέβεν Αϊλς»	59	8497	έφθ. Σαντάντερ 5 Σεπτ.
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιουνό»	64	17487	άνεχ. Σέβεν Αίλαντς 5 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Πασίφικ»	57	3070	άνεχ. Χιούστον 27 Αύγ. διά Ντεμαράρα
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριντέντο»	58	4403	έφθ. Μανιλάρα 31 Αύγ.
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τάιγκερ»	62	28387	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 2 Σεπτ. δι' Αιμδούργον
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	7258	άνεχ. Αθάνων 17 Ίουλ. διά Γκουαντανάμο
ΣΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεχ. Κασιόπιον 18 Αύγ. διά Τάρλεστον
ΣΟΥΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιντατλάντικ»	62	10862	άνεχ. Πουάντ α Πιέρ 31 Αύγ. διά Σάντος
ΣΟΥΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	άργει εις Πειραιᾶ 19 Ιαν.
ΣΟΥΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	έφθ. Πουάντ 15 Αύγ.
ΣΟΥΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστογιουντ»	57	10398	άνεχ. Φρίτσαυν 6 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΠΑΓΚΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδεν Σίνζη»	54	1681	διήλθε Μπρουνόμπουτελ 1 Σεπτ. διά Κιέλον
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	69	8825	άνεχ. Κασιόπιον 5 Αύγ. δι' Αύστραλιαν
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλλη»	56	1743	διήλθε Μπρουνόμπουτελ 4 Σεπτ. διά Χαμίνα
ΣΠΗΝΤΗΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικο»	57	20683	έφθ. Μασσαλίαν 15 Αύγ. (επισκευαι)
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσερζ»	64	34593	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 Αύγ. διά Λός Αντζελες
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	άνεχ. Ντόντζες 20 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ Δ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιάλα»	40	2208	όργει εις Πειραιᾶ ώπο 15 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	56	30709	έφθ. Γιουρούπορτ 7 Σεπτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργινουσσαί»	52	10407	άνεχ. Πειραιᾶ 10 Αύγ. διά Κούδαν
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.)		έτ. «Στάλχα»	55	8623	έφθ. Κολόμπο 18 Αύγ.
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στοντινί»	55	3398	άνεχ. Κεμπέκ 3 Σεπτ. διά Τοναϊ Σαρέντε
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφιλντ»	60	10733	διήλθε Παναμά 2 Σεπτ.
ΣΤΟΙ'Κ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθμοντ»	71	71208	άνεχ. Σάο Σεμπαστιάο 16 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΣΤΟΛΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρ»	53	8031	άνεχ. Τορόντο 5 Σεπτ.
ΣΤΟΛΑ ΕΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουάριοντς»	54	12237	άνεχ. Αρούπα 24 Αύγ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΣΤΟΛΑ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακά Σταρ»	51	12540	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 Αύγ.
ΣΤΟΛΑ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιγκουελά»	54	11582	άνεχ. Πειραιᾶ 7 Σεπτ. διά Λεμεσσόν (ΕΠΩΛΗΟΗ)
ΣΤΟΛΑΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεμπίνι»	60	13481	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Σεπτ.
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16320	άνεχ. Τάμπα 28 Αύγ. διά Σάντος
ΣΥΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σύμην»	53	5916	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 1 Σεπτ. δι' Όραν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στήνη Ναθ.»	53	1764	άνεχ. Πειραιᾶ 2 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΓ'ΝΤΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινόνια	50	1776	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 7 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράιτερς»	68	9024	άνεχ. Μίζουσια 3 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίθορυ Κόουστο»	44	8636	έφθ. Καλκούτταν 14 Αύγ.
ΤΑΙΝΑΡΟΝ		έτ. «Τρόπικ Σιππιγκ»	55	10697	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 7 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεχ. Αύγουσταν 4 Αύγ. διά Ντακάρ
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταρόρι»	58	13581	άνεχ. Χόρ άλ. Αμάγια 26 Αύγ. δι' Αγγλιαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	56	8001	άνεχ. Κείπ Τάουν 5 Σεπτ. δι' Ινδίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταρσονίφιτ»	57	7977	έφθ. Μαυρικίου 8 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓ'ΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	58	8465	έφθ. Αμβούργον 27 Αύγ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκην»	68	11025	άνεχ. Αμβούργον 27 Αύγ. διά Παναμᾶ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	άνεχ. Καλκούτταν 3 Σεπτ. διά Ραγκούν
ΤΑΡΣΟΣ (δ.)		έτ. «Άλεμπα»	55	17103	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 2 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21450	έφθ. Νέαν Ύόρκην 7 Σεπτ.
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	54	1592	άνεχ. Αυθέροαν 7 Σεπτ. δι' Αλγέριον
ΤΕΚΤΟΝ	(δ.)	έτ. «Αντάρες»	55	15807	διήλθε Πιθαλάτρ 4 Σεπτ. διά Μπάρι
ΤΕΛΕΓΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαερτης»	51	11110	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδοσαν Όιλ»	68	48339	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 6 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΤΕΡΡΥ (δ.)		έτ. «Τέρρυ»	52	12152	άνεχ. Γκέφλε 5 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΕΧΟΓΚΑ (κ.)		έλλην. ουμφέροντα	58	1870	άνεχ. Τευλώνα 30 Αύγ. διά Σάν Κάρλος
ΤΖΑΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσγκούρο»	68	14800	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Σεπτ.
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κορινθιάν»	57	21831	έφθ. Γένοβαν 22 Αύγ.
ΤΖΕΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σποντρέυ»	65	19421	διήλθε Παναμά 1 Σεπτ.
ΤΖΟΥΓΙΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	69	9072	έφθ. Γλασκώνι 9 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρογκο»	68	14800	άνεχ. Γουέπα 28 Αύγ. διά Σιμίζου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	εις Κή Σιμόπουτι 8 Σεπτ.

ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικη»	66	39556	άνεκ. Τέιμπλ Μπαιν 7 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΤΖΩΝΝΗ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα»	57	9680	άνεκ. Βανκούμπερ 6 Αύγ. διά Κίναν
ΤΙΓΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπρίς»	55	22891	άνεκ. Καρπίντα 17 Αύγ. διά Πόιντ Τούππερ
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ.Μάτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάνι»	39	5270	έργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ (κ.)		έτ. «Σεν Κρέστη»	59	1219	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαΐου
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμας»	53	28798	άνεκ. Σαλαβάδρ 6 Σεπτ. διά Σάο Σεμπαστιάνο
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφόρτουνα»	64	15597	άνεκ. Βιτόριο 4 Σεπτ. διά Σάν Νικολας ('Άργυρο)
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)		έτ. «Τολλάνα»	59	12821	άνεκ. Καλκούτταν 28 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28	1390	εἰς Παλέρμο ἀπό 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τορενία»	57	8077	ἔφθ. 'Οζάκαν 20 Αύγ.
ΤΟΡΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νασιονάλ»	59	21617	άνεκ. Αμβέρσαν 8 Σεπτ. δι' 'Αοζέβ
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	61	24461	άνεκ. Χαϊμών 'Αϊλαντ 8 Αύγ. διά Χιούστον
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	άνεκ. Σινκαπούρων ρόδς 23 Σεπτ. διά Μπάραν
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άνρομέδα»	54	6640	διπλής Ντόθερ 5 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιανά»	53	5493	άνεκ. Τζιμπούτι 29 Αύγ. διά Καρατοί
ΤΡΙΚΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10423	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην ἀπό 29 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Τράνσονπορτ»	57	10493	άνεκ. Μπράουνσβιλ 1 Σεπτ. διά Κορπους Κριστί
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουνι»	67	34501	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 31 Αύγ. διά Γκαετά
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο»	64	28311	άνεκ. Τζεπτέλ Ντανα 5 Σεπτ. διά Ντώρμπον
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεκ. Θεούτα 31 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	60	10470	ἔφθ. Γιβραλτάρ 7 Σεπτ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45255	ἔφθ. Ράς Τανούρα 4 Σεπτ.
ΤΡΟΠΙΣ (δ.β.)		έλληνικο συμφέροντα	55	11991	ἔφθ. Πόρτα ντε Μπουκ 2 Σεπτ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Τσαλλεντζέρη»	51	2491	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 28 'Απρ. (μετ. ΚΟΡΜΟΡΑΝΟΣ απμ. 'Ελλ.)
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεκ. Κορίν 3 Σεπτ. διά Χόλυκ 'Αϊλαντ
ΤΣΕΡΓΚΟΥΙ' (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Hot Μεντιτεράνεον»	57	1177	ἔφθ. Ριγιέκαν 5 Σεπτ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Ράς ἐς Σιδέρα 5 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουπράιν 'Οιλ»	71	105784	διπλής Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπου
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15006	οργει εἰς Ηειραία ἀπό 8 'Απρ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λανόερ»	45	13849	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Αύγ.
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	13548	έργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 'Ιουλ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13998	διπλής Παναμά 8 Σεπτ. δι' Είρηνικὸν
ΦΑΛΜΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	59	9830	ἔφθ. Τόκιο 28 Αύγ.
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντιν»	57	21910	άνεκ. Κορίν 6 Σεπτ. διά Χάργκ 'Αϊλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέδει»	44	13854	ἔφθ. Ταϊτιταβέκια 29 Αύγ.
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημάστερ»	56	5613	ἔφθ. Κολόμπιο 5 Σεπτ.
ΦΕΛΤΟ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευάγόρας»	53	1430	άνεκ. Τρίπολιν (Λάθανου) 28 Αύγ. δι' 'Αλγέριον
ΦΕΡΣΤ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπολ»	53	6415	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Σεπτ.
ΦΙΛΙΠΠ Σ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	ἔφθ. Τούμπα 27 Αύγ.
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούμπανιδ»	36	3149	διπλής Γιβραλτάρ 24 Αύγ. διά Θεοσαλονίκην
ΦΙΝΤΕΑΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ποσίφικ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	διπλής Γιβραλτάρ 28 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΦΙΟΝΑ ΤΖΕ'ΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	53	12107	ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν
ΦΙΟΦ ΑΒΕΝΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	59	15914	άνεκ. Μη. Αύρες 30 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούναρη»	70	11024	άνεκ. Σικάγο 31 Αύγ.
ΦΙΛΕΡΤΙΕ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύουρέκα»	49	1502	ἔφθ. Λισσαβῶνα 4 Σεπτ.
ΦΙΛΩΡΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Αρινόν»	54	2519	άνεκ. Χάλισταβικ 3 Σεπτ. διά Κλαιπέντα
ΦΟΛΕΤΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	60	5044	άνεκ. Αμβέρσαν 8 Σεπτ. διά Βαλπαραϊζο
ΦΟΡΤΣΙΟΥΤΥ (δ.)		έτ. «Άλδρα»	60	13997	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 Αύγ.
ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτσιούτυ»	53	10945	εἰς Ρόττερντομ ἀπό 26 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΦΡΕΑΤΤΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτυ»	63	10382	άνεκ. Αύγουστον 26 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΦΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φρεαττύς»	52	3714	άνεκ. Μπέλιζε 5 Σεπτ. διά Πουέρτο Κορτές
ΦΡΗ ΔΑΝΣΕΡ (κ. μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρερ»	58	12035	έφθ. Μόντρεαλ 4 Σεπτ.
ΦΡΗ ΔΡΕΓΑΙΝΤΕΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	18047	διπλής Ούσαντ 1 Σεπτ. δι' 'Οδησσόν
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κλαίρη»	44	7051	οργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίν»	57	10493	άνεκ. Μη. Αύρες 27 Αύγ. διά Γένοβαν
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεκ. Αρούμπα 10 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΦΩΤΕΙΝΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιταίν»	67	36365	άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 26 Αύγ. διά Μιζουσίμα
ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόππι»	48	10703	διπλής Κων) πολιν 24 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Χαρικλεία»	59	21357	εἰς Μάλταν ἀπό 8 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλήγκρι»	56	10523	άνεκ. Σιγκαπούρων 30 'Ιουλ. διά Τορόντο
ΧΕΛΟΥΑΝ (κ.)		έτ. «Χελούανι»	51	1544	ἔφθ. Γκρείτ Γάρμουθ 4 Σεπτ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίο»	56	10542	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ»	44	2783	οργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 'Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	64	1199	ύπο παραλαβήν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	66	19419	ἔφθ. Μπωμόντ 7 Σεπτ.
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρεαττύς»	58	10351	ἔφθ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 7 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνο Ατλάντικο»	59	29141	ἔφθ. Κέιπ Τάουν 7 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμωρ»	71	16275	άνεκ. Γιάμπι Σάουντ 1 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)		έτ. «Σανιμπτη»	71	124000	άνεκ. Χάργκ 'Αϊλαντ 14 Αύγ. διά Χόβικ
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563	ἔφθ. Τέρμα 5 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ 'Οιλ»	66	41066	άνεκ. Ράς Τανούρα 19 Αύγ. διά Τρίνινταντ
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	29086	ἔφθ. Ντώρμπον 28 Αύγ.
ΟΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	28021	άνεκ. Κέιπ Τάουν 6 Σεπτ.



NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 263

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th SEPTEMBER 1971

Internationalisation

The internationalisation of merchant shipping is a subject that is occupying the thoughts of many European shipowners and appears to be the only gleam of hope in the future of European shipping as a whole.

The pro arguments are well known. The only justification for maintaining merchant fleets under national flags is a purely political one compounded by considerations of national defence and national prestige.

On the other hand, economic factors absolutely favour the abolition of national distinctions and the reconstitution of merchant shipping on a broader and entirely international basis. This tendency would gain more ground were it not for certain traditional aspects of shipping such as the national laws under which it functions, the privileges it enjoys in each country, its contributions to the national economy and the dependence upon it of the country's trade.

In spite of all this, the fact that shipping is the only enterprise that functions so far in a free market and the fact that it has to cope with the tremendous technological challenge of our age have compounded national shipping problems to such an extent that these problems can only be solved on an international scale.

One has only to consider the contrast between the state of the economy of wealthy countries and the state of their merchant shipping to appreciate the truth of the above statement.

The United States and West Germany are pertinent examples. Indeed, as far as Germany is concerned, shipping is the only sector of that country's economy that did not keep pace with the postwar miracle.

Increased wages, increased fuel costs, high building and repair costs, high interest rates on loans, high insurance rates and the revaluation of the mark all had their deleterious effects on German shipping. German shipowners tried to meet these problems by merging into larger and more viable units and by the nominal sale of their vessels to foreign buyers. This last method enabled them to retain the use of the ships by chartering them from buyer and operating them under a foreign flag with foreign crews at a saving of about 25% of their previous running costs.

The internationalisation may therefore take place in this manner and this is the point at which it impinges directly on our own interests.

We now have a large and prosperous merchant fleet that flies the Greek flag. Its advantages are well known. Greek ships are still competitive. But the Greek flag should fly over Greek ships alone and serve nothing but Greek interests. Foreigners who are seeking to enjoy the benefits of the Greek flag are seeking gains which provide no advantage to us and in which we have no interest. If they want to internationalise their shipping operations, let them do so. But not at our expense.

The Assault

The success and size of Greek shipping has

always been a source of envy among our foreign competitors. And when disaster strikes a Greek ship the signal goes out to the foreign press and radio to make the most of it. And make the most of it they do indeed, with glaring headlines and the most fantastic accounts and accusations. A recent case in point is the fire on the "Eleanna". One BBC commentator said: "The Greeks are good swimmers, they don't need lifeboats!" Other media accused our seamen of abandoning the ship before the passengers and not helping them in any way. Yet, quite obviously, the opposite must have happened or the victims of the disaster would not have numbered only 24 out of more than a thousand.

Unfortunately, fires like the one that broke out on the "Eleanna", are a common occurrence on passenger ships. Besides the responsibility of the owners, which will be looked into in the inquiry, it should not be forgotten that fires can easily be started by negligent passengers and that the crews we have today are a far cry from the watchful and experienced seamen we were used to in the past.

It seems strange, however, that when fires break out on P & O liners or any other foreign ship, the foreign press plays them down and prints the news in the back pages, in small print. Other marine accidents are treated in the same way. It is only when the accident happens to a Greek ship that the banners of sensationalism and malicious reporting are unfurled.

Since, apparently, we can do nothing about it we should make doubly sure that the safety equipment on our ships is in tip top shape and that our crews are properly trained to act in emergencies. At the same time, when accidents do occur, the inquiry should be carried out without delay and punishment meted out to offenders swiftly and impartially. Only thus can we short-circuit the malice and envy of our foreign "friends".

International Responsibility

It was to be expected that the "Eleanna" disaster would provoke much unfair comment in the international press. However, some commentators drew more general conclusions and made recommendations that are worth taking into serious consideration. What we have in mind is the suggestion that an international body be set up to supervise the

strict application of safety measures at sea.

At a time when world shipping has increased so vastly in size and advanced so quickly in the field of technology, accidents caused by negligence or omissions are inadmissible.

As things stand, the case will be judged locally and whatever the outcome of the trial, it will be of limited importance and value since it will be strictly a national affair. Defendant of those on trial for the disaster should be the international responsibility for it. And it is time there were an international responsibility for safety of life at sea for many other dangers lurk on the world's seasides besides those that struck the "Eleanna".

Trouble Ahead

There is trouble ahead for Greek-owned Liberian-flag vessels. An international team of inspectors, mostly British, has been commissioned by the Liberian Government to inspect Liberian-flag ships and make sure they conform with regulations concerning maintenance of class, navigational equipment, cargo gear and lifesaving equipment. The commission will also inspect the qualifications of the officers and crew and the make-up of the ship's complement.

We are very much afraid that as far as the qualifications of the officers are concerned, the commission will find many Greek-owned Liberian ships wanting. The underwriters, in turn, will then hasten to brand the ships unseaworthy.

We suspect the commission, with its inbred distaste for flags of convenience, will throw the book at Greek-owned Liberian ships and possibly at Hong Kong-owned Liberian ships as well.

The result will be that their Greek owners will hasten to transfer the ships to Greek registry as the only possible alternative to the Liberian flag. We foresee many such "repatriations" taking place in the very near future.

Comecon Ships

During a recent Comecon Conference in Bucharest, the Soviet undersecretary of shipping declared that the Comecon countries were now in a position to fill all their national and international sea transport requirements for the present and for the future as well. He added that the Comecon countries were united in meeting current problems and promoting their further development in all fields

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

—liner and tramp—as well as in chartering in order to achieve the best financial results. He concluded by pointing out that Comecon tonnage had increased from 2.5 m. in 1955 to 17.5 m. in 1970—a development that was chiefly attributable to shipbuilding activity in the socialist countries on a mutual exchange basis in production and services.

The conclusion to be drawn is that the Comecon countries have not only succeeded in emancipating themselves in the field of sea transport but are making considerable inroads in the international market as well. Indeed, Russian, Polish, Bulgarian, Rumanian and East German ships ply regular cargo routes to all parts of the world and their tramp ships are making their presence felt in many quarters. The end result is that they no longer need to charter foreign-flag vessels for their sea transport requirements except on rare occasions.

Even the British are now worried about the development of the Eastern bloc merchant fleet and the suggestion has been made that protective measures should be taken to ensure that British cargoes are carried in British bottoms.

But the brunt of the loss of Comecon sea transport has been borne by Greek shipping. Our ships no longer carry Russian, Rumanian and Bulgarian cargoes which were once a lucrative source of income chiefly for our Mediterranean-type vessels. Now, in addition to the loss, we are faced with the competition of Comecon ships on other Mediterranean routes as well. These ships are willing to accept the lowest possible freight rates in order to earn much-needed foreign exchange. The future looks dimmer still when one takes into account the fact that Russia has 2.5 m. dwt. worth or dry cargo ships on order.

Weeding Them Out

If the current depression in the freight market continues—and some observers think it will last into 1972 if the fluctuations of the monetary market are not settled by then—it is very likely that much of our obsolete tonnage will be weeded out and done away with once and for all.

According to our last assessment (Jan. 15, 1971) Greek-owned obsolete ships add up to 979 or 3,315,846 grt. There is every reason to expect that this tonnage will be scrapped or sold within the next two years. They will be replaced in some measure by new buildings or by new purchases of younger ships but by and large the total strength of the Greek-owned fleet is bound to be reduced substantially from its present total of 32 m. grt. We do not take into account Greek-registered ships owned by foreign interests. There are about a hundred of these and it is up to others to name them and deal with them as they should.

When the obsolete ships are weeded out, however, our fleet will be a much healthier one. Smaller in numbers but larger in tonnage per ship and much more competitive.

"Naftika Chronika" Express Their Regret

The long editorial tradition of "Naftika Chronika" compells us to an additional direct correction of the erroneous criticisms which were published in the 15 July 1971 number with respect to Sun Line, and Mr. Ch. A. Keusseoglou.

Unfortunately, it was subsequently ascertained that the information on which this article was based about secret transactions between Sun Line and T.W.A. were not reflecting the true facts and we feel obliged to a full retraction, stating that our publication had no relation with reality.

Furthermore, having been informed about the extent and the nature of the reconstruction of the T.S.S. "Cambodge" in Greece, we now fully understand the justification of the amount involved in the ETVA loan.

At the same time we hereby state that the criticisms expressed in the past regarding the right of Mr. Ch. A. Keusseoglou to transfer m.v. "APHRODITE" (now m.v. "STELLA OCEANIS"), acquired from E.O.T., to a Special Maritime Company and the legality of the ownership and operation of the vessel by such Company were based on an incorrect interpretation of the Greek law on Sociétés Anonymes Maritime and consequently, no contractual clauses with E.O.T. were breached.

In any case the criticisms expressed in "Naftika Chronika" against Mr. Ch. Keusseoglou cannot belittle the real services that he has rendered to passenger shipping as a close collaborator of the late E. Eugenides, as Vice President of Home Lines and creator of the liner "OCEANIC", and finally as founder of Sun Line who was introduced high class cruising in Greece. In addition, Mr. Ch. Keusseoglou was the first Greek ship-owner who has applied to his passenger vessels the requirements of the International Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS 1960 and IMCO 1966).

"Naftika Chronika" have in the past expressed themselves unequivocally about all these in articles and editorials.

Seamen's Claims

There have been many cases where the legitimate claims of seamen, certified by the Master, have not been settled by the shipping office concerned in Greece. Indeed, some shipowners have refused to pay even after a court order has been issued to this effect.

It would seem that this is a fairly common occurrence. Otherwise, there would have been no need for Law No. 373/68 by which shipowners who do not obey court orders for the settlement of claims are no longer eligible to be supplied with crews by the Ministry of Mercantile Marine's Labour Office.

We are very much afraid that if this state of affairs continues, the state will be obliged to take measures of a general nature which will affect all shipowners and not merely

those who have proved recalcitrant so far. It is to be remembered, in this respect, that the Seamen's Pension Fund, (NAT), imposed the payment of a guarantee by all shipowners without exception after only a few out of more than a thousand ships insured with NAT did not pay to NAT contributions that had already been withheld from the crew.

Settling Agents' Accounts

We must make strong recommendations to "new" shipowners with regard to the settlement of outstanding accounts with their agents in foreign ports. By refusing to pay or postponing payment indefinitely, these newcomers to the shipping scene may be ruining their own reputation and good standing but they are also doing a good deal of damage to Greek shipping as a whole.

Before venturing into shipping, they should have known or been told that there is nothing more important than a good reputation and that the Achilles' heel of Greek shipping is the malicious envy of our foreign rivals.

News travels fast among the shipping community and when the shipowner continues to renege on his obligations, it finds its way into the press. And the damage is inversely proportional to the size of the outstanding amount. Because there is no excuse for not paying a matter of a few hundred pounds and the shipowner's bad faith is thereby confirmed.

Perhaps it wouldn't be a bad idea if the various shipowners' associations expelled members who give Greek shipping a bad name by welshing in the manner described above.

Consistency

We do not agree with the view that as a result of the recent fluctuations in the world's money markets, seamen's wages should be calculated in dollars or drachmas. The collective agreement was signed with a wage scale expressed in pounds sterling. Shipowners, therefore, are under no obligation to reexamine the wage scale or settle accounts in drachmas at the rate of 72 to the pound, as some quarters maintain.

To review the terms of the collective agreement would be setting a dangerous precedent. Moreover, if the pound is worth more than 72 drachmas today and the seaman gets 72 drachmas to the pound, who will be called upon to pay the difference if the pound one day is worth 71 or 70 drachmas?

We must be consistent and we must stick to our agreements. If we start revising our contracts as a result of monetary fluctuations why should we not do so when the freight market has its ups and downs? Then the crew will not be salaried but will participate in the ship's profits and losses. If this is to the advantage of the shipowners and seamen, then by all means we can go ahead and revise!

Vicious Circle

We have dealt with this subject often enough in the past but we feel the time has come to dwell on it once more.

The "sickness rocket" had reached such proportions that the Clubs were forced to increase the contributions paid by members. Many of our larger and more prominent shipping firms wisely decided to form their own organisations to insure themselves against sickness risks and this measure has proved most effective.

Smaller shipowners, however, continue to rely on the Clubs for crew sickness insurance and are forced to pay the high contributions

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

demanded as well as the back calls that are a direct result of the sickness racket.

The extent of this racket is so vast as to be almost unbelievable. And the reason why it flourishes is that the Clubs do not keep a check on the accounts submitted to them from Piraeus. As a result of this, everybody has a finger in the pie and the bills that eventually end up in London are padded up to 5000 in some cases.

It is a source of wonder to us why the honest shipowners who are burdened with high contributions and back calls do nothing to curtail the nefarious activities in this respect of their racketeering colleagues.

New Ferries

The M. Karageorgis firm has bought four of Ellerman's City Line ships (13,500 grt. and built in the early fifties) which are to be converted locally into passenger and car ferries. According to Karageorgis estimates, the conversion will cost between ten and twelve million dollars. Two of the ships have already arrived and are anchored at Eleusis. The other two are expected on September 30. The ships will be renamed "Mediterranean Sky", "Mediterranean Sea", "Mediterranean Dolphin" and "Mediterranean Island". One

will be placed on the Piraeus - Crete run and the others will link Patras to Italian or other Mediterranean ports.

SULZER — M.A.N. Cooperation in the field of diesel engines

Sulzer Brothers Limited, of Winterthur / Switzerland and Maschinenfabrik Augsburg - Nürnberg Aktiengesellschaft (M.A.N.) of Augsburg / Federal Republic of Germany, have decided to cooperate in diesel engine research, development and design. An agreement to this effect was signed on the 31st August, 1971.

For decades, both companies have been leaders in the field of diesel engines. Their designs have attained world-wide renown, in particular as regards marine applications. Moreover Sulzer and M.A.N. work closely together with many licensees all over the world.

The cooperation between the two companies provides for an extensive exchange of know-how and a joint utilization of the considerable potentials in research and development available to them as regards two-and

four-stroke diesel engines for use in ships and in stationary plants.

The two companies are aware of the continuously increasing rate of progress in technical development. By this cooperation, and based on their technical capacities, they aim at making available to their customers and licensees at the right time a complete range of modern engines incorporating the latest technical achievements. At present these engines reach outputs of up to 48,000 BHP.

To the same end joint efforts will be undertaken in examining other ship propulsion systems.

By this cooperation, Sulzer and M.A.N. wish to take into account, even better than before, the requirements of their customers worldwide and to serve the interests of international shipping.

Both firms will remain in all respects autonomous companies and will as such continue their activities in this particular field, especially with regard to manufacture and sale and in connection with licensing, independently of each other.

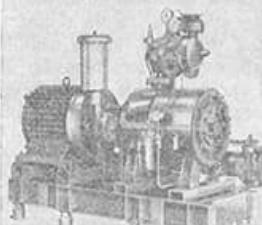
The M.A.N. branch of diesel engines for automotive use, as well as the Motoren — und Turbinen—Union Friedrichshafen GmbH — in which M.A.N. has an equity via MTU - München GmbH — are not affected by this cooperation.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΟΕΩΡΗΣΙΣ

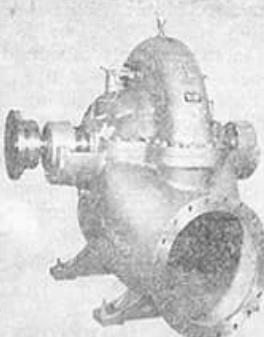
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ
 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ : "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:		
Έκδότης - Διευθυντής Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ Όρφεως 18 - Ν. Σμύρνη	Διευθυντής Συντάξεως ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ Αριστοτέλους 180 - Αθήναι	Διευθυντής Τυπογραφείου ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ Θέμιδος 80 - Αμαρούσιον
Τυπογραφικαί έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς		

WORTHINGTON

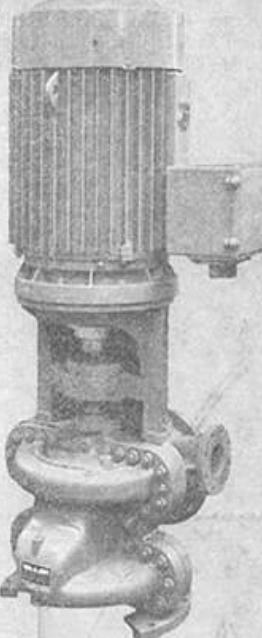


Rotary
Air Compressor



Centrifugal Cargo
Pump

Condensate Pump



has been serving for 100 years the Marine Industry

Today we supply the following Marine Auxiliaries

Centrifugal Engine Room Pumps, Reciprocating Pumps,
Cargo Pumps, Automatic Vac. Strip Systems, Deepwell
Pumps, Rotary Air Compressors, Reciprocating Air
Compressors, Auxiliary Steam Turbines, Heat Exchange
Equipment

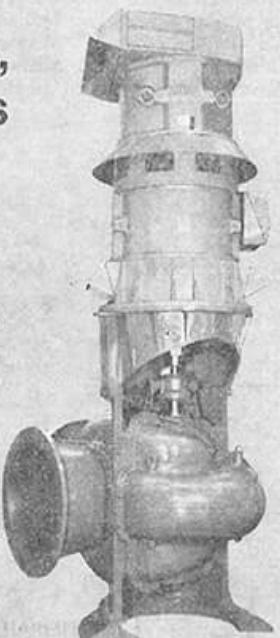
for Oil-Tankers, LPG-Tankers,
Product Tankers, Cargo Liners
and Barges

from our associated companies in Europe

WORTHINGTON GMBH — Hamburg, Germany
WORTHINGTON-Simpson Co. Ltd. — London, England
WORTHINGTON S.I.P.E.C — Milan, Italy
WORTHINGTON GmbH — Vienna, Austria
WORTHINGTON — Le Bourget, France
WORTHINGTON SA — Madrid, Spain

or from our factories in U.S.A., Latin America, Japan,
Australia

Cooling Water Pump



Sales Headquarters in Europe:



WORTHINGTON

European Marine Department

Fuhlsbuetteler Strasse 108 — 2 Hamburg 33, Germany
Telex 1 5536