

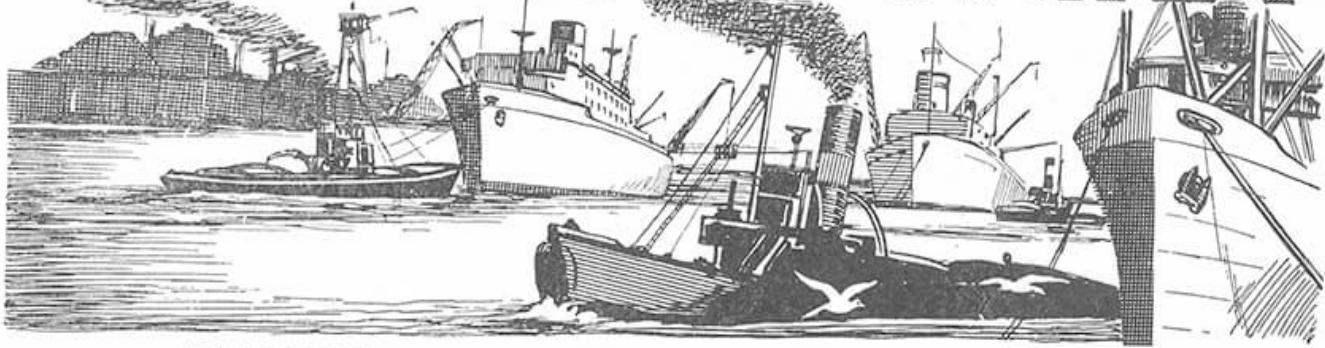
# NAYTIKA XRONIKA



15η Ιουλίου 1972

Αρ. Φύλλου 867/626

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Μ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 867/626

ΕΚΔΟΤΗΣ:  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:  
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1971

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Δέν γεννάται άμφισσαί στη ναυλαγορά της Ιαπωνίκης παραγωγής, ή από τόσων μηνών συνεχίζομενη, υπήρξε μία τών βασικών άφορμών της κρατούσης κρίσεως είς τὴν ναυτιλίαν τῶν τράμπων. Καὶ η συστολή αὐτή, κατὰ προσφάτους ἀνακοινώσεις ἀρμοδιού Ιαπωνικού παράγοντος, θέλει συνεχισθῆ καὶ τὸ ἐπόμενον δίμηνον μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου. Κατὰ Μάϊον ὁ δείκτης τῆς βιομηχανικής παραγωγῆς ήτο κατώτερος τοῦ Ἀπριλίου κατά 4.5%. Βραδύς, προβλέπεται, ὁ ρυθμός τῆς ἀναπτύξεως τῶν εἰσαγωγῶν, κατὰ συνέπειαν δὲ καὶ τῶν πρώτων ὡλῶν, τὰς ὥποις μεταφέρει τὸ τράμπωφτηγόν.

Οἱ προσεχῆς Αὔγουστος ἐλπίζεται νὰ ἀποτέλεσῃ τὴν ἀπάρχην τῶν χειμερινῶν ναυλώσεων. Ἡ ἔξασφάλισις τοννάς ἀπὸ τοὺς Ιάπωνας μὲ δικαιολογημένην ἀγωνίαν ἀναμένεται. Ιδωμεν καὶ ἐπλίσωμεν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς πρωτοφανῶν εἰς βάθος ἐκπώσεων τῆς ναυλαγορᾶς.

Κατ' ἄλλας ἐκ Τόκιο πληροφορίας δὲν προβλέπεται, τούναντίον, πρὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1972 ἡ ἀνάκαμψις τῆς βιομηχανικής παραγωγῆς. Ἐλάχιστα τὰ μέχρι τούδε ἐπιτεύχθεντα διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν ἀποθεμάτων ἔχαλδος καὶ ἄλλων βιομηχανικῶν προϊόντων πρὸ τὴν ζήτησιν. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐξακολουθοῦν νὰ είναι χαμηλαῖ. Πιστεύεται, πάντως ὅτι ἡ ἐπὶ υψηλοτέρων ἐπιπέδων παραγωγὴ σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους διὰ νὰ σταθεροποιηθῇ κατὰ Φεβρουάριον ἡ Μάρτιον.

\*\*\*

Ἀπὸ μίαν ἔρευναν, εἰς ἣν προήλθεν Ἀμερικανικὸν περιοδικόν, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀνὰ τὸν Κόσμον παραγωγὴν ἔχαλδος, διαπιστοῦται ἡ ὑποχώρησίς της, μὲ ἀμεσον, βεβαίως, τὸν ἀντίκτυπον καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ τὴν Ναυτιλίαν τῶν τράμπων ιδιαιτέρως.

Αἱ διαπιστώσεις ἀναφέρουν: Πτώσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν κατὰ 9% ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1970. Πτώσιν τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Δ. Γερμανίαν κατὰ τὸ 5μηνον τοῦ 1971 κατὰ 10% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1970. Αἱ παραγγελίαι κατώτεραι κατὰ 20%. Εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ παραγωγὴ κατωτέρα τῆς προσδοκιμένης. Ἡ αὐτὴ διαπιστώσις καὶ διὰ τὴν Ιταλίαν.

Εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὰ ἀποθέματα συσσωρεύονται. Ἡ παραγωγὴ πειραρίσθη εἰς τὰ τρία τέταρτα αὐτῆς. Αἱ τιμαὶ ἐκπίπτουν. Καὶ τέλος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πε-

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

Δεδομένου ὅτι ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυδος ἔχει ἀνάγκην πρώτων ὡλῶν κατ' ὅγκον σημαντικὸν (σιδηρομετάλλευμα, κώκ., παλαιοσίδηρο) καὶ ὅτι ἡ ἀπασχόλησις τῆς φορτηγού ναυτιλίας ἐν πολλοῖς ἔξαρτάται ἀπὸ τὰς μεταφορὰς αὐτάς, εὐεξήγητος ἀποδαίνει ἡ κρατούσα ἀνισόρροπος κατάστασις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννάς.

\*\*\*

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

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

\*\*\*

Ἐντονωτάτη ἡ κρίσις καὶ εἰς τὴν Πειραικήν ναυλαγοράν, τὴν ἀσχολούμενην κυρίως μὲ ναυλώσεις Μεσογείου καὶ τοῦ Εύρωπαικοῦ χώρου. Διαπίστωσις θλιβερά: Διὰ μίαν διασταγὴν προσφορά εἴκοσι καὶ πλέον μικρῶν φορτηγών. Εὐνόητον τὸ ἀποτέλεσμα. Μὲ ζημίαν ἀναλαμβάνεται τελικῶς ἡ μεταφορά.

Καὶ ὁ λόγος τῆς ἀγωνίαδους αὐτῆς ὑπερπροσφορᾶς σκαφῶν εἰς καὶ μόνος: Πιέζονται ἀπὸ τοὺς δανειστάς — τὰς Τραπέζας — οἱ χρεωμένοι πλοιοκτήται διὰ τὰς ληξιπροθέσμους ὑποχρεώσεις των. Αναλαμβάνουν τὴν οἰανδήποτε μεταφοράν ἡτις θά τοὺς προσκομίσῃ τὰ μετρητά, μὲ τὴν ἐπίδια στηρίζονται ἡ ζημία.

Ἴσως νὰ ἐπεβάλλετο, πρὸ μιᾶς τόσου κρισίμου καταστάσεως ἡ χαλάρωσις τῆς πιέσεως ἀπὸ τοὺς δανειστάς, ἡ οὐδέν, ἀλλος τε, ἀποδίδουσα. Οὐκ ἀν λάθος ἀπὸ τὸν ἔχοντα. Οταν οἱ καιροὶ βελτιώθουν θά ὑπάρξουν τὰ πειριώρια καταβολῆς τῶν καθυστερουμένων.

\*\*\*

Χαρακτηριστικὸν τῆς καταστάσεως: Ἡ ναυλώθη μπάλκ κάρριερ 54.000 τόνων d.w. διὰ χρονικὸν διάστημα ἐννέα μηνῶν ἀπὸ Αὔγουστον - Σεπτέμβριον μὲ τὸ πρωτοφανῶς χαμηλὸν μισθώμα τοῦ 1.35 δολ. κατὰ τόννον καὶ μῆνα.

Τὸ σκάφος αὐτὸν ἡτο χρονοναυλωμένον εἰς Ιαπωνίαν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ὁκτωβρίου διὰ τρία ἔτη πρὸς 4.30 δολλάρια τὸν τόννον καὶ μῆναν!

Καὶ διερωτάται τις: Θά ἀνθέξουν οἱ χρο-

νοναυλωταὶ νὰ συνεχίσουν πληρώνοντες τὰ υψηλὰ μισθώματα; Αὐτοὶ ὑπῆρχαν οἱ κύριοι τοῦ μπούμ δημιουργοὶ μὲ τὸ κλείσιμον ταῖμ τούρπερ τόσον ὄγκωδους τοννάς. Τὴν διὰν τῶν άνεμοπάτιστον, ὅπως ἀποδεικνύεται, αἰσιοδοξίαν πληρώνουν τώρα. "Εως πότε ὅμως; Τὸ παρελθόν, ὅσοι τὸ ἔχοντα, μᾶς ὑποχρεώνει νὰ φοδούμεθα τὴν ἀσυνέπειαν τῶν χρονοναυλωτῶν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των.

\*\*\*

Τὰ πλέον παράδοξα συμβαίνουν μέσα εἰς αὐτὴν τῆς πρωτοφανούς ὁδύτηρος κρίσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Μᾶς λέγουν ὅτι δῆλοι αἱ δεξαμεναὶ τῶν διύλιστηρίων, τῶν Εύρωπαικῶν καὶ τῶν Ιαπωνικῶν εἶναι ὑπερπλήρεις. Αἱ ἀνάγκαι μεταφορᾶς εἶναι πρὸς τὸ παρὸν πειραρισμένα, ἔξι οὐ καὶ ἡ ἀποχὴ τῶν ἔταιρων πετρελαίου ἀπὸ τὴν ναυλαγοράν. Αναύλωτα σκάφη πολλὰ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἀναζητοῦτα τὸν οἰονδήποτε ναῦλον. Αποτέλεσμα τὰ πληρωθέντα 17½ τῆς Γουσιλούτσκειλ εἰς ιαπωνικὸν τάνκερ μαρμούρδια ταξίδιον Περσικοῦ Κόλπου - Εὐρώπης.

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

### ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΑΡΟΠΑΙΣΜΟΝ

Τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας ἀναζητοῦνται. Πικναὶ ἡδη αἱ σειραὶ τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν εἰς τὴν Κυνόσουραν καὶ τῶν ἐπισκευαζομένων εἰς τὴν βάσιν τοῦ Περάματος. Ἀρκετά ἐπίσης τὰ πρὸ τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά καὶ Ἐλευσίνος.

Καὶ ὑπολογίζονται τὰ μέχρι τοῦδε παρωπλισμένα μικρὰ καὶ μεγάλα, ἔδω καὶ εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὅπτι ὑπερβαίνουν τὰ διακόσια, ἐνώ ἀναμένονται ἐντὸς τοῦ προσχοῦν μηνὸς ὑποχρεώσεις των. Αναλαμβάνουν τὴν οἰανδήποτε μεταφοράν ἡτις θά τοὺς προσκομίσῃ τὰ μετρητά, μὲ τὴν ἐπίδια στηρίζονται ἡ ζημία.

Καὶ ὑπολογίζονται τὰ μέχρι τοῦδε παρωπλισμένα μικρὰ καὶ μεγάλα, ἔδω καὶ εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, ὅπτι ὑπερβαίνουν τὰ διακόσια, ἐνώ ἀναμένονται ἐντὸς τοῦ προσχοῦν μηνὸς ὑποχρεώσεις των. Θέλει ἀποδεικνῦθαι διὰ μίαν ἀκόμη φοράν πόσον πατέτησεν τὸ πρότερον πειρί.

Προετοιμασθείμενον, λοιπόν, νὰ τὰ δεχθῶμεν. "Αν τὸ φθινόπωρον οἱ ναύλοι δὲν σημειώσουν αἰσιοδοξίαν πινακίδην πινακίδην, ὁ δῆμος τῆς Ἐλευσίνος καὶ οἱ γύρω μας λιμένες (Χαλκίδος κλπ.) ὑπάρχει φόδος νὰ ἐπανίδυνται τὰς ημέρας τῆς κρίσεως τοῦ 1958. Θέλει ἀποδεικνῦθαι διὰ μίαν ἀκόμη φοράν πόσον πατέτησεν τὸ πρότερον πειρί.

## ΔΙΑΤΙ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ;

Έλληνικά σκάφη δὲν ναυλώνουν οι Σοδειτικοί όργανισμοί. Ρηταὶ αἱ ἐόντες Μόσχας διαταγαῖ. "Έχομεν σαφεῖς, ἀνεπιδέκτους διαιφύσεως πληροφορίας, ἐκ τῶν πραγμάτων, ἄλλως τε, ἐπιθεβαιωμένας. 'Η κρίσις τοῦ μεσογειακοῦ μας φορτηγοῦ ἵσως ἔκειθεν νὰ ἔχῃ τὴν ἀφορμήν.

Κατὰ παράδεισιν τῶν ὑφισταμένων ἐμπορικῶν συμφωνιῶν τὰ Σοδειτικὰ σκάφη κατακλύζουν τάξ θαλάσσας μας καὶ παραλαμβάνουν ἐντεῦθεν ὅλα τὰ φόρτι ἔξαγόμενα διὰ τὴν Ρωσίαν φορτία. 'Απούσα εἰς τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ἡ ιστορία. 'Ελληνικά σκάφη ἔπουσαν νὰ προσεγγίζουν εἰς τοὺς ρωσικοὺς λιμένας. Δὲν μεταφέρουν ἔκειθεν οὔτε τὰ εἰς 'Ελλάδα εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα.

Πρόκειται δῆμος ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν ζωηρότεραι νὰ ἀναπτυχθοῦν αἱ μεταξὺ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Ρωσίας ἐμπορικαὶ συναλλαγαί. 'Η 'Ελληνική', ἡ ἔκτεινουσα τὰ κατιδία τῶν ἐξ 'Αμερικῆς πλοίων τῆς μέχρι τῶν ρουμανικῶν καὶ βουλγαρικῶν λιμένων θὰ ἔχῃ κάθε συμφέρον νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ δικτυον τῆς πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν γραμμῆς τῆς καὶ τοὺς πλησιόχρους ρωσικοὺς λιμένας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι δὲν θὰ ἀπεκλείοντο καὶ τὰ 'Ελληνικά πλοία γραμμῆς ἀπὸ τὰς μεταξὺ 'Αμερικῆς καὶ Ρωσίας μεταφοραῖς.

Σχετικαὶ βολιδοσκοπήσεις ἐπεβεβαίωσαν τὴν ἀπροθυμίαν τῶν ρωσικῶν όργανισμῶν ὅπως ἐπιτρέψουν τὴν παραλαβὴν ἀπὸ τὰ 'Ελληνικὰ πλοῖα φορτίων τῆς γραμμῆς Ρωσίας - 'Αμερικῆς καὶ τάνατοποι. Δὲν γνωρίζουμεν ὃν τὸ σοβαρὸν αὐτὸς ζῆτημα ἔχει φάσαις μέχρι τῶν 'Υπουργείων Ναυτιλίας καὶ 'Εξωτερικῶν. Τὰ κατάλληλα διασήματα εἶναι ἐπιθεβλημένα, ἀφοῦ τὰ καταγγελλόμενα διακριθεῖσαν ἀπὸ σχετικὴν ἔρευναν μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν μας κύκλων.

Ἀπαράδεκτος ἡ τακτικὴ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, ἐνῷ τὸ ρωσικὸν ἀπολαμβάνει εἰς τοὺς λιμένας μας τοῦ κάθε προνομίου, τοῦ ἐκ τῶν διμερῶν συμβάσεων ἀπορρέοντος. Τοὺς λόγους τῆς τοιαύτης μονοπλεύρου τακτικῆς ἀγνοοῦμεν. 'Η Μόσχα εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ μάς τοὺς γνωρίσῃ. Εἰς τοῦτο καὶ θὰ ἀποδέπῃ τὸ πρὸς αὐτὴν ἐντεῦθεν διάθημα.

## Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

"Ἐγκυροὶ πληροφορίαι μᾶς ἐπιτρέπουν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι δὲν ἀπέχομεν πολὺ ἀπὸ τὴν σύστασιν τῆς Τραπέζης Ναυτικῆς Πίστεως. Αἱ δύο μεγάλαι τράπεζαι, ἡ 'Εθνικὴ καὶ ἡ 'Εμπορική, ἀνέλαβον τὴν προσπάθειαν. Πρωτοβουλίᾳ τῶν Τραπέζων αὐτῶν κεφάλαια σημαντικὰ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔξισθισταν ἡδη. 'Ο κ. Αχῆς ἐκφράζει τὴν ἱκανοποίησίν του. Αἱ σχετικαὶ δισπραγματεύεις πρωθύνονται. 'Απομένει ἡ θέσπισις τῶν νομοθετικῶν προβλέψεων καὶ ἡ σύστασις τῆς 'Ανωνύμου 'Εταιρίας, μὲ τὴν συμμετοχὴν τῶν ἡμετέρων καὶ τῶν ξένων πιστοδοτικῶν ὄργανων.

'Η Τράπεζα τῆς Ναυτικῆς Πίστεως, τιθεμένη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ναυτιλίας, θὰ διευρύνῃ τὴν ἡδη ἀσκούμενην, βάσει τῶν τελευταίων πιστωτικῶν μέτρων τῆς Κυβερνήσεως, σχετικὴν δραστηριότητα.

Καὶ ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην κεφαλαίων καὶ δὴ σημαντικῶν ἡ ναυπηγικὴ μας, κυρίως, βιομηχανία, ἵνα κατ' ἵσην μοῖραν πρὸς τὰς παρεχομένας ἀπὸ τὰ ξένα ναυπηγεία μακροπρόθεσμους καὶ χαμηλοτόκους πιστώσεις, παραχωρεῖ καὶ αὐτὴ τὰ προϋποθέμενα διὰ μίαν ναυπηγήσιν δάνεια.

Κεφάλαια, ἐπίσης, χρειάζεται ὁ ἐφοπλιστὴς διὰ τὰς ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀγοράς, διὰ τὰς ἐπισκευαὶς καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Περιωρισμένα τὰ μέχρι τούθε παρεχόμενα. Εἰς μίαν Ναυτιλίαν τοῦ ὄγκου τῆς ἴδιῆς μας, ἀξίας πολλῶν δισεκατομμυρίων δολλαρίων, μόλις εἰς διακόσια πεντήκοντα ἑκατομμυρία δολλ., ὑπολογίζονται αἱ μέχρι τούθε παραχωρεῖσαι χρηματοδοτήσεις.

'Η νέα Τράπεζα, τὸν ὄγκον ἀκριθῶς τῶν πιστωτικῶν πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν παραχωρήσεων θέλει διευρύνει. 'Η πρόδεψις καθορίζει ἔντας κεφάλαιον σταθερῶς διαθέτιμον διὰ τὴν ἔγχώριον χρηματαγοράν τῆς Ναυτιλίας, ὑπερτρισκούσιων ἑκατομ. δολλαρίων. Καὶ τὸ πάγιον αὐτὸς κεφάλαιον θὰ ἐνισχύεται ἐκάστοτε διὰ προεξόφλησεων τῶν υποθηκικῶν ἐπὶ πλοίων δανείων εἰς τὴν διεθνῆ κεφαλαιαγοράν, ἀπὸ τὴν ὅποιαν, χάρις εἰς τὴν πιστιν τῶν Τραπέζων, αἴτινες βάσι συμμετάσχουν εἰς τὴν σύστασιν τῆς Τραπέζης Ναυτικῆς Πίστεως, θὰ καλύπτεται μέρος, ἔστω, τῶν εἰς κεφάλαια ἀναγκῶν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου.

Εἰδικῶτερον διὰ τὴν ἀναπτυσσομένην ναυ-

τηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν τὰ ἀφονότερα κεφάλαια διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς παραγωγῆς τῆς εἰναι καὶ αὐτὴ αὕτη ἡ προϋπόθεσις τῆς ὑπόρεξεως της. Τὸ πρόβλημα τῆς χρηματοδοτήσεως τῆς εἰναι τὸ δύν τῶν δύο πρωταρχικῶν. Τὸ δεύτερον ἔγκειται εἰς τὴν ἐπάρκειαν τοῦ ἔργατικοῦ δυναμικοῦ.

'Απομένουν, βεβαίως, νὰ ἀρθοῦν καὶ τὰ δύσα διαφρωτικὰ διὰ τὴν σύστασιν τῆς Τραπέζης ὑφίστανται ἐμπόδια. 'Ενα μόνον γεγονός εἰναι τὸ πλέον εύχαριστον : Τὸ ὑπεραφονοῦν ξένων κεφάλαιον ἐμφανίζεται πρόθυμον νὰ συμμετάσχῃ. 'Η ὑπόθεσις τοῦ «Shipping» καὶ δὴ τοῦ τόσον ἐκταθέντος ἐλληνικοῦ, ἀποτελεῖ τὸν ἐλκυστικὸν παράγοντα.

Καὶ ἡ Ναυτιλία, ὃν ἐπιτύχη τὴν ἐντεῦθεν κατὰ ποσοστὸν σημαντικώτερον χρηματοδότησίν της, θὰ καταστῇ καὶ περισσότερον παραγωγικὴ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας. 'Αφονωτέρα θὰ είναι ἡ ἐξ αὐτῆς συναλλαγματικὴ πρόσδοσις, ἐγγύτερον τῆς Οἰκονομίας μας θὰ κινήται. Δεκάδες χιλιάδες ἐργαστικῶν χειρῶν θὰ ἀπασχολοῦνται διὰ τὴν ναυπηγικὴν καὶ ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν μας.

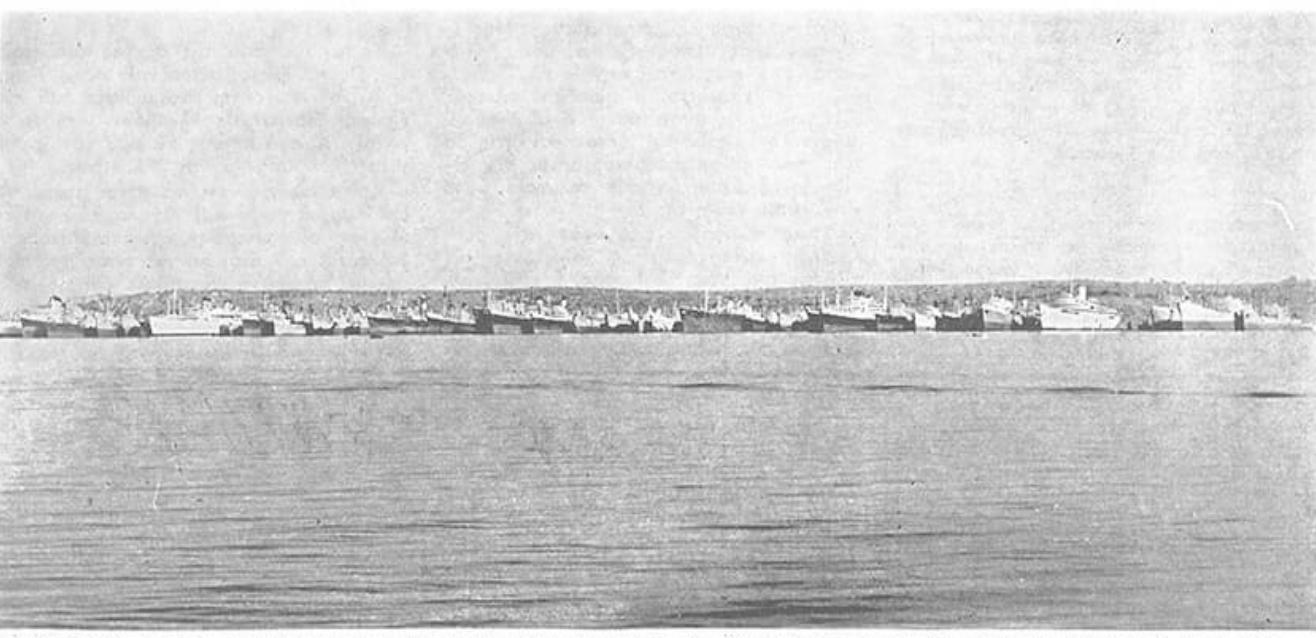
## ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΑΣ

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

Αἱ στήλαι αὐτοὶ δὲν θὰ είχον τι νὰ παρατηρήσουν, λόγῳ ἀναρμοδιότητος, εἰς τὰ παρά τοῦ κ. Ντωμπάρων προβαλλόμενα, ὃν δὲν ἀνεφέρετο οὗτος καὶ εἰς τὰς Ἀγγλίας ναυτιλιακὰ ἐμβάσματα. «Ποσοστὸν — ἐτονούσε — 15 - 20% τούλαχιστον τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγματος, ὅπερ εἰσάγεται εἰς τὴν 'Ελλάδα, μέσω τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ κέντρου τοῦ Λονδίνου, ἀποτελεῖ καθαρῶς βρετανικὴν συμβολῆν».

Ούδεν τὸ ἀνακριβέστερον τοῦ ἀνωτέρω ισχυρισμοῦ. Λησμονεῖ, ως φαίνεται, δ. κ. 'Εμπορικὸς Σύμβουλος, ὃτι τὰς Ἀγγλίας

## ΠΥΚΝΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΣΕΙΡΑΙ ΤΩΝ ΑΡΓΟΥΝΤΩΝ



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

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ 1968 - 70

ΗΥΞΗΜΕΝΗ Η ΡΩΣΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ● ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΣΗΜΑΙΩΝ

Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν μας τὰς λεπτομερεστέρας στοιτιστικὰς τῆς transit κινήσεως τῶν Στενών κατά τὰ τρία παρελθόντα ἔτη δι' ὀλας τὰς ἔνοιας, πλὴν τουρκικῆς, σημαίας. Οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ εὐγλότως απεικονίζουν τὰς συμειουμένας ἐξελίξεις εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου, ἔτι τινι μέτρῳ. Μᾶς ἐπιτρέπουν νά συναγάγωμεν καὶ ωρισμένα συμπεράσματα, καθοδίζοντα τὴν θεσιν τῆς κάθε σημαίας εἰς τὴν κίνησιν τοῦ νευρολογικοῦ αὐτοῦ τομέως διὰ τὴν καθόλου Nautiλίαν.

Διαπίστωσα δεutέρα: "Η νήση μένη συμμετοχή τού Βουλγαρικού και τού ρουμανικού πλοίου, υπόδειγμάσα τὴν ἐν τῷ μεταξὺ ναυτιλιακὴν ἀνάπτυξιν τῶν δύο αὐτῶν χωρῶν τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Μειωσιν, τούνατίον, χαρακτηριστικήν τοῦ ἐπιτελουμένου ἀποκλεισμοῦ τῶν ξένων πλοίων ἀπό τὴν κίνησην τῆς Μάρθας Θωλάσσης, ἔμφανιζουν οἱ ἀριθμοὶ τῆς συμμετοχῆς τοῦ βρετανικοῦ καὶ τοῦ νορβηγικοῦ πλοίου.

Καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ —τοὺς κυριωτέρους κατωτέρω ῥημοστεύμεν — ὑποδεικνύουν τὴν καὶ εἰς τὸ μέλλον θέσιν ἐκάστης Ναυτιλίας εἰς τὴν κίνησιν τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν τράπυμ φορτηγὸν Νεαυτίλισσαν ἔπαισσαν πλέον νότια ἀποτελοῦν οἱ τόσον γνωρίμοι εἰς αὐτὴν λιμένες τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἀφετηρίας στημαντικῆς ἀπαναχολήσεως· Οσαὶ Νεαυτίλισσαν διατηροῦν εἴσιτι τακτικὰς γραμμὰς ἔχουν ἔξασφαλίσει κάποιαν θέσιν, ὅχι πάντως ἀξιόλογον, εἰς τὰς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ πρὸς αὐτὴν μεταφοράς.

Αἱ σημεῖαι τῶν τριών ἀναπτυσσομένων ναυτιλιακῶν χωρῶν — τῆς Ρωσίας, τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Βουλγαρίας — θὰ ὑποκοτάσσησον τὰς ἀπόσυρμενας, κατὰ κύριον δὲ λόγον τὴν Ἑλληνικήν.

<sup>1</sup>Ιδού καὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς transit κινήσεως, οἱ συνολικοὶ καὶ κατὰ σημαίας, τὰς κυριωτέρας, διὰ τὰ ἔτη 1968, 1969 καὶ 1970 :

Μέση σκάφη 8.099 και τόν. γκρός 51.628. 496 έμφανιζεται το 1968. Διά το 1969 οι αριθμοι είναι 7.734 διά τα σκάφη και 49. 846.087 τόν. γκρός και διά το 1970 σκάφη 7.221 και 49.587.244 τόν. γκρός.

Κατὰ σημαίας —τὰς κυριωτέρας— ή κίνησις τῶν τελευταίων τριῶν ἔτῶν ἔχει ὡς ἔξῆς :

## ΘΑ ΚΑΤΑΝΤΗΣΗ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ :

Ματαία ἀπειδείχθη ἡ ἐπίμονος τῶν στηλῶν αὐτῶν προσπάθεια, ὥπως προκληθῇ τὸ ζωνόστερον ἐνδιαφέρον ἀρμόδιων καὶ ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ἐπικυριουμένην εἰσοδολή τῶν ξένων συμφερόντων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Συνεκινήθησαν, βεβαίως, ὡρισμένοι ἐφοπλιστικοί κύκλοι, πλὴν χωρὶς τὸ ἀπειδείχθεν παρ' αὐτῶν ἐνδιαφέρον να ἔχῃ τὴν οἵσαν θά διφειλέων εύρετέραν ἀπῆκησιν μετοξῦ του ἐφοπλιστικού καὶ του κρατικοῦ ποράργου.

"Ολοι ἀνάγνωρίζουν καὶ ἔχουν διαπιστώσει τὸ γεγονός τῆς πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφῆς ξένων — Γερμανῶν καὶ Νορθηγῶν — ἐφοπλιστῶν. Πλὴν ἀρκοῦνται εἰς τὴν διαπίστωσαν αὐτὴν καὶ μὴ ἔχοντες τί νὰ προτείνουν διὰ τὴν πρόληψιν τοῦ κακοῦ, ἀντίτιπαρέχονται καὶ τὰς ἐκ τῆς εἰσιθολῆς εἰς βάρος τῶν συνεπείας.

‘Η ἐκσπάσασα, ἄλλως τε, κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἥτις καὶ ὑποχρέωνει εἰς παροπλισμὸν πλεῖστα σσά σκάφη, ἔχει ὑπωσδῆποτε ἀμβλύνει καὶ τὴν ὁδύτητα τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Ή προσφορὰ τῶν πληρωμάτων ἐπιστίμαιεται. Κατὰ συνεπείαν δὲν ἔνοχλούνταί οἱ ἐφοπλισταὶ ἀπό τὴν πορθσληψιν! Ἐλλήνων ναυτικῶν διὰ τὰ καισυφλαρισμένα ἡλληνικά, εἰς ξένους ἐν τῷ

Καὶ ἀντιστάσεως μὴ οὐσῆς, δυνατὸν νὰ  
ἴδωμεν διεθνοποιουμένην καὶ  
τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, καθ' ὑπόδειγμα  
τὴν Αἰγαίων.

της Λιβεριανής.  
‘Ομολογούμεν ὅτι δὲν ζηλεύομεν τὴν κα-  
τάκτησιν αὐτῶν

**ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ ΑΥΤΗ Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ**

Δημοσιεύομεν ἀγελλιπῶς τάς διδομένας ὑπὸ τοῦ Ὑπουργείου ἀπαντήσεις, εἰς τὰ ἐρωτήματα, τὰ ὅποια τίθενται ὑπὲρ ὅψιν τῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ ἀναφέρονται εἰς γαυτεργατικὰς διαφοράς. Ἀπὸ μίαν πρόχειρον συγκριτικὴν μελέτην τοῦ θέματος ἀγόμεθα εἰς διστικῆν τοις, αἱ ὅποιαι — μὲν τὸ σειράν των — προκαλοῦν εὐλογαὶ ἐρωτήματα.

Κατ' ἀρχὴν τὸ συντριπτικὸν ποσοστὸν

Σ η μ αία	Σκάφη	1968 Τόν. γκρός	Σκάφη	1969 Τόν. γκρός	Σκάφη	1970 Τόν. γκρός
Αγγλική . . . . .	32	520.343	23	178.484	29	194.593
Βουλγαρική . . . . .	421	1.373.344	394	1.486.644	416	2.068.835
Αν. Γερμανίας . . . . .	64	510.403	38	457.699	52	760.978
Δ. Γερμανίας . . . . .	97	326.286	78	310.855	87	280.845
Γιουγκοσλαβική . . . . .	273	1.194.205	249	1.255.082	208	993.482
ΕΛΛΗΝΙΚΗ . . . . .	1438	5.621.901	1287	4.818.174	1385	6.542.150
Ιταλική . . . . .	540	4.736.102	539	4.160.415	495	4.466.748
Κυπριακή . . . . .	56	398.236	114	700.368	112	593.881
Λιθεριανή . . . . .	195	1.425.023	175	1.342.138	190	1.630.344
Νορβηγική . . . . .	68	899.215	110	1.506.512	123	1.324.786
Ρουμανική . . . . .	299	1.326.902	296	1.557.668	302	1.770.009
Ρωσική . . . . .	3298	25.978.635	3394	25.580.989	3822	28.960.599
Σ ύ ν ο λ ο ν . . . . .	8099	51.628.496	7734	49.846.087	7221	49.587.244

τῶν ἐρωτημάτων ἀναφέρεται εἰς τὸ έαν ἐργασία τις — κατονομαζομένη εἰς τὴν σχετικήν ἀναφορὰν — συνεπάγεται η̄ όχι πρὸς πληρωμὴν ιδιαίτερα — ἔξτρα — ἀμοιβῆς. Αἱ ἀπαντήσεις τοῦ Υ.Ε.Ν. — ὅρθιόταται — εἶναι εἰς τὸ σύνολον σχεδὸν παγίως καὶ ὀμοιομόρφως δρυπτικαί.

Τὸ πλεῖστον τῶν ἐρωτημάτων θέτουν ἐκ τῶν ὡκεανῶν αἱ πλοιάρχοι τῶν Ἑλληνικῶν

καὶ πρὸ πάντων τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνοκτήτων σκαφῶν. Δὲν εἶναι, δῆμως, σπάνιαι καὶ αἱ περιπτώσεις, καθ' ἃς ναυτεργατική τις «διάφορά» τίθεται ὑπὸ δῆμου τοῦ Ε.Ν. ὑπὸ Ναυτιλιακοῦ Γραφείου ἢ καὶ Ναυτικοῦ Σωματείου.

Αξιοσημείωτον είναι τὸ γεγονός ὅτι αἱ «διαφοραὶ» αὐταὶ δὲν ἀνακύπτουν οὔτε εἰς ὑπερωκεάνια, οὔτε εἰς τουριστικά, οὔτε κανεὶς μεσογειακὴ φορτηγά, παρὰ σπανίως. Αντιθέτως τὰ πληρώματα τῶν ποντοπόρων φορτηγών περιποταστούν εἰς ἄποιος.

Καὶ διερωτᾶται κανεῖς ποὺ οὐδείλεται ἡ φορτίγων πρωτωταυτῶν εἰς... απορίας.

Καὶ διερωτᾶται κανεῖς ποὺ οὐδείλεται ἡ φορτίκη καὶ περιττὴ ἐκ μέσους τῶν πλοιάρχων κλπ. ἀπασχόλησις τῶν ὑπηρεσιῶν Υ. E.N., δταν εἶναι τόσον σαφής καὶ τόσον ορθός ὁ δοῦος τῆς παραγράφου 2 τοῦ Κεφ. Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως; 'Ο δρός αὐτὸς — ισχύει ἀπό τοῦ 1967 — καὶ ἀπό τοῦ 1967 — τὴν πληρωμὴν προσθέτων ἀμοιβῶν διὰ πάσαν ἐργασίαν πλὴν ἐκείνων αἱ ὄποιαι περιοριστικῶς ἀναγράφονται εἰς τοὺς Κεφάλαια B', Γ' καὶ Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

Κατά τὴν παράργ. 2 τοῦ Κεφ. Ζ' τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως μάλιστα πέραν τῶν ὃν μαστικῶς ἀναγραφούμενών εἰς τὰ τρία αὐτὰ κεφάλαια «οὐδὲ εμί αἱ λῃ ή ἐργασίαι.. δύναται να ἀναγνωρισθή καὶ οὐ συμψωνιθῇ τι.. θά παρέγειν δι-

TELEGRAMS NAFTICOS TELEPH. 398241  
REXUL UY

MATEO M. ELEFTERIU  
DIRECTOR

**SHIP SUPPLIES — GENERAL PROV.  
BONDED STORES**

COLON 1563 ESC. 2 TELEPH. 86992  
93855  
NIGHT 88003  
MONTEVIDEO - URUGUAY

καί ω μα λήψεως ιδιαίτερης παγίας ή υπερωρίας ακόμη και στην έργασία την παράγραφον έκεινην.

Τά σχετικά έρωτήματα, έξι όλου, έχουν συνήθως δύο σκέλη: 'Εάν, δηλαδή, ή κατονομαζόμενη έργασία είναι πίστη εἰς τὰ κοθήκοντα τοῦ ναυτικοῦ καὶ έτσι πρέπει νὰ σμείβεται ή σχιδή' ιδιαιτέρας άμοιδής. Καὶ ή μὲν ἀπάντησις ἐπὶ τοῦ δευτέρου σκέλους δίδεται ἀπό τὴν παρατεθεῖσαν διάταξιν τῆς παραγρ. 2 τοῦ Κεφ. Ζ' τῆς Συλ. Συμβάσεως. 'Άλλ' ή ἀπορία τοῦ πρώτου σκέλους δὲν δικαιολογείται, διότι ὁ Κανονισμός 'Έργασίας ἐπὶ φορτηγών πλοίων ίσχυει πλέον τῆς τριακοντετίας, διάστημα πολὺ μακρὸν διὰ νὰ ἐπιτρέπωνται περιθώρια άμφισσιαν καὶ έρωτηματικῶν.

'Αρκεῖ ή «κοινὴ ναυτικὴ πεῖρα» διὰ νὰ γνωρίζουν ναυτικοί, ἀξιωματικοί καὶ πληρώματα, ποιά καθήκοντα καὶ έργασίας, ἐπὶ πλέον τῶν ὥστων ἀναγράφονται εἰς τὸν Κανονισμὸν — κατὰ τρόπον μὴ περιοριστικὸν — εἰδικῶς διὰ ἔκαστον ναυτικὸν καθηκόντων, πρέπει νὰ ἐκτελῶνται κατὰ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἔργασίαν των.

Ποὺ, συνεπάδης, πρέπει νὰ ἀποδώσωμεν τὰς ἑκατοντάδας τῶν ὁμοιομόρφων ἔρωτημάτων καὶ τὴν πρόσθετον ἀπασχόλησιν τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν ὄργανώσεων, διότι ἄγνοια στοιχειῶδων γνώσεων καὶ βασικῶν διατάξεων δὲν δικαιολογείται. 'Εἳν τὸν ὑπάρχη, πράγματι, ἡ τοιαύτη ἄγνοια, θεοχριστὸς ή ἕδρυσις Σεμιναρίων διὰ τὴν ἀμεσον μετεκπαίδευσιν πλοιάρχων καὶ στελεχῶν Ναυτιλιακῶν Γραφείων. Μία ταξινομησία τῶν ἔρωτημάτων ἀπό ἀπόφεως περιεχομένου, καὶ ἀπό ἀπόφεως κατηγορίας τῶν ὑποβαλλόντων ταῦτα, θὰ δημηγορήσῃ τὸν 'Υπουργὸν κ. Ἰω. Χολέδαν εἰς τὴν λῆψιν ἐνὸς ἀκόμη σημαντικοῦ μέτρου, τὸ ὅποιον τὸ μὲν Υ.Ε.Ν. θὰ ἀπαλλάξῃ τοῦ φόρτου τῶν ἀπαντήσεων, εἰς δὲ τὰ πλοία θὰ ἀποκαταστήσῃ τὸ κῦρος καὶ τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιάρχου.

## ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Βασικός ὁ Νόμος: Αἱ ἀκτοπλοίαι μεταφορὰ διαφυλάσσονται ὑπὲρ τοῦ φέροντος τὸ θέντικον σῆμα πλοίου. Αἱ λιμενικαὶ ὄρχαι ἐποπτεύουν εἰς τὴν ἔφαρμογὴν τῆς ἀπαγορευτικῆς διὰ τὰ ξένα πλοῖα διατάξεως.

'Απασχολούνται ὅμως αἱ στήλαι μας ἐπὶ τοῦ ισχύοντος καθεστώτος διὰ τὰς μεταφοράς ἐπιβατών καὶ φορτίων εἰς τὴν 'Ακτοπλοῖαν ἵνα ἐπισημάνωμεν τὴν τάσιν ὠρισμένων ξένων τουριστικῶν σκαφῶν, ὅπως δέχωνται ἐπιβάτας ἀπό ένὸς Ἑλληνικοῦ λι-

μένος εἰς ἔτερον, κατὰ παράβασιν, βεβαίως, τοῦ Νόμου.

'Ορθῶς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἔσπευσε νὰ ἐπιστήσῃ τὴν προσοχὴν τῶν λιμενικῶν ὄρχων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων πρακτόρων τῶν τουριστικῶν πλοίων, ἵνα προλαμβάνωνται αἱ καταστρηγήσεις καὶ η διείσδυσις τῶν ξένων πλοίων εἰς τὴν 'Ακτοπλοῖαν.

Δὲν νομίζομεν ἄσκοπον ἡ πρὸς τὰς λιμενικὰς ὄρχας 'Υπουργικὴ διαταγὴ νὰ γνωστοποιηθῇ εύρυτερον καὶ πρὸς αὐτὰς τὰς ξένας πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, ἵνα μὴ κάποτε μᾶς προβληθῇ καὶ η μὴ ἐπιτρεπομένη ἄγνοια νόμου.

## ΠΑΡΑ ΤΑΣ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩΣΕΙΣ

Θόλοι εἰσέλθουν, λοιπόν, εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν στίβον καὶ τὰ παρηλίκα «Νησιάς» καὶ «Ἀρκάδι», παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἀμφιβόλου ή μᾶλλον ἀδυνάτου ἐπ' αὐτῶν ἔφαρμογῆς τῶν Κανόνων Σόλας 1960 καὶ παρὰ τὰς ἐξ ἐπισήμων χειλέων παρασχεθείσας περὶ τοῦ ἀντιθέτου κατηγορηματικὰς διαβεβαιώσεις.

'Αντιλαμβάνονται, βεβαίως, οἱ τοῦ 'Υπουργείου ὄρμόδιοι, ὅτι ὑπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς βελτίωσιν εἰς τὴν ἐξ ἀπόφεως ἀσφαλείας ἔσχαγγελθεῖσαν προσπάθειαν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ στόλου δὲν πρόκειται νὰ περιμένουν. Θά ητο, ὃν μή τι ἀλλο, ὀσύνετος ὁ ἔφοπλιστής ἐκεῖνος, στοιχεῖος θὰ διέθετε τὰ πολλὰ κεφάλαια διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἐνός συγχρονισμένου, μὲ πλήρη τὴν ἐπ' αὐτοῦ ἐφαρμογὴν ἐφ' αὐτῷ κανόνων ἀσφαλείας εἰς τὰς στοιχειώδεις εὐφυής ἐπιχειρηματικές κατορθώνη νὰ φέρῃ ἐδῶ ἓνα παρηλίκον σκάφος, χωρὶς τὰς προβληθῆσαις διανομένων στοιχείων τὸν ἀκριβῶν σκάφος.

## ΣΥΝΕΞΙΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΑΝΩΜΑΛΙΑΙ

Συνεστήσαμεν τὴν ιδιαιτέραν παρακολούθησιν ἀπὸ τὴν 'Επιθεώρησιν τῶν Ἑμπορικῶν πλοίων τῶν ἐπισκευαζομένων καὶ μετακευαζομένων σκαφῶν τῆς ἐταιρίας Εὔθυμιαδη. Συχναὶ αἱ ἐπισυμβαίνουσαι ἀνωμαλίαι, αἱ ἐκθέτουσαι ἀν μή τι ἀλλο τὸ καλὸν νόμον τοῦ Ἑλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου. Καὶ ὅμως αἱ ἀνωμαλίαι συνεχίζονται. Μετὰ τὴν περιπέτειαν τοῦ «Δῆλος», ητίς ύ-

πεχρέως 400 τουριστας νὰ ἐπιστρέψουν ἀπεροποικῶς εἰς Ἀγγλίαν, ἐγκαταλείψαντες τὴν κρουαζέραν, ιδού καὶ ἀλλη πρὸ ἡμερῶν ἀνωμαλία εἰς τὸ τουριστικὸν «Δελφοί». Τὸ «Ρώμητερ» μετέδωσεν ἐκ Λονδίνου: «Περίπου 100 Βρετανοί, εύρισκομενοὶ εἰς διακοπάς, μετεφέρθησαν ἀεροπορικός χθες τὴν νύκτα ἐνταῦθα ἐκ Ρόδου, διότι παρετόνθησαν ὅτι ὁ κλιματισμὸς καὶ τὸ ὑδραυλικὸν σύστημα ὠρισμένων διασμερισμάτων τοῦ ἑλληνικοῦ κρουαζιεροπλοίου «Δελφοί» δὲν ἐλειτούργουν».

Καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ: 'Εξετέλεσε τὸ ὄχημα ταγαγὸν «Μίνωα» τὸς ἐπιδημίας διὰ τὴν 'Επιθεώρησιν μετασκευάς διὰ τὴν ἀπότησιν διπυθμένων; 'Αν δὲν ἀπατώμεθα, τὸ πρωτόκολλον τῆς ἐπιθεωρήσεως του ἔχει ἡδη λήξει.

\* \* \*

Δριμύταται ησαν αἱ παρατηρήσεις τὰς ὅποιας ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Τουρισμοῦ κ. Μπαλόπουλος ἀπηνθύνει πρὸς τὸν κ. Εὐθυμιάδην, παρουσίᾳ ὅλων τῶν ἀλλων ἔφοπλιστῶν τῆς τουριστικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἐκπροσώπων ξένων μεγάλων ταξιδιωτικῶν Γραφείων, διὰ τὰς καταγγελλομένας ἀνωμαλίας εἰς τὰ τουριστικὰ πλοῖα τοῦ ἐν γόνῳ ἔφοπλιστοῦ.

'Ο κ. Μπαλόπουλος ἔφθασε μέχρι τῆς ἀπειλῆς, ὅτι τὸ θέμα Εύθυμιαδη θὰ φάσῃ μέχρι τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου διὰ νὰ ἀπαγορευθεῖν τὰ ταξίδια τῶν τουριστικῶν σκαφῶν Εύθυμιάδη. Ζωτικώτατα συμφέροντα τοῦ Τουρισμοῦ παραβλάπτονται — ἐτονισεν ὁ κ. Μπαλόπουλος — ἀπὸ τὰς ἀνωμαλίας αὐτὰς, αἵτινες, ἀτυχῶς, συνεχίζονται.

\* \* \*

Καὶ ἀκόμη: Παρακολουθεῖ τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας τὰς περιέργους μεταδολάς εἰς τὰ τακτικὰ δρομολόγια τῶν πλοίων Εύθυμιαδη; Ποία λ.χ. ἀνάγκη ἐπέβαλε τὴν διακοπὴν τῶν δρομολογίων τοῦ «Αιολίς», τῆς γρουμῆς Χίου - Μυτιλήνης καὶ τὴν ἀραίωσιν τῶν δρομολογίων τοῦ «Κνωσός» πρὸς τὰ Δωδεκάνησα;

\* \* \*

'Ἐν κυρίῳ ὄφρῳ καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Μῆπας» οἱ ἔφοπλισται τῶν τουριστικῶν σκαφῶν σκάπτουν τὸν λάκκον τῶν;» ἡ μεγάλη 'Αγγλικὴ ἔφημερίς «Trade Gazette» (φύλλον 2 'Ιουλίου) καταγγέλλει λεπτομερῶς τὰς ἀνωμαλίας εἰς τὰ τουριστικὰ ταξίδια τῶν πλοίων Δ. Χανδρῆ καὶ Κ. Εύθυμιαδη.

Τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ Ἑλληνικοῦ τουριστικοῦ πλοίου παραβλάπτεται. Δικαιολογημέναι αἱ παρατηρήσεις τοῦ κ. Μπαλοπούλου.

## Η ΚΟΙΝΟΤΗΣ ΤΩΝ ΔΕΚΑ

Τὰς παλαιάς ἀνησυχίας διεδέχθησαν νέαι, διά τινα ἐπὶ τῶν μελῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, μετὰ τὴν πρόσφατον ἀπόφασιν περὶ εἰσόδου τῆς Ἀγγλίας καὶ ἐσυνεχίει τῶν τριῶν ἀλλων χωρῶν, τῆς Νορβηγίας, Δανίας καὶ Ἰρλανδίας. 'Η Εὐρώπη καθίσταται μεγάλη — πανίσχυρος, δύναται τις νὰ εἴπῃ — ναυτιλιακὴ δύναμις, η πρώτη. 'Η νέα αὐτῆς Εὐρώπη θὰ διαθέτῃ τὰ μέσα ἐξυπηρετήσεως τοῦ συνόλου τῶν θαλασσῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν της, κατέχουσα τὸ τρίτον τοῦ παγκοσμίου στόλου, ἔναντι μεταφορικῆς ἀπὸ θαλάσσης κινήσεως, μὴ ὑπερβαίνοντας τὸ 27% τῆς παγκοσμίου.

'Ιδιαιτέρως η Γαλλία, ητίς ἐπὶ τοσούτον μακρὸν χρονικὸν διάστημα παρίστα τὸ πρόπυργον κατὰ τῆς διευρύνσεως τῆς Κοινότητος, προσπαθεῖ ἡδη νὰ διερευνήσῃ σαφῶς τὴν νέαν κατάστασιν. Γνωρίζει ὅτι, ὁ βρετανικὸς ἔφοπλισμὸς ἐπεδίωξε τὴν εἰσόδου εἰς τὴν Κοινήν 'Αγορὰν μὲ τὴν πεποίθησιν ὅτι, πάσσων ἀπώλειαν ἔει τῆς συμμετοχῆς — ὡς τὸ παράδειγμα τῶν προϊόντων τῆς Νέας Ζηλανδίας — θὰ ὑπερεκάλυπτε τὸ

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

**Argonaut Suppliers (pty) Ltd**

524/526 ALBANY HOUSE WEST. 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

## ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### ΣΥΝΕΖΗΤΗΘΗΣΑΝ ΜΕΤΑ ΤΟΥ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ ΧΟΛΕΒΑ

πλούσιον μερίδιόν του είς τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τῆς Κοινότητος. Οἱ Νορβηγοί, ἐπιθυμούντες δισκαώς τὴν εἰσόδον, ἐπέγνονται νὰ προσφέρουν τὰς ναυτικάς των ὑπηρεσίας πρὸς τοὺς "Εξ, τους ὅποιους, ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως, ἔθεωρουν ὑπαναπτύκτους. Οἱ Γάλλοι, δῆμοι, ἐφοπλιστοὶ ήθελησαν τὴν κοινὴν πολιτικὴν σὺν τῇ βασικήν σκέψιν, ὅτι ἡ πολιτικὴ σύντηθε ἡδύνατον νὰ προσασπίσῃ τὰς θαλασσίας μεταφοράς τῆς Κοινότητος ἐναντὶ τῆς ἐπιρροῆς τῶν τρίτων.

'Ἄλλ' ἡ Κοινότης τῶν Δέκα, ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης, δὲν είναι ἡ Κοινότης τῶν "Εξ. Διὰ τὸν ἄπλουν λόγουν, ὅτι μεταξὺ τῶν τριών τούτων ἐπρωτοστάτουν οἱ "Ἀγγλοί καὶ οἱ Νορβηγοί. 'Ἐκφράζουν, λοιπόν, τὴν ὅποιων, μήπως τὸ πρόβλημα τῆς προσασπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς Κοινότητος καταστῆ περισσότερον ἐστινερικὸν πρόβλημα παρ' ὅσον είναι ἐξωτερικὸν. Διότι βλέπουν ὅτι, τόσον ἡ Ἱστορία κατανομὴ μεταξὺ τῶν μελῶν ὅσον καὶ ἡ διαφοροποίησις κατὰ λόγουν δυνάμεως ἡ ἔξειδικεύσεως, είναι ὑπόθεσις λίον δυσχερῆς. Τοσούτον δυσχερῆς, ὅστε νὰ φοδουνται μήπως ἡ νέας "ναυτιλιακῆς" Εὐρώπη, καταστῆ περισσότερον τοῦ δέσοντος «ἄγγλικῆς». Τὸ φάσμα τῶν Κόνφερανς καὶ τῶν στεγανῶν διατάξεων τῶν, ἀποτελεῖ πάντοτε ἐν προγούμνεον.

Εἰς τὰς διαφόρους αὐτὰς σκέψεις καὶ κρίσεις, δὲν βλέπομεν μηνυμονευμένην ἀκόμη τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν ρόλον τῆς ὡς διεθνοῦς μεταφορέως. Τμῆμα τῆς Εὐρώπης ἡ Ἐλλάς, διαθέτουσα ἔνα ἐκ τῶν μεγαλυτέρων στόλων τοῦ κόσμου καὶ ἔχουσα τὰς γνωστὰς μετὰ τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς συνδέσεις, δὲν θὰ ἐπειδύμενοι, φυσικά, νὰ ἴδῃ τὰς ναυτικάς της ὑπηρεσίας διεμενομένας ἐκ περιορισμῶν ἡ διακρίσισαν τῆς Κοινότητος. Ἡ ισότης τῶν σημαιῶν ἀποτελεῖ σύμβολον τοῦ ἐλευθέρου κόσμου καὶ ιδικόν της. Καὶ ὡς τοιούτον ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότης, πιστεύμενοι, νὰ τὸ σεβασθή. Ἀλλως, ἐπὶ ματαίω θὰ ἐπισύνῃ τοὺς κινδύνους καὶ τὰ προβλήματα τῶν ναυτιλιακῶν διακρίσεων τῆς Βορείου καὶ τῆς Λαστινικῆς Ἀμερικῆς, ὅπως καὶ τῶν νέων χωρῶν τῆς Ανατολῆς.

#### EIS THN APΩ ANATOLHN

Τὸ ἔτερον μέγα ἐφοπλιστικὸν συγκρότημα τοῦ Χόγκ Κόγκ, ὁ "Ομίλος C. Y. Tung, συντηρητικότερον τῆς Ἐταιρίας τοῦ κ. Πάο Άναπτυξότερον, ἔφθασεν νὰ ὑπολογίζῃ μετὰ τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ναυπηγήσεων, εἰς μίαν δύναμιν τεσσάρων ἑκατοντάριών τόννων, ἐξ ἑκατὸν σκαφῶν, φορτηγῶν, ἐπιβατηγῶν, λαζίνερς, μπάλκ κάρφιερς καὶ δεξαιμενοπλοίων. Ὁ στόλος τοῦ κ. Πάο θὰ φθάσῃ μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν παραγγελιῶν τὰ δέκα ἑκατομμύρια τόννων.

Καὶ ἐπιστημένεται ἡδη ἡ παρουσία τοῦ "Ομίλου Tung εἰς τὸν τομέα τῶν πλοίων - κοντένερος. Ἐπτὰ τοιαῦτα ἑκτελοῦν ἡδη τὴν γραμμὴν "Απω Ανατολῆς - Βορ. Ειρηνικοῦ, ἐνῷ ἔξ πλοίων διὰ κοντένερος ναυπηγούνται εἰς τὰ ιταλικὰ καὶ γαλλικὰ ναυτηγεία, μεταφορικῆς ικανότητος 1.200 κοντένερος τῶν 20 ποδῶν. Μὲ αὐτὰ θὰ ἔγκαινιασθῇ ἡ τακτικὴ

Συνεσκέψθη μετὰ τοῦ κ. "Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας τὸ Προεδρεῖον τῆς Ἐνώπεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, ὑπὸ τὸν κ. Ἀνδρέαδην καὶ συνεζήτησεν ὡρισμένα θέματα, ἀπασχολούντα τὴν Ναυτιλίαν. Πλήρης κατανόησις ἀπόφεων διεπιστώθη. Ὁ κ. Χολέβας παρεῖχεν, ὅπου ἔχειάζεται τὰς ἀναγκαῖας διευκρινήσεις καὶ διεβεβαίωσε τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐπὶ τῆς ἐπιμόνων μερίμνης διὰ τὴν διεκπεραϊστιν ὡρισμένων θεμάτων.

Τὰ συζητηθέντα ἀναφέρονται ἐν συντόμῳ κατωτέρω :

#### ΘΕΜΑ 1ον : ΟΡΓΑΝΙΚΟΝ ΠΛΗΡΩΜΑ

Ἡ "Ἐνωσις εἰς ἔκτενην ἀναφοράν της διετύπωσεν εἰς τὸ "Υπουργείον τὰς ἀπόφεις τῆς ἐπὶ τῆς καθιερώσεως ὁργανικοῦ πληρωμοῦ μετοχής τοῦς πλοίων.

Ἡ "Ἐνωσις προτείνει, ὅπως διὰ τῶν Ἐγκριτικῶν καὶ μόνον Πράξεων ὁρίζεται κατὰ περίπτωσιν τὸ ὄργανον πληρωματικὸν πληρωματικὸν μετοχής τοῦς πλοίων, οἱ ὅποιαι, κατὰ τὴν κρίσιν του, ἀπαιτούνται διὰ τὴν συντήρησιν κλπ. τοῦ σκάφους.

#### ΘΕΜΑ 2ον : ΠΡΟΛΗΨΙΣ ΚΡΟΥΣΜΑΤΩΝ ΦΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Τὸ θέμα τοῦτο ἔξακολουθεῖν γ' ἀποσχολῆ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἡ ὅποια ἐπιβαρύνεται δυσαναλόγως ἀπὸ τὰ πολυάριθμα κρούσματα φευδασθενῶν.

Ἡ "Ἐνωσις ἐπανέρχεται ἐπὶ τοῦ αἰτήματος καὶ παρακαλεῖ ὅπως πρωθητὴ τὸ Σχέδιον Ν.Δ., τὸ ὅποιον ὑπέβαλεν ἐν καιρῷ.

#### ΘΕΜΑ 3ον : ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΣ ΚΩΔΙΚΟΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Ἡ "Ἐνωσις ἔλαβε τὸ Σχέδιον Ν.Δ. περὶ τροποποίησεων τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., τὸ ὅποιον συνέταξε τὸ "Υπουργείον.

Αἱ διατάξεις τοῦ Σχέδιου εἰναι πάρα πολλοῖ, ἀφοροῦν σοβαρὰ θέματα καὶ ἀπαιτούνται πλέον την διοχέτευσιν νέων εἰς τὴν θάλασσαν.

Ὁ κ. Χολέβας ὑπερέχθη ἐντὸς ἔτους τὴν

ἐνορίαν τῆς λειτουργίας τῆς Σχολῆς Πρεδέζης.

τὴν ὥπως τὸ θέμα ἔλθη ἐνώπιον τοῦ Σ.Ε.Ν. κατὰ τὸν Σεπτέμβριον. Ἐγένετο δεκτόν.

#### ΘΕΜΑ 4ον : ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΠΕΡΙ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ

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

Ἡ "Ἐνωσις παρεκάλεσεν ὅπως ἐνημερωθῇ ἐπὶ τὸν ἀντικείμενον, τὰ ὅποια ἔχουν ἀνάγκην νομοθετικῆς ρυθμίσεως, καθ' ὅσον ὁ Α.Ν. 3276/1944, ισχύσας ἐπὶ 25ετίαν καὶ πλέον, ούδε μείον ἐδημοιογργήσεν ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἀνωμαλίαν.

#### ΘΕΜΑ 5ον : ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΧΟΛΗΣ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Τὸ "Υπουργείον είχε προωθήσει νομοσχέδιον περὶ ἀμέσου λειτουργίας τῆς καθ' ὅλα ἐτοίμης Σχολῆς ἐν Ἀγίῳ ΙΩΑΝΝΗ ΡΕΝΤΗ πρὸς φοίτησιν ὑποψήφιων Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τοὺς κατόχους διπλώματος Β' τάξεως.

Ἐξητήθη ὅπως ἐπισπευθῇ ἡ ψήφισις τοῦ Νομοσχεδίου, ἵνα ἀπὸ τοῦ προσεχούντος Σεπτεμβρίου λειτουργήσουν αἱ Σχολαὶ αὐταὶ.

#### ΘΕΜΑ 6ον : ΕΠΙΣΠΕΥΣΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΣΧΟΛΩΝ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Ἐξητήθη ὅπως ἐπισπευθῇ ἡ λειτουργία τῶν Σχολῶν Προπαιδεύσεως ΠΡΕΒΕΖΗΣ καὶ ΝΕΑΣ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ, καθ' ὅσον ἡ λειτουργία τῶν τούτων κρίνεται ὀλόλας ἐπείγουσα καὶ ἀναγκαῖα σιδιάτην διοχέτευσιν νέων εἰς τὴν θάλασσαν.

Ο κ. Χολέβας προσέτελε τὸν τόπον της λειτουργίας τῆς Σχολῆς Πρεδέζης.

Καὶ τὸ ἀξιοσημείωτον εἰς τὴν διάσημην θεματικήν δραστηριότητα τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ.

Καὶ τὸ ἀξιοσημείωτον εἰς τὴν διάσημην θεματικήν δραστηριότητα τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Χόγκ Κόγκ.

## COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

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

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

στρέφεται αύτη πρὸς τοὺς πλέον προηγμένους τομεῖς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, τὰ πλοῖα κοντένερς καὶ τὰ μεγάλα τουριστικά ὑπερωκεάνια τοῦ γύρου τοῦ Κόσμου. Τὸ παρά τοῦ 'Ομίλου Tung ἀγορασθὲν ὑπερωκεάνιον «Κουήν Ἐλίζαμπεθ», πρόκειται —ώς πλωτὸν Πανεπιστήμιον μετὰ τριῶν ἄλλων ἐπιβατηγῶν λάτινερς— νὰ ἀναλάδουν τὰ τουριστικὰ ταξίδια.

## ΦΟΡΔΟΛΟΓΙΚΑ

Νομίζομεν ὅτι οὔτε εὐνοεῖ οὔτε διευκολύνει τὴν προσέλκυσιν κεφαλαίων εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ἐπένδυσιν τούτων εἰς συμπλοιοκτησίας πλοίων ἡ προσφάτως δοθεῖσα ἔρμηνεια περὶ φορολογίας τῶν μερισμάτων A.E., οἱ όποιαι εἶναι μέτοχοι εἰς ἑποπλιστικὴν ἐπιχείρησιν ὥστε τὸ πλοιοκτήσιαν.

Ἡ ὑπαγωγὴ τῶν μερισμάτων μιᾶς 'Ανωνύμου 'Εταιρίου, ἡ ὁποία, πλὴν τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ὥστε τὸ πλοιοκτησιανὸν ἔχει καὶ ἄλλους τομεῖς δραστηριότητος καὶ κερδῶν, καὶ καθ' ὃ μέρος ἀποτελοῦν κέρδη ἐν τῆς συμπλοιοκτησίας, στερεῖ τοὺς μερισμάτους τῆς A.E. τῶν τελευτῶν τούτων κερδῶν, καθ' ὃ ποσοστὸν τούτα μειούνται ἐν τῇς ὑπαγωγῇς τῶν εἰς τὴν φορολογίαν A.E.

Ἡ ἔρμηνεια αὐτὴ δὲν ἔχει καθολικὴν ἐφαρμογὴν, ὅταν μέτοχος τοῦ πλοίου είναι φυσικὸν πρόσωπον, ἔστω καὶ ὃν τοῦτο ἀσκεῖ ἔτερον ἐπάγγελμα ἡ ἐπιχείρησιν κλπ. Τοιουτοτρόπως οἱ μέτοχοι μιᾶς A.E. μετόχοι πλοιοκτησίας ἡ ἑφοπλιστικὴ ἐπιχείρησεως τίθενται εἰς μειονεκτικὴν θέσιν.

Πρόκειται περὶ περιπτώσεως, ἡ ὁποῖα, ἀσφαλῶς δὲν ἔχει σήμερον — τουλάχιστον — γενικῶτέραν σημεσίαν. 'Αλλὰ ἐν ὅφει τῶν μεγάλων κεφαλαίων, τὰ ὅποια ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν ναυπήγησιν ὑπερμεγέθων πλοίων δὲν θὰ πρέπει νὰ ἀποκλεισθῇ ἡ προσέλκυσις κεφαλαίων, διατιθεμένων ὑπὸ A.E. καὶ ἡ ἐπένδυσις τούτων διὰ τῆς συμμετοχῆς αὐτῆς εἰς τὴν πλοιοκτησίαν ἡ τὴν ἑφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν.

Τὸ Y.E.N. πιστεύομεν ὅτι ἔχει ἐπισημάνει τὴν περίπτωσιν καὶ ὡς 'Υπουργός κ. 'Ιω. Χολέδας θὰ θελήσῃ νὰ ὑποδείξῃ τὴν ἀνάγκην ρυθμίσεως τῆς.

## ΟΙ ΓΝΩΣΤΟΙ ΕΚΒΙΑΣΜΟΙ

Μποϊκοτάζ ἡσκήθη πρὸς ἡμέρων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Γκόττεμπουργκ ἀπὸ τὰ ναυτεργατικὰ συνδικάτα τῆς Σουηδίας κατὰ τοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας φορτηγοῦ «Ειρήνη I.», ἐπηνδρωμένοι μὲν ιδικόν μας πλήρωμα. 'Υπερχερώθη ὁ πλοιαρχὸς εἰς τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως, βάσει τοῦ ἀγγλικοῦ μισθολογίου, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοίον ἦτο συμβεβλημένον μὲν τὴν Π.Ν.Ο. Πληροφορθεῖται τὸ γεγονός ὡς Γεν. Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, ἔσπευσεν ἐντόνως νὰ διαμαρτυρηθῇ πρὸς τὴν Διεθνῆ τῶν Μεταφορῶν, τὸ Διεθνὲς Γραφεῖον Ἐργασίας, καὶ τὴν Σουηδικὴν 'Ομοσπονδίαν διὰ τὸν ἀσκηθέντα ἐκβιασμόν.

Εἰς τὸ τηλεγράφημά του ὁ κ. Κατσαρός τονίζει, κυρίως, τὸ γεγονός ὅτι τὸ συμβατικὸν ἐλληνικὸν μισθολογίον εἶναι τὸ προντοῦ 'Αγγλικοῦ. 'Αδικοῦνται, κατὰ συνέπειαν, οἱ Ἑλληνες ναυτικοὶ καὶ παραβιάζονται κανόνες βασικοὶ τῆς καλῆς μεταξὺ τῶν ἑργατικῶν ὄργανών των συνεργασίας. 'Εκβιαστικὴ χωρακτηρίζεται ἡ ἐνέργεια τῶν Σουηδῶν, εἰς οὐδέν ἄλλο ἀποκαπώντα παρὰ εἰς τὴν εἰσπραξιν δικαιωμάτων, οὐδαμόθεν δικαιολογουμένων.

## ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

'Ιδου, λοιπόν, ὅτι μία καλὴ ἰδέα καθίσταται, σὺν τῷ χρόνῳ, πραγματικότης. 'Η σκέψις τῆς πρὸς τὴν πλοιοκτησίαν πρωθήσεως τῶν ὀξείων ἑλληνικῶν πληρωμάτων, ήτις ἀπὸ ἔτους περίπου υιοθετήθη ἀπὸ τὴν ἑταίριον «Πούντα - Ἀρένας», τοῦ Οίκου N. Κονιαλίδη, ἐλαθε σάρκα καὶ ὀστᾶ διὰ τῆς ἀγορᾶς τοῦ πρώτου πλοίου ἐπὶ τοῦ ὅποιου καλούνται νὰ μετασχουν οἱ εἰς τὴν ἑταίριον ἐργάζομενοι "Ἐλληνες ναυτικοί. Δι'" οὓς λόγους ἔχηγειται σαφῶς εἰς τὸ προσφάτως κυκλοφορήσαν «Δελτίον» τῆς 'Εταιρίας, τὸ πρώτον σκάφος, ἐφ' οὐθὲν θὰ διεισαχθῇ τὸ πείραμα, είναι μικρόν, μὴ ὑπερβαίνον τοὺς 1.000 τόν. d.w. Προβλέπεται, δῆμος, ἡ ἀμερικανικής του διὰ συνεχῆ ταξίδια Μαύρη Θαλάσσης - Ἰταλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ ἡ χρονοναύλωσίς του διὰ τὰς ἀκτὰς τῆς 'Αφρικῆς. 'Η ἀσία τοῦ σκάφους, συμπεριλαμ-

βανομένων τῶν ἑξόδων ἑξοπλισμοῦ, ἀσφαλειῶν κλπ., ἀνήλθεν εἰς 1.000 μετοχὰς τῶν 160 δολλαρίων καὶ κατενεμήθη εἰς 1.000 μετοχὰς τῶν 160 δολλαρίων ἑκάστη. 'Ο ἐπιθυμῶν, ἐπομένως, νὰ μετάσχῃ εἰς τὴν συμπλοιοκτησίαν του, δὲν ἔχει εἰμὶ νὰ ἐμβάσῃ τὰ 160 δολλ. διὰ μίαν μετοχὴν ἥ τὸ πολλαπλάσιόν των διὰ περισσοτέρας. 'Ακόμη καὶ ἡ ἔξοφλησης εἰς δοσεῖς τῆς ἀσίας τῆς μετοχῆς ἔχει προβλεφθῆ διὰ τοὺς στερούμενους, πρὸς τὸ παρόν, τῶν ἀναγκαίων μετρητῶν.

Ο περιορισμός τῆς εὐδύνης τῶν μετόχων ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον μέχρι τοῦ πεσού τῆς εἰσφορᾶς των, τονίζεται ιδιαιτέρως εἰς τὸ σχετικὸν ἄρθρον τοῦ ὡς ἄνω περιοδικού, καθὼς καὶ ἡ ὑποχρέωσις τῆς 'Εταιρίας περὶ τακτικῆς καὶ πλήρους ἐνημέρωσεως τῶν συμπλοιοκτητῶν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς δισειρίσεως του.

'Ελπίζομεν ὅτι, εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον, θὰ ἐνημερωθῶμεν ἐπὶ τῆς ἀνταποκρίσεως την ὅποιαν ἡ ὥραια αὐτὴ πρωτοβουλία ἔσχεν ἐπὶ τῶν ναυτικῶν τῆς 'Εταιρίας «Πούντα - Ἀρένας». Τὸ γεγονός ὅτι ἡ πραγματοποίησις τοῦ σχεδίου συνέπεσεν εἰς μίαν ἐποχὴν σοβαρᾶς ὑφέσεως τῆς ναυλαγορᾶς, δὲν νομίζουμεν ὅτι θὰ δυσχεράνη τὴν κατάστασιν. Διότι θὰ ὑπάρξῃ, ὡς ἀντίθαρον, ἡ δεδοκιμασμένη πείρα καὶ ἡ φροντὶς τῆς 'Εταιρίας, εἰς τρόπον ὥστε, παρὰ τὰς ισχνὰς ἀγελάδας τῆς σήμερον, ἡ προσπάθεια νὰ ἐπιτύχῃ καὶ νὰ καρποφορήσῃ. Πρόκειται, ἀλλώς τε, περὶ εἰδικοῦ σκάφους, ἔχοντος ἔξησφαλισμένην τὴν ἀπασχόλησιν.

'Αξίζει, βεβαίως, θερμῶν συγχαρητήριών ὁ Οίκος N. Κονιαλίδη, διὰ τὴν κατανόησιν καὶ τὴν στοργὴν μεθ' ὧν ἀντιλαμβάνεται τὰς σχέσεις μεταξὺ ἑργοδότου καὶ ἐργαζομένων.

## ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΤΟ ΧΑΡΤΟΣΗΜΟΝ

Χαρτοσημάνσεως τιμολογίων ναυτιλιακῶν ἑφδίων συνέχεια. Νεώτερον Ινομοθετικὸν διάταγμα, τὸ ὑπ' ἀριθ. 849/71, κατήργησε τὸ ἄρθρον 7 τοῦ Ν.Δ. 226/1969, τὸ οὗτον, κατόπιν ἐρμηνευτικῆς ἐγκυλίου τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν, ἀπήλλασσε τῆς χαρτοσημάνσεως ἐκ 2% τὰ τιμολόγια ναυτιλιακῶν ἑφδίων, ἀνεξαρτήτως τῆς προελεύσεως των (έγχωρια προϊόντα — ἀλλοδαπής προελεύσεως). Εύνόητον ὅτι ἐκ τῆς ἑφαρμογῆς τοῦ νεωτέρου ὡς ἄνω νόμου τὰ καταπλέοντα εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας πλοῖα θὰ μεριμνοῦν διὰ τὴν ἔγκαιρον ἐν τοῖς τερπικοῦς προμήθειαν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν ἑφδίων, ἵσως δέ, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, τῶν τροφίμων ἢ καὶ τὴν ἔκτελεσιν μικρῶν ἐπισκευῶν, ἐνῷ τὸ δὲ δημόσιον ταμείον, δχι μόνον θὰ ἐστέρειτο τὸ χαρτοσήμου τῶν τιμολογίων, ἀλλὰ καὶ αὐτὸν τοῦ συναλλάγματος, ὃν τὰς ἔγχωριος καὶ ἀλλοδαπῆς προελεύσεως ἡγοράζοντο εἰς τὸ ἔξωτερον. 'Επὶ πλέον ἐνδέχεται καὶ ὥρισμένος ἀριθμὸς ἐργατικῶν χειρῶν, ἀσχολουμένων εἰς τὰς ἐργασίας ταύτας, νὰ στερηθοῦν τῆς ἀπασχόλησεως των.

'Ετέρα δυσχέρεια ἡτοις ἐδημιουργήθη ἐκ τῆς ἑφαρμογῆς τοῦ νέου νόμου — σιωπηρᾶς ἐπὶ τοῦ παρόντος — εἰναι ὅτι Η Οἰκονομικὴ 'Εφορία Πλοίων ἥρξατο νὰ ἀπαιτήσῃ μόνον τὴν χαρτοσημανσίν τῶν τιμολογίων, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀναδρομικὴν χαρτοσημανσίν ἀπὸ τοῦ 1969, ὅπε τοῦ Ν.Δ. 226/69. Καὶ ἐνεβαίωσεν ἔγγραφως ὅτι τῆς χαρτοσημάνσεως ἔξαιρούνται μονον τὰς ἔγχωρια προϊόντα καὶ ἐφ' ὅσην ἡ ἀσία των κατεβλήθη εἰς συναλλαγματα.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι πολλαὶ είχον καταβληθεί προσπάθειαι, τόσον ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ ὑπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Χολέδας διὰ τὴν ἔκδοσιν παρὰ τοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν ἐρμηνευτικῆς ἐγκυλίου, δι' ἡς τὰ τιμολόγια ἑφδίων θὰ ἀπηλλάσσοντο τοῦ χαρτοσήμου, ἀνεξαρτήτως τῆς

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY  
(BERMUDA) LIMITED

## ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπρόσδικος καὶ πλήρης κάλυψης 'Απεργιῶν καὶ Λοκ-αούτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ όροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατὰ τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρας ἀπαιτήσεις τῶν ἑνδιαφερομένων.

Διὰ λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

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

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

# ΣΑΝ ΛΑΪΝ - T.W.A.

## Η ΠΩΛΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ

προελεύσεώς των. "Ηδη διά τού ἄρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 849/71 ή κατάστασις καὶ πάλιν ἀνέτραπη, καὶ ἐν πρός στιγμήν, λόγω τῆς προκληθείσης ἀναστατωσεως μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ λόγω τῶν καταβληθεισῶν ἐνέργειῶν, ὀδρανεῖ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου, οὐδεὶς ἔγγυάται ὅτι δὲν ἥμελεν αὐτὴ ἀναβίωση, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ἡ καταργητικὴ τῆς ἀπάλλαγῆς διάταξις.

"Ἐναπόκειται εἰς τὸν κ. Χολέβαν ἡ ὄριστικὴ ἐπίλυσις τοῦ ζητήματος. Τὰ τιμολόγια τῶν ναυτιλιακῶν ἐν γένει ἐφοδίων, ἀνεξαρτήτως τῆς χώρας προελεύσεώς των, δέονταν νὰ ἀπαλλάσσωνται τοῦ χαρτοσήμου. Περισσότερα οὕτω θὰ προσεπόριζεν ἡ Ἑθνικὴ οικονομία. Πρόκειται ἐν τῇ κυριολεξίᾳ περὶ ἔξαγωγῶν.

"Ἐν τῷ μεταξύ, θυρυθεῖται καὶ ὁ Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ἐξαγωγέων ἐν τῆς δημιουργείσεως καταστάσεως, ὑπέβαλε σχετικὸν ὑπόμνημα πρὸς τὸ 'Υπουργείον Συντονισμοῦ, τὸ διόπτην ἀπήντησεν ὅτι, διὰ τὴν διασφάλισιν ἴσων, τούλαχιστον, δρῶν συναγωνισμοῦ διὰ τὰ ἑλληνικὰ προϊόντα, δὲν καθίσταται δυνατὴ ἡ ἑξουσίωσις ἐγχωρίων καὶ ἀλλοδαπῶν προϊόντων κατὰ τοὺς διενεργουμένους ἐφοδιασμούς πλοίων καὶ ἀφεσταφῶν, καθ' ὅσον ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη ἡ θέσις τῶν ἀλλοδαπῶν προϊόντων θὰ ἐγίνεται, συγκριτικῶς, πλέον συναγωνιστική. 'Η ἀρχὴ αὐτὴ ὑπηργούρευσε καὶ τὴν ἀναδρομικὴν κατάργησιν τῆς ἐν προκειμένῳ ἔξαγωγής τῶν ἀλλοδαπῶν προϊόντων πρὸς τὰ ἔγχωρια.

### EINAI MIA ANALGHI

"Ο «Ἐλληνικὸς Νηογνώμων» ἄγει τὴν ζωὴν τῶν 53 ἑτῶν, χωρίς, ὡς ὕφειλε, νὰ ἔχῃ νὰ ἐπιδείξῃ τὴν δραστηριότητα ἑκείνην, ἥτις ὑπηργούρευετο ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ναυτιλία μας εἶναι μεγάλη καὶ τὸ συμφέρον της ἀπεβαλει νὰ ἔχῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἐθνικοῦ Νηογνώμονα, καλῶς συγκεκριμένον, ἀποδίδοντα ἔργον θετικὸν ὑπὲρ αὐτῆς.

Καλὴ καὶ ἀνιδιοτελῆς ἡ καταβαλλομένη προστίθεια ἀπὸ τὴν διοικησιν τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος, ἵνα ἐπιτελέσῃ οὕτως τὴν ἀπόστολήν του. Πλὴν συνήντησε τὴν ἀδιαφορίαν τοῦ τε ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, ἔξοικειωμένου νὰ ἔχῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ξένων Νηογνώμονων, ἀλλὰ καὶ τοῦ Κράτους, ἀγόνησαντος τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ Νηογνώμονος.

Εἰς τὴν ἑτησίαιν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Νηογνώμονος ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἐπέδιετε τελευταίως ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Νηογνώμονος. Αὐτὸς ὁ κ. Πρωθυπουργὸς συνεζήτησε τὸ θέμα καὶ συνέστησε τὴν ἰδιαίτερων του μελέτην.

'Ο Νηογνώμων διά τοῦ διευθύνοντος Συμβούλου κ. Γ. Κούτση ὑπέδειξεν ὡς συντελεστικά τῆς προαγωγῆς τῆς 'Οργανώσεως μέτρα τὰ ἔξης:

'Αποκαλυπτικὸν τὸ κατωτέρω δημοσίευμα 'Αγγλικῆς Ναυτικῆς Ἐπιθεωρήσεως, τῆς 'Shipbuilding and Shipping Record', διὰ τὴν ἐκρυπτώ πραγματοποιουμένην ἡ μᾶλλον πραγματοποιηθεῖσαν πώλησιν τῶν σκαφῶν τῆς Σάν Λαΐν εἰς τὴν ἀεροπορικὴν ἐταιρίαν τῆς 'Αμερικῆς T.W.A. Πωληταί: 'Η Ολλανδ.-Αμερικα Λαΐν καὶ ὁ κ. Κιοσέογλου. Μεταξύ τῶν σκαφῶν αὐτῶν καὶ τὸ ἐκ τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων παρασχωρηθὲν εἰς τὸν κ. Κιοσέογλου «Στέλλας 'Ωκεανίς», διὰ τὸ οποίον συμβατικῶς ἀπηγορεύετο ἡ εἰς ξένους ἐκποίησις.

Δὲν γνωρίζουμεν ποίαν θὰ τηρήσουν στάσιν, ἐν προκειμένῳ, ἡ ιδικὴ μας «'Ολυμπιακή», τῆς ὁποίας ἀμέσως θίγονται τὰ συμφέροντα καὶ τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, διῆπερ ἐπιβάλλεται νὰ ἔρευνήσῃ τὰ τῆς ὑπέρσεως, συγκεκριμένας διὰ τὸ «Στέλλας 'Ωκεανίς». 'Η πώλησις, καθ' ἡμάς, κείται ἔκτος τῶν διὰ τοῦ παρασχωρητηρίου συμβολαίου καθοριζομένων περιορισμῶν. Εἶναι, δηλαδή, παράνομος. Τὸ 'Υπουργείον ἔχει τὸν λόγον. Αἱ ἀπόψεις τῆς στήλης αὐτῆς εἴναι γνωσταὶ ἐπροσγομένων δημοσίευμάτων!

Τὰ μὴ ὑπεράφθονα διαθέσιμα τῆς E.T. B.A. ἔρχονται, δηλαδή, νὰ καλύψουν ἀνάγκας τῆς T.W.A. καὶ οὐχὶ 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Κρίνεται τούτο σκόπιμον, ἀλλὰ καὶ νόμιμον; Τὸ ἔρωτημα πρὸς τοὺς ἀρμόδιους ὑποβάλλεται.

'Ιδού, ἐν πιστῇ μεταφράσει, καὶ ἡ σχετικὴ εἰδῆσις, ὡς ἀνεγράφη εἰς τὴν 'Αγγλικὴν 'Ἐπιθεωρήσιν:

'Η 'Τράνς Γουόρλντ 'Ερλαΐνς' (T.W.A.) τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἐπέτυχε τὴν ἀδειαν τοῦ Συμβούλου 'Αστικῆς 'Αεροναυτικῆς διὰ τὴν παρ' αὐτῆς ἔξαγορὰν τῶν 86% τῶν μετοχῶν τῆς «Σάν Λαΐν» τῶν 'Αθηνῶν, ἥτις διοθέτει τὸν γνωστὸν στόλον κρουαζιεροπλοίων πλοιοκτησίας τῆς 'Χόλλαντ 'Αμέρικα Λαΐν» καὶ τού κ. Χ. Κιοσέογλου.

Iov) Εἰς τὰ ναυπηγούμενα ἐν 'Ελλάδ: πλοία καὶ τὰ ἐκτελούντα μετασκευάς μεγάλης ἐκτάσεως, βάσει τῶν ὑπὸ τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως θεοπισθέντων μέτρων χορηγήσεως πιστωτικῶν διευκολύνσεων, νὰ τεθῇ νομοθετικῶς ὁ δρός, ὅπως κατατάσσωνται εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα ἢ, τουλά-

'Αναμένεται ἡ σχετικὴ ἔγκρισις τῆς 'Αμερικανικῆς Κυβερνήσεως. Σημειωτέον ὅτι, ὃ ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω Συμβούλου 'Αστικῆς 'Αεροναυτικῆς ὁρίσθεις ἐμπειρογνώμων ἀπεφάνθη ὅτι, ὃ ὑπὸ τῆς T.W.A. ἀνωτέρω ἔξαγορὰ τῆς «Σάν Λαΐν» δὲν ἦτο σύμφορος, λόγω τῶν σοδορῶν οικονομικῶν κινδύνων τοὺς ὁποίους ἐμπειρίεχει. Τὰ 14% τῆς «Σάν Λαΐν» θὰ διατηρηθοῦν ὑπὸ τοῦ κ. Κιοσέογλου. Πρόκειται περὶ τῆς ὅλης συμφωνίας ἡ ὁποία εἶχε κλεισθῆ ἀπὸ τοῦ 'Απριλίου παρελθόντος ἔτους, βάσει τῆς ὁποίας ὁ κ. Κιοσέογλου θὰ παραμείνῃ ὡς Διευθύνων Σύμβουλος, ὃ καὶ 'Χόλλαντ 'Αμέρικα Λαΐν» θὰ περιορισθῇ εἰς τὸν ρόλον τοῦ πράκτορος.

Μετὰ τῆς «Σάν Λαΐν» η T.W.A. θὰ ἀποκτήσῃ τὴν συγγενὴ ταύτης ἐταιρίαν «Οσεανική Σίππιγκ», ὡς καὶ τὴν παραφάδα τῆς «Ελλένική Σίππιγκ Αϊτζενσου», ἀντὶ τοῦ ὡς έγγιστα συνολικοῦ ποσοῦ \$ 11.900.000.

Τὰ διὰ τῆς ἔξαγορᾶς καλυπτόμενα κρουαζιερόπλοια είναι τὰ χωρητικότητος 2.682 τόνων γκρός «Στέλλα Μάρις II» καὶ 2.800 τόνων γκρός «Στέλλα Σολάρις», ἀμέσου πλοιοκτησίας τῆς «Σάν Λαΐν», ὡς καὶ τὸ Χωρακότητος 5.051 τὸν γκρός «Στέλλα Λαΐν» τῆς «Οσεανική Σίππιγκ».

Τέσταρτον σκάφος, τὸ χωρητικότητος 13.500 τόνων γκρός, πρών «Καμβόζη», ἡγράσθη ἀπὸ τὴν «Μεσσαζερί Μαριτίμ», τὸν παρελθόντα 'Απριλίον, ὑπὸ τῆς T.W.A. καὶ εύρισκεται ὑπὸ μετασκευὴν εἰς τὸ Πέραμα. Τούτο θὰ ὀνειρασθῇ «Στέλλα Σολάρις II». 'Υπολογίζεται ὅτι θὰ ἀρχίσῃ κρουαζιέρας ἀπὸ τὸν προσεχόντα ἔτους 1972. 'Οι γνωστοί, τὰ κρουαζιερόπλοια τῆς «Σάν Λαΐν» ἔκτελούν πλόσια τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον καὶ εἰς τὴν Καραϊβικὴν κατὰ τὴν χειμερινήν.

Διὰ τὸν συναφείσης συμφωνίας η T.W.A. ἀνέλασεν ὅπως ἔγγυηθῇ διὰ τὰς ἐπιπλέον \$ 4.100.000 ὑποχρέωσεις πληρωμῆς τῆς «Σάν Λαΐν» καὶ διὰ τὰ χρέα \$ 5.000.000 πρὸς τὴν 'Χολντέκο', παναιμακήν παραφάδα τῆς TWA, συσταθείσαν παρ' αὐτῆς διὰ τὴν ἔχοράν των μετοχῶν τῆς «Σάν Λαΐν» καὶ τῶν μετοχῶν τῆς «Χόλλαντ»

λέγεται ὅτι, μεταξύ τῶν ἄλλων, η T.W.A. ἀποβλέπει εἰς τὴν πραγματοποίησιν συνδυασμῶν ταξιδίων ἀέρος καὶ θαλασσῶν κρουαζιέρων.

χιστον, λαμβάνουν διττὴν κατάταξιν (Dual Classification), δηλονότι, παρ' ἀλλοδαποῦ μεν Νηογνώμονος, τῆς τάξεως π.χ. τοῦ Lloyd's Register of Shipping ή τοῦ American Bureau of Shipping, ταυτοχρόνως δὲ καὶ παρὰ τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις ὁ 'Ελληνικὸς Νη-

## "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

γνώμων θὰ ἐλάμβανεν αἰσθητῶς μειωμένα δικαιώματα κατατάξεως.

Σοντ 'Η δημιουργία ἐν Ἑλλάδι ἀξιολόγου καὶ αὐτοδύναμου, κατά τὸ δυνατόν, Ἀσφαλιστικής Ἀγορᾶς διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων καὶ τὴν ἀνεξαρτοποίησιν αὐτῶν, ἐν συνδιασμῷ μετὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος, ἐκ τῆς ἀποκλειστικῆς ἑξαρτήσεως τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Λογικά τὰ προβαλλόμενα αἰτήματα. Αὐτά δὲ θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ἐπί στερρῶν βάσεων πλήρη συγκρότησιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ Νηογνώμονος. Ἡ υπαρξίας του ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην. Αἱ ὑπηρεσίαι του θὰ διευκολύνουν τὴν ἀπόρρεσιν τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἐκμετάλλευσιν, ἐνῷ καὶ θὰ ἐνισχύσουν τὴν ἀρχαριμένην προσπάθειαν τῆς ἀσφαλιστικῆς χειραφετήσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

## ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

"Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τὴν ἔκθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς «Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Ἀσφαλίσεων Πλοίων καὶ Ἀεροσκαφῶν» ἐπὶ τῶν πετραγμένων τοῦ 1970, (ἔκτη χρῆσις). Πλήρως ἐνθαρρυντικὰ τὰ ἀποτελέσματα, μὲ καροκτηριστικὴν τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἔργου τῶν ἀσφαλίσεων.

Ἡ Ἐταιρία συμμετέσχεν εἰς τὴν ἀσφάλισιν 2.282 σκαφῶν, ἐξ ὧν 2.035 ἐλληνικῶν συμφέροντων, χρητικούτος 24.750.000 τ. Ἀνελήθθησαν ἀσφαλίσεις συνολικοῦ ποσοῦ 210 ἑκατομ., δολλ. Τὰ εἰσπραχθέντα συνολικά ἀσφάλιστρα ἀνῆλθον εἰς 5.371.094, ἔναντι 3.348.957 τοῦ 1969 (αὐξησις 60, 38%). Αἱ πληρωθεῖσαι ζημιές ἡσαν, βεβαιώς, ὑδημένα ἀναλόγως (δολλ. 2.800.759). Εἰς τὸ ποσόν, δύμως, αὐτὸν περιλαμβάνονται καὶ ἐκκαθαρίσεις προηγουμένων χρήσεων. Διὰ τὰς ζημιές αὐτὰς εἶχον κρατηθῆ ἀνάλογα ἀποθέματα.

Τὰ καθαρά, τελικῶς, κέρδη, μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν τεχνικῶν ἀποθεμάτων κινδύνων ἐν ισχύι καὶ ἐκκρεμῶν ζημιῶν, ἀνῆλθον εἰς 238.526 δολλ., μὲ διανεμήσεον μέρισμα δολλ. 180.000.

Ἡ καλὴ ἀκριβῶν ἔξελιξις τῶν ἔργασιών τῆς Ἐταιρίας, τὴν διαχείρισιν τῶν ὁποίων ἡ Διοίκησις, μετὰ τῆς ἀποβαλλομένης σωφροσύνης καὶ συντρητικότητος ἐπιτελεῖ, ἔρχεται νὰ ἀποδεῖξῃ πόσον εὐρὺ περιθώριον ἀναπτύξεως περικλειεῖ παρ' ἡμῖν ὁ κλάδος τῆς Ναυτικῆς ἀσφαλίσεως καὶ πόσον

πολύτιμον θὰ εἰσφέρῃ ἔργον διὰ τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν προβολὴν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου ἡ συσταθεῖσα Κοινοπραξία ἀσφαλίσεων πλοίων καὶ ἀεροσκαφῶν. Πραγματικὴ ἑθνικὴ ναυτασφαλιστικὴ ἀγορά, σὺν τῷ χρόνῳ, θέλει δημιουργηθῆ.

## ΤΑ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΡΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σύνδρομον τῆς κρατούσης κρίσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν καὶ ἀισθητὴ κάμψις τῶν ἔργασιών εἰς τὰς ἐπισκευάς τοῦ Περάματος. Ὅπολογίζεται αὐτὴ — κατὰ σχετικὴν δῆλωσιν τοῦ Προέδρου τῶν Σιδηροδρομικῶν Πειραιῶν κ. Ἰ. Εὐφρατιμίδη — εἰς 40% διὰ τὴν λεπτοποίησιν καὶ εἰς 30% διὰ τὰς μηχανουργικὰς ἔργασίας. Τὰ πλείστα τῶν ἐδὼν καταπλεόντων ποντοπόρων σκαφῶν δὲν ἐκτελοῦν ἐπισκευάς. Λαμβάνουν τὴν ἄγουσταν πρὸς τὰ ἀγκυροβόλια τοῦ Κερατσινίου καὶ τῆς Κυνουσούρας. Πάντως ἡ κάμψις, λιαν αἰσθητὴ εἰς ὀρισμένα ἔργοστασία, θεωρεῖται ἐποχικῆς φύσεως, ἀναμένεται δὲ ὅτι τὸν προσεχῆ Αὔγουστον θὰ σημειωθῇ ἀνάκαμψις τοῦ δείκτου τῶν ἐπισκευῶν.

"Ομως ὥρισμένα ἔργοστασία ὅχι μόνον δὲν ἐπηρέαζονται ἐκ τῆς σημειουμένης συστολῆς, ἀλλὰ ἀπεναντίας ἀντιμετωπίζουν φόρτον ἔργασιών, μὲ ἀπότελεσμα μέρος τούτων νὰ ἀναθέτουν εἰς ἄλλας μονάδας ἡ καὶ ὑπεργολάδους. Συμπτωματικῶς τὰ ἔργοστασία ταῦτα ἔχουν συμπτῆσει κοινοπράξιας μὲ ἄλλας ισχυρὰς μονάδας ἡ ιδιώτας, ὡς ἐπὶ παραδείγματι τὸ ἔργοστασίου τοῦ κ. Γουζούσας, τὸ ὄποιον προήλθεν εἰς συνεργασίαν μὲ ἐλληνοαμερικανικά ἀφοπλιστικά συμφέροντα, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῶν κ.κ. Λίβα, Ἀμαραντίδη καὶ Παπαγεωργίου. Ὁ κ. Γουζούσας ἔχειστισθε τὸν χώρον τοῦ ἔργοστασίου τοῦ εἰς δύο συσταθεῖσας ἑταίριας, τὴν «Πέραμα Σήπτιγιαρντ» καὶ τὴν «Σῆπτη Ντηζάΐν», ἐνῷ συγχρόνως προέβη εἰς τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων του κατὰ 500 τετρ. μέτρα. Διὰ τὴς συνεργασίας ταῦτης σκοπεῖται ἡ ὄρθολογικότερον τρόπον ἐκτέλεσις τῶν ἀναλαμβανομένων ἔργασιών. Τὸ ἔργοστασίου Γουζούσας ἀντιμετωπίζει τοιούτον φόρτον ἔργασιών, ὥστε μέρος τούτων ἀναθέτει εἰς τὸ παραπλεύρως ἔργοστασίου τοῦ κ. Δημ. Καρρά ὡς καὶ εἰς ὑπεργολάδους. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τρέχοντος ἔτους ἔχειτέλεσεν εὑρείας ἐκτάσεως ἐπισκευαστικάς ἔργασίας εἰς 12 σκάφη, ἐκτός τῶν πολλῶν

ἄλλων μικροτέρας ἐκτάσεως ἔργασιών. "Ηδη τὸ ἔργοστασίον ἀσχολεῖται μὲ τὰς εὐρείας ἐπισκευάς τοῦ καταστραφέντος ἐκ πυρκαϊᾶς μπόλικ κάρριερ «Φοίνιξ». Τὸ σκάφος ἀπειλώθη πλήρως καὶ ἐπισκευάζονται αἱ κύριαι καὶ βοηθητικαὶ μηχαναὶ.

"Ως πληροφορούμεθα τὰ προαναφερόντα προέρχονται εἰς διαπραγματεύσεις καὶ μετὰ τοῦ ναυπηγείου τοῦ κ. Ζέρβα εἰς Ἀμπελάκια Σαλαμίνος διὰ τὴν ἰδρυσιν ναυπηγείου δυναμένου νὰ κατασκευάζῃ πλοία μέχρι 30.000 τόνων d.w. διὰ τῆς μεθόδου τῆς προκατασκευῆς τῶν τμημάτων καὶ τῆς ἐθαλάσσης συγκολλήσεως.

"Ἀνοδὸν ἐπίσης ἐμφανίζει καὶ ὁ δείκτης ἀπασχόλησεως τοῦ ἔργοστασίου τοῦ κ. Μαλτάκη, τὸ ὄποιον ὡς γνωστὸν κοινοπράκτει μετὰ τοῦ ναυπηγείου ΕΛΒΕΣ τοῦ κ. Χανδρῆ εἰς Ἀμπελάκια. Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμην τρέχοντος ἔτους ἐπεσκευάσθησαν ὑπὸ μόνου τοῦ ἔργοστασίου τούτου συνολικῶν 18 πλοία. Ἡ ἀξία τῶν ἔργασιών ἀνήλθε εἰς 60.000.000 δρχ. Συνάμα τὸ ἔργοστασίον προέβη εἰς μηχανολογικὴν καὶ κτιριακὴν ἐπέκτασιν ἀξίας 50 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

"Ο ἔκροσωπῶν τὸ ἔργοστασίον καὶ ἀντιπρόσδρομος τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Σιδηροδρομικῶν κ. Δρακόπουλος, παρέχων τὰ ἀνωτέρω στοιχεῖα, διετύπωσε καὶ ὥρισμένα παράπονα τῆς τάξεως λόγω τῆς παρεμβολῆς δυσχερείων τινῶν ἐκ μέρους τοῦ Ο.Δ.Π. Κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔργασιών εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τοῦ Περάματος, ἀπίνατα καὶ θὰ θέσῃ ὑπ' ὄψιν τῆς διοικήσεως τοῦ Ὁργανισμοῦ.

"Ἄξιολογος, τέλος, εἶναι καὶ ἡ ἀπασχόληση τοῦ ἀρτίου μηχανουργείου «Ναυσί», τὸ ὄποιον ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἐγκανιάσῃ τὰς νέας τοῦ ἔργοστασίου τοῦ Περάματος.

## ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

"Ἐὰν ὁ ἐμπρησμὸς ἐπὶ οἰουδήποτε πλοίου ἀποτελῇ σοβαρὰν ἀξιόποινον πρᾶξιν, ὁ ἐμπρησμὸς ἐπὶ πετρελαιοφόρου ἀποτελεῖ ἐν ἐκ τῶν πλέον ἐπικινδύνων καὶ κακοήθων ἐγκλημάτων. Μὲ τοὺς λόγους αὐτοὺς δὲ «Ἄγγλος δικαστής ἐπετίμησε τοὺς τρεῖς νεαρούς Βρετανούς ναυτικούς, οἱ ὅποιοι ἐδικάζοντο, διότι ἀπεπειράθησαν νὰ θέσουν πυρκαϊᾶν ἐπὶ τοῦ μεγάλου ἀγγλικοῦ τάνκερ, ἐφ' οὐ ὑπέρτεουν».

"Δείκνυα τῶν καιρῶν ἡ πρᾶξις. Διότι δεικνύει τὴν ἀπό τηλευρᾶς ἐμψύχου ὥλικου κατάστασιν τῆς καθόλου ναυτιλίας. Τὴν Ἑλλειψιν, δηλαδή, τοῦ πατριοπαραδότου ἐκείνου δεσμοῦ, δῆτις συνέδεεν ἀνέκαθεν τὸν ναυτὸν μὲ τὸ πλοίον του, ὡς πεδίον, μιᾶς διὰ βίου ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας καὶ ὡς μέσου ἐξασφαλίσεως τῆς ζωῆς του. Καὶ τὴν Ἑλλειψιν ἀσύμη τῆς συναισθήσεως εὐδύνης, ἔναντι τῆς ζωῆς τῶν συναδέλφων του καὶ τῆς ξένης περιουσίας.

"Εἰχον κουρασθῆ ἀπὸ τὴν θάλασσαν — ἀπέδειξεν ἡ ἀνάκρισις — καὶ ἐσκέφθησαν ὅτι, ἀνέκαστον τὸ πλοίον των, θὰ τοὺς ἐδίδετο ἡ εὐκαιρία νὰ ἐξοφληθοῦν καὶ νὰ παλιννοστηθοῦν. Δὲν γνωρίζει τις μὲ τὶ νὰ ἀπορήσῃ περιστότερον: Μὲ τὴν πώρωσιν ἡ τὴν ὁφέλειαν.

"Μολονότι οἱ ἀσυνείδητοι νεαροὶ κατεδικάσθησαν εἰς τριτή φυλάκισην, τὸ τραγικὸν γεγονός παρήλθε σχεδὸν ἀπορτήρητον εἰς τὸν βρετανικὸν Τύπον. Ἀναλογιζόμεθα, δημοσίως, πούδροι θὰ ἐξαπελύνοντο ἑάν, διῆνοιτο, συνέδαινε παρόμοιον τις εἰς τὴν ιδικήν μας Ναυτιλίαν. Εὔτυχως ὅτι οἱ «Ἑλληνες ναυτικοί, ἔστω καὶ οἱ ἄνευ παραδόσεως, οὔτε πεπωρωμένοι εἰναι οὔτε ἀφελεῖς. Συνδέονται, κατὰ κάποιον τρόπον, μὲ τὸ πλοίον των, εἶναι φιλότιμοι καὶ δὲν ἔχει τόσον ἀμβλυνθῆ ἡ συναίσθησις τοῦ καθήκοντός των. Δι' αὐτό, ἀλλωστε, καὶ καταλέγονται μεταξὺ τῶν καλυτέρων καὶ ἀξιωτέρων πληρωμάτων τοῦ Κόσμου. Εἶναι περιζήτητοι.

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

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

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

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

Head office : 2000 Hamburg 1, 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 Pfer,	P.O.Box 66,	Teleph: 33 50	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,		Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,		Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

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

# Ο κ. ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. ΚΑΡΡΑΣ

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

Ειδικὸν ὀλοτέλειδον ἄρθρον ὑπὸ μίαν ὡραίαν φωτογραφίαν, ἀφιέρωνει τὸ τεύχος τοῦ Μαῖου τοῦ «Surgeon», περιοδικῆς ἐκδόσεως τοῦ American Bureau of Shipping, εἰς τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν κ. Ιωάννην Μ. Καρρᾶν". Ή ἀναγνώρισις τῆς λαμπρᾶς ἐφοπλιστικῆς σταδιοδρομίας καὶ τῆς ἀφύου ἐπιχειρηματικῆς αὐτοῦ δραστηριότητος, ἔχουν καταστήσει τὸν κ. Καρρᾶν, ἐπίλεκτον μέλος τῆς Ἀμερικανικῆς κοινωνίας, ἦν αἱ ἐπαγγελματικαὶ ἀπασχολήσεις του τῷ ἐπέβολῳ ὡς δευτέραν πατρίδα. Εἰς τὸ κύκλον τῆς ναυτιλιακῆς δράσεως, ἡ ἀναγνώρισις αὕτη ἀντανακλᾷ εἰς διαφόρους τιμητικὰς διακρίσεις, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἡ ἐκλογὴ του ὡς μέλους τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, δὲν ἀποτελεῖ τὴν μικρότεραν. Εἰς μίαν γλαφυράν ἀφήγησιν, τὴν ὅποιαν δίδουμεν κατωτέρω ἐν ἐλευθέρᾳ μεταφράσει, ἡ διεύθυνσις τοῦ περιοδικοῦ ἐπιτυχάνει διὰ τῆς ἀλληλοιδιαδοχῆς τῶν ἀπαντήσεων καὶ τῶν σχολίων, νὰ δώῃ μίαν ζωντανήν εἰκόνα τῆς προσωπικότητος τοῦ κ. Ιωάννου Μ. Καρρᾶ καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς αὐτοῦ ἑξελίξεως. Μερικοὶ ἐπιτυχεῖσι χαρακτηρισμοὶ καὶ ὅλιγα σκέψεις διὰ τὸ μέλλον, κλείουν τὴν ἐνδιαφέρουσαν ταύτην συνέντευξιν.

Χαίρομεν ιδιαιτέρως, δοσάκις οἱ ἀριστεῖς τοῦ ναυτιλιακοῦ μας συγκροτήματος εὐρίσκουσιν τὴν ἐπιβαλλομένην προβολὴν εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν Τύπον. Ή ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ «Σερβέγιορχ καθιερωθεῖσα ἐμφάνισις τῶν κυριωτέρων φυσιογνωμιῶν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, δεικνύει τὴν ἐκτίμησιν τῆς ὅποιας χάριτος διεθνῶς ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καὶ οἱ δημιουργοὶ τῆς. Αἱ δὲ ἐπιγραμματικαὶ κρίσεις τοῦ κ. Καρρᾶ διὰ τὴν Μητέρα Πατρίδα, ἀποδεικνύουν πόσον "Ἐλληνες ὑπῆρχαν καὶ παραμένουν οἱ δημιουργοὶ οὗτοι. Ιδίουν τώρα τὸ πλήρες κείμενον τοῦ ἀρθρου.

"Απὸ τοῦ ἀνέτου, ἀλλ' ἀπλοῦ γραφείου του, ὑπεράνω τῶν στενωπῶν τῆς Ντάουν-Τάουν τοῦ Μανχάσταν, ὁ κ. Ιωάννης Μ. Καρρᾶς, ὅστις αὐτοσποκαλεῖται μειδιῶν ὡς ὁ ἐν λευκῷ πρεσβευτής τῶν παγκοσμίων ναυτιλιακῶν συμφερόντων τῆς οἰκογένειας του, παρατηρεῖ τὰς ἀκτίνας τοῦ μεταφερμούντος ἡλίου νὰ λάμπουν εἰς τὴν θάλασσαν περὶ τοῦ ἀγάλματος τῆς Ἐλευθερίας. Απὸ τὴν ἀλληγορίαν πλευράν παρατηρεῖ τὸ ἀπλετὸν φῶς ὥσπερ ἐκ τοῦ ἀνεφέλου οὐρανοῦ ἀντανακλᾶ ἐκθεμωτικῶς εἰς τοὺς ἔξι ἀλούμινιους τοίχους τοῦ «Γουόρλντ - Τρέιντ - Σέντερ», τοῦ ὑψηλοτέρου εἰς τὸν κόσμον κτιρίου, ὥσπερ ἐπειδὸν ἔτοιμον πλέον, ὑφοῦται ὅλιγα τετράγωνα μακρότερον. Εἶναι μίαθαυμασία ἡμέρα εἰς τὴν Ν. Υόρκην. 'Ἐν τούτοις, αἱ σκέψεις τοῦ κ. Καρρᾶ εἰναι μακρὰν τοῦ Νέου Κόσμου καὶ τοῦ Γραφείου τούτου, ὅπου εὐρίσκονται αἱ φωτογραφίαι τοῦ πατρὸς καὶ τοῦ πάππου πως, οἱ ὅποιοι ἀξιοπρέπως καὶ βλαστυρός πως, μᾶς ἀστενίζουν ἀπὸ τοῦ ὑψούς των. Σκέπτεται μᾶλλον τὴν Χίον, τὴν ἡλιόλουστον νῆσον τοῦ Αιγαίου, ὃντος ὁ ίδιος, καθὼς καὶ ὁ πατήρ καὶ ὁ πάππος του ἐγένενθησαν.

«Καθὼς πολλοὶ ἄλλοι "Ἐλληνες νησιώται, οἱ πάπποις μου ἐπρεπε νὰ ζήσῃ ὅποι τὴν θά-



λασσαν. Τὸ 1850, εἰς ἡλικίαν 12 ἑτῶν ἔγινε ναυτόπαιος. Μετὰ μίαν σχεδὸν πεντηκονταετίαν, τὸ 1895, ἡγόρασε τὸ πρῶτον ίστιοφόρον του, τὸ τρίστιον «Κωνσταντίνος». Τὸ 1908 ἀπέκτησε τὸ πρῶτον του ἀτμόπλοιον, σιδηρούν σκάφος, ναυπηγημένον ἐν Ἀγγλίᾳ, εἰς τὸ ὅποιον ὁ πατήρ καὶ δύο θείοι μου ἦσαν μέλη τοῦ πληρώματος. Διδάσκαλός μου ὑπῆρχεν ὁ πάππος μου, μεθ' οὐ διετήρησα ιδιαίτερον σύνδεσμον μέχρι τοῦ 1926 ὅπεις ἀπεβίωσεν». Εγκατέλειψα τὴν Χίον, εἰς ἡλικίαν 14 ἑτῶν καὶ ἐφοίτησα εἰς τὸ Κολλέγιον Ἀθηνῶν. Μετὰ τὰς σπουδάς μου είσηλθον εἰς τὴν οἰκογενειακὴν μας ἑταῖρον, εἰς τὴν ὅποιαν ἔκτοτε παρέμεινα, μὲν τὴν ἔξαρσειν τῶν ἑτῶν τοῦ πολέμου, τὰ ὅποια ἡνάλωσα ναυπηγῶν ναρκαλευτικά εἰς τὰς ήσαν.

Καὶ πάλιν, καθὼς πολλοὶ ἄλλοι "Ἐλληνες πλοιοκτήται, οὕτως καὶ ἡ οἰκογένεια Καρρᾶ εὑρέθη ὅπεραν εἰς τὸ τέλος τοῦ πελέμου. «Ηγοράσαμεν μερικά πλοῖα, κυρίως Λίμπερτος, ἀπὸ τὰς Η.Π.Α. καὶ ἑξεκινήσαμεν ἐξ ἀρχῆς μὲν ἔδραν τὸ Λονδίνον. Διατρούμενον ὁκόμη τὸ ἐκεῖ γραφεῖα μας, καθὼς καὶ εἰς τὸν Πειραιά καὶ τὴν Νέαν Υόρκην».

Ο σύγχρονος στόλος Καρρᾶ ἥρχισε δημιουργούμενος τὸ 1951, ὅπαν τὸ πρῶτον νέον πλοίον του ἐναυπηγήθη εἰς Ισπανίαν. Σήμερον συμπτούμενον εἰς 1.300.000 τόν. d.w. Πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ τοννᾶς τούτου ἀναφέρεται εἰς πλοΐα τριῶν, μόλις, ἡ τεσσάρων ἑτῶν. Τὸ ἡμισυ τούτων εἰναι δεξιαμενόπλοια καὶ τὰ ὑπόλοιπα μπόλικά κάρριερς. Δὲν διατηροῦν πλοῖα γενικοῦ φορτίου. Τὰ πλοῖα των κυμάνονται ἀπὸ 15.000 - 88.000 τόν. d.w. Ασυνήθως πως ὁ Οίκος Καρρᾶ

δὲν ἔχει σήμερον ἐν ἔξελίξει ναυπηγικὸν πρόγραμμα. «Δὲν ἔχομεν σχέδιον ναυπηγήσεων πρὸς τὸ παρόν. Ενδιαφερόμεθα, φυσικά, διὰ νέα πλοῖα, ἀλλ' οὐχὶ εἰς τὰς σημερινὰς τιμὰς. Εἶναι πανάκριβα καὶ ἡ παράδοσίς των λίαν καθυστερημένη. Γνωρίζω, βεβαίως, ὅτι ἄλλοι ἐφοπλισταὶ ναυπηγούν τεραστίους στόλους, ἀλλ' ημεῖς θὰ συνεχίσωμεν ὡς εἴμεθα, ἐπὶ τὸν παρόντος. Εχομεν καλὸς ἀποτελέσματα καὶ δὲν βλέπομεν διατί νὰ μεταβάλωμεν τόρα τὴν τακτικήν μας».

Ἐπανερχόμενος ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς Ισχυρᾶς ἐπιβράσσεως, ἡν αἱ ἀλληλικαὶ νῆσοι ἡσκησαν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν οἰκογενειῶν τῆς Ἐλλάδος, ὁ κ. Καρρᾶς εὐρίσκει εὐκαιρίαν νὰ ὅμιλησῃ διὰ τὰς τέσσαρας θυγατέρας του. «Είναι διαισχιστοί της τούτων, οἱ τρεῖς ἐντὸς τῆς ναυτιλιακῆς κοινωνίας. Πρόκειται περὶ ιδικῆς των ἐκλογῆς. Ήτο πυσικὸν τούτο, ἀλλως τε, δεδομένου ὅτι αἱ οἰκογένειες μας εἰναι στενοδεμέναι μὲ τὴν θάλασσαν. Υποθέω ὅτι ἐπὶ τῶν 50 μεγάλων ἐλληνικῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν, αἱ ἡμίσεις τούλαχιστον συγγενεύουν μεταξὺ των καὶ προέρχονται ἐκ τεσσάρων η πέντε νήσων. Πιστεύω ἀκόμη, ὅτι μᾶς συνδέει τὸ γεγονός ὅτι οἱ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ**  
**PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.**  
**SHIP AGENTS & BROKERS**  
524/526 ALBANY HOUSE WEST - 65 VICTORIA EMBANKMENT  
CABLES: "PANDORA"  
PHONE: 62921  
DURBAN  
SOUTH - AFRICA  
TELEX: 7500 DN  
P.O.BOX 2110  
D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

# ΠΟΣΟΝ ΘΑ ΔΙΑΡΚΕΣΗ ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ "ΜΠΟΥΜ";

## Η ΙΑΠΩΝΙΚΗ ΥΠΕΡΟΧΗ

"Ελληνες είμεθα έκ φύσεως περισσότερον θερμοί και έκδηλωτικοί από όλους έθνοτητας. Οταν συναντώμεθα με τούς "Ελληνας συναδέλφους μου είς Αθήνας, έναγκαλιζόμεθα άλλησυς κατά τὸν οἰκεῖον μεσογειακὸν τρόπον. Εἰς τὸ Λονδίνον ἔξακολουθούμεν νὰ είμεθα φίλοι, άλλα μὲν μεγαλυτέραν συγκράτησιν. Εἶμαι βέβαιος, ὅτι η διαφορὰ διείλεται εἰς τὸν θερμὸν ἥλιον τῆς Πατρίδος μας.

'Επὶ μακρὸν διάστημα μέλος τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νησιούνος καὶ προσφότως μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ τῆς Ελληνικῆς Τεχνικῆς 'Επιπροπῆς, ὁ κ. Καρρᾶς ἐκτιμᾷ ιδιαιτέρως τὰς ὑπηρεσίας του. «Αἱ στεναὶ σχέσεις μας μὲ τὸν Α.Ν. μᾶς ἔδοθήσαν πάρα πολὺ. Οσάκεις ἀντιμετωπίσαμε προδόληματα — καὶ εἴχομεν ὄμολογουμένως πολλά — αἱ συμβουλαὶ του καὶ ή βοήθησαν τοὺς μᾶς ἔσωσαν ἀπὸ πολὺν χρόνον καὶ χρήματα. Τὰ πλοῖα μας ἐναυπηγήθησαν μὲ τὰ ὑψηλότερα ἐπίπεδα ἀσφαλείας καὶ χάρις εἰς τὴν συνεργασίαν μας μὲ τὸν Α.Ν. κατέχουμεν σήμερον μερικά ἐκ τῶν καλυτέρων ναυπηγημάτων τοῦ κόσμου εἰς τὸ εἶδος των. Γνωρίζω ὅτι θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἔξικονομησωμεν χρήματα, υιοθετούντες κατώτερα ἐπίπεδα δεδομένους ὅτι ή ναυπηγήσις ὑπὸ ἄλλους Νησιούνος στοιχίζει ὀλιγώτερον, ἀλλὰ πιοτεύμεν ὅτι τὰ ἐπίπεδα τοῦ Α.Ν. είναι τὰ ὀνώτερα ὅλων».

'Ο κ. Καρρᾶς διμιλεῖ μὲ ἐπιφυλάξεις διὰ τὰς δυνατότητας ἐπεκτάσεως εἰς ἄλλους νεατιλιακούς τομεῖς. «Δὲν εἴμεθα ἔξιδικευμένοι εἰς τὰ πλοῖα γραμμῆς καὶ τὰ πλοῖα κοντένερας, οὔτε εἰς τὰ ἐπιβατηγά σκάφη. Εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν χρειάζεται νὰ εἰσαι συγχρόνως ἐφοπλιστής, ξενοδόχος καὶ διαφήμιστής. Τούτο δὲν προσαρμόζεται πρὸς τὰς ίδιας μας ἐργασίας, αἱ ὅποιαι δὲν ἔχουν ἀνάγκην προδόλης. 'Εφ' ὅσον παρέχομεν ικανοποιητικὰς ὑπηρεσίας καὶ πληρώνομεν τοὺς λογαριασμούς μας — πρᾶγμα ὅπερ ἀποτελεῖ τὴν κολυτέραν διαφήμιστιν — θὰ ἔξικονομησωμεν τὰς γνωρίμους εἰς ἡμᾶς ἐπιχειρήσεις. Βεβαίως, μᾶς ἐπέρεσσαν ἡ σημερινὴ ὑφεσις, ιδιαιτέρως τοὺς δύο τελευταίους μῆνας. Οὐδεὶς γνωρίζει ἔὰν θὰ ὀδηγῇ πρὸς τὸ χειρότερον. Πολιτικο-οικονομικαὶ ἔξελίξεις εἰς δόλῳην τὸν κόσμον ἐνδέχεται νὰ μεταβάλουν τὴν κατάστασιν ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν. Πώς λοιπὸν νὰ προβλέψωμεν τὸ μέλλον; Καθὼς οἱ περισσότεροι τῶν 'Ελλήνων συναδέλφων μου, δὲν ἔχω καὶ ἔγω μεγάλην ἐμπιστοσύνην εἰς τοὺς ἡλεκτρονικοὺς ἔγκεφάλους. Συμβούλευομει μᾶλλον τὸ Μαντεΐον τῶν Δελφῶν. Μᾶς ἔχουμεν ἀρκούντως ἐπὶ δύνα καὶ πλέον χιλιάδας ἔτῶν καὶ ὄφειλομεν νὰ ὄμολογήσωμεν, ὅτι οἱ πλεῖστοι ἔξημον τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν δὲν τὰ κατάφεραν πολὺ ἀσχημα.

Καθ' ὃν χρόνον τὰ Εύρωπαικά ναυπηγεία χειμάζονται ὑπὸ τὸ βάρος τῶν συνεπειῶν τῶν συνθηκῶν τοῦ πληθωρισμοῦ, ἡ Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία συχι μόνη συνεχίζει τὴν γνωστὴν ψηφιοτάτου ἐπιπέδου παραγωγικῆς της δραστηριότητα, ἀλλὰ καὶ ἐπαυξάνει συνεχῶς τὴν χάριν τοῦ μέλλοντος ναυπηγικήν της δυναμικότητα. Οὕτω ἀναμένεται ὅτι η δυναμικότητα αὐτῆς θὰ ἐπαυξήσῃ κατὰ 40% ἐντὸς τῶν λίαν προσεχῶν ἑταῖρων καὶ δὲν ὑφίσταται ἀμφιδολία ὅτι τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία θὰ ἔχουν ἐνισχυμένην παραγωγικότητα κατὰ τὴν τελικὴν περίοδον τῆς παρούσης δεκαετίας. Τίθενται δημοσίως τὰ ἐφόδηματα:

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

'Ως πρὸς τὸ πρώτον ἐφόδημα, εἶναι γεγονός ὅτι ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τοῦ ναυπηγικοῦ εμπολίου έχει ἐπὶ διαφορά τὸν κατασκευής της Εύρωπην, δύον καὶ τὴν Ιαπωνίαν, ἀνεξαρτήτως τῆς ψηφιασμένης πλήρους ἀπασχολήσεως τῶν ναυπηγείων μέχρι καὶ τοῦ 1974. Εἶναι φανερόν ὅτι οἱ ἐφοπλιστοί μελετοῦν καὶ ἀναθεωροῦν τὰς μελλοντικάς ἀνάγκας τῶν ὑπέροχων περιοχῶν τοῦ ἀπί την παγκοσμίου ἐπιπέδου ἐπικρατοῦντος πληθωρισμοῦ.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ιαπωνικήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, ἔχουν ήδη πραγματοποιηθῆ ἐπενδύσεις σημαντικῶν κεφαλαίων εἰς νέα ναυπηγεία καὶ συνεπώς, ὡς καὶ ἐν ἀρχῇ ἔλεχθη, σημειώνονται ἐπαύξησις τῆς ἡ Ιαπωνία ναυπηγικής δυναμικότητος καὶ συναγωνιστικότητος εἰς βάρος τῶν Εύρωπαικῶν ναυπηγείων.

Δέοντος ἐπίσης νὰ ὑπογραμμισθῇ τὸ γεγονός τῆς ὑπάρχειν ἀγάθων σχέσεων μεταξὺ τῆς Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Χάρις εἰς αὐτάς καὶ τὰς λοιπὰς ἀναπτυξιακὰς ἔξελίξεις έχει ἐπιτευχθῆ ἔλεγχος τῶν ἐπιπέδων τιμῶν χάλυβας, ἀλλὰς ὑλικῶν κατασκευῆς καὶ μηχανημάτων.

Παρὰ ταῦτα ὑφίσταται ὁδὺ καὶ εἰς τὴν Ιαπωνίαν τὸ πρόδηλημα αὐξήσεως τοῦ ἔργατικου κόστους, ἐνῷ έχει λάβει ἐκτοσιν καὶ τὸ θέμα ὑπερτιμήσεως τοῦ γιεν. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἐργατικὸν κόστος, τὰ ἡμερομίσθια ἔδιπλοσιάσθησαν κατὰ τὸ τελευταῖς

ετῆ καὶ οἱ ναυπηγικοὶ κύκλοι διακατέχονται ὑπὸ ἀνησυχιῶν διὰ τὸ μέλλον, λόγω τῆς τάσεως ταύτης, δύον καὶ λόγῳ τῶν πιθανοτήτων ὑπερτιμήσεως τοῦ γιεν, ἡτὶς θὰ μειώσῃ τὴν συναγωνιστικότητα τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Διὰ τοῦτο πολλά ναυπηγεία καταβάλλουν προσπαθείας δημοσίως κλείσιν τὰς ἑκ τοῦ ἔξωτερικοῦ παραγγελίας εἰς γιεν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ σημειούται καὶ τὸ χαρακτηριστικὸν γεγονός τῆς ἐπεκτάσεως τῶν συμφερόντων τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων εἰς ζένα ναυπηγεία. Τὸ συγκρότημα Ισκαβατζίμα Χαρίμα ἔχει συμφέροντα εἰς τὰς ἐν Σιγκαπούρῳ ναυπηγικάς μονάδας «Γιούρογκ» καὶ τὰ ίδια εἰς Βραζιλίαν ναυπηγεία του, τὰ ὅποια καὶ ἔχουν ὑπὸ κατασκευὴν δεξαμενὴν ικανήν νὰ δεχθῇ σκάφη χωρητικότητος 300.000 τόνων μ.ω.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῆς αύξησεως τοῦ μεγέθους/χωρητικότητος τῶν γιγαντιαίων τάνκερς, ὑπενθυμίζεται ὅτι ἡ χωρητικότητας τοῦ ὑπὸ κατασκευὴν μεγαλυτέρου τάνκερ ἀνέρχεται εἰς 477.000 τόνων μ.ω. καὶ ὅτι ἔχουν ήδη ἐκποιηθῆ σχέδια κατασκευῆς εἰς τὴν Ιαπωνική καὶ Εύρωπαικά ναυπηγεία σύνπερ τάνκερς χωρητικότητος μέχρι καὶ 1.000.000 τόνων μ.ω. Διὰ τὴν πραγματικὴν ναυπηγήσιν τοιούτων γιγαντιαίων τάνκερς ὑφίστανται ήδη ἡ εύρισκονται ὑπὸ κατασκευὴν περιοδέραι τῆς ἡμισείας δωδεκάδος δεξαμενῶν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐκρεμεῖ τὸ θέμα τῆς ἀπὸ τὸ πρόσημα τοῦ προσεχοῦ Ιανουαρίου 1972 ἐφαρμογῆς τυχὸν κατὰ τὸν προσεχῆ Οκτωβρίου ὑπὸ φύσιστων ἀπόφασις τοῦ Ι.Μ.Ο.Π. περὶ περιορισμοῦ τοῦ μεγέθους τῶν δεξαμενῶν πετρελαιοφόρων.

Τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία ἔχουν παραγγελίας διὰ πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 32.000.000 τόνων, ἔξ ὃν τὰ δύο τρίτα περίπου διὰ πλοία συνολικάς δέξιας 9.400.000 διὰ τῶν Ιαπωνικῶν ἐμπορικῶν στόλου) μὲ συμπλήρωσιν περαδόσεως μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1975.

Άναφέρεται ὅτι Ιαπωνικοὶ ναυτιλιακοὶ οἰκοι πρὸς ἔξασφαλίσιν συντομωτέραν ἐκτέλεσεως τῶν παραγγελιῶν τῶν ἀγοράζουν μεγάλους ἀριθμούς μετοχῶν ναυπηγείων. Οὕτω λέγεται ὅτι η Σάνκο Κίσεν Κ.Κ. ἀπέκτησε περισσοτέρας τῶν 115.000.000 μετοχῶν εἰς ὄκτω ναυπηγεία μεταξὺ δέ ἀλλων ἀνά τῶν 50.000.000 μετοχῶν εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσουμίσι, 20.000.000 εἰς τὰ Ισκαβατζίμα Χαρίμα, 15.000.000 εἰς τὰ Καβασάκι καὶ Ν.Κ.Κ., 12.000.000 εἰς τὰ Χιτάτσι καὶ 1.000.000 εἰς τὰ Μιτσούνι.

Τὸ Ιαπωνικὸν Κυβερνητικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα ναυπηγήσεως διὰ τὸ 1971 περιλαμβάνει 40 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 6.000.000 τόνων μ.ω. ἔξ ὃν τὸ ημισύ θά τύχῃ χρηματοδοτήσεως. Τὸ διὰ τὸ 1972 πρόγραμμα προβλέπει 60 πλοία 4.500.000 τόνων μ.ω. καὶ τὸ 1973 43 πλοία ἀκό τῶν 3.750.000 τόνων. Ταῦτα συμφώνως πρὸς στοιχεῖα τοῦ Ιαπωνικοῦ Υπουργείου Μεταφορῶν. Εἰς τὰ ἀνωτέρω πρὸς ναυπηγήσιν πλοία πριλαμβάνονται 18 τάνκερ, 5 γενικοῦ φορτίου, ἀριθμὸς πλοίων - κοντέινερς καὶ ἀνά τῆς ἡμισείας δωδεκάδος ἔξειδικευμένων φορτηγῶν.

Γενικῶς εἰπεῖν, ἡ Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία ἔν συνεχῇ ἀπασχολήσει καὶ ἀναπτύξει έργασμον τῆς ιαπωνικής Κυβερνήσεως τοῦ γιεν, ἡ οποίας θὰ μειώσῃ τὴν συναγωνιστικότητα τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων. Εἰς τὰς ἑκ τοῦ ημέρας της μετά τῆς Ιαπωνικῆς Κυβερνήσεως,

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935  
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης

Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος

Αντιπρόσωποι: 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος Τηλ. 976.480

Κων/νος Χριστόπουλος

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

('Απὸ τὸ «Λλόδ'ς Λίστ» 30 Ιουνίου)



# **say Sembawang Shipyards Singapore**

Now you've mastered our tongue-twister name, consider the big advantages you'll enjoy when you bring your repair work to Sembawang Shipyard in Singapore. We are the biggest yard east of Suez, west of Japan. And the best equipped.

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



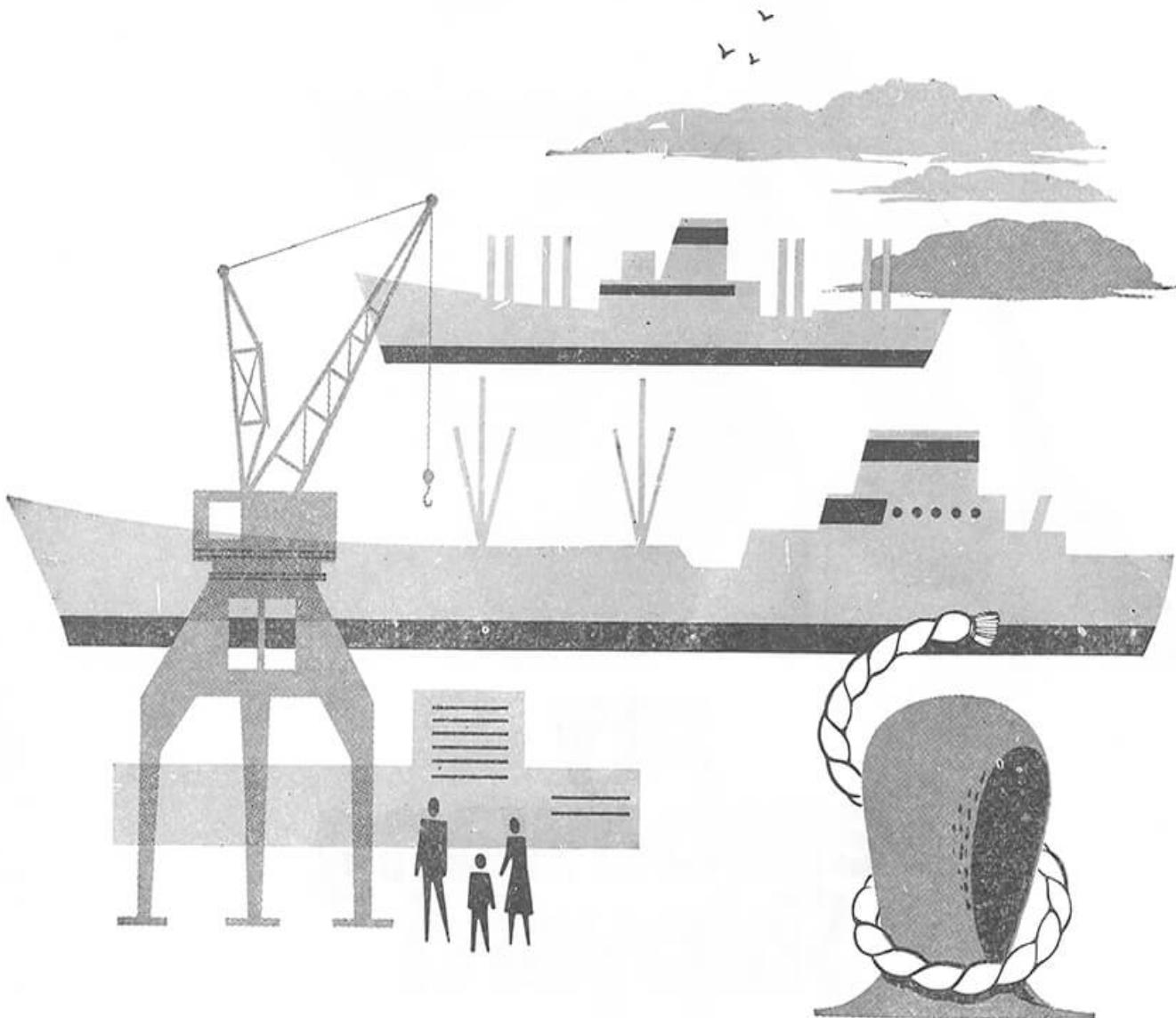
few yards in the world can equal. And a highly disciplined 3,000-man work force to complete repairs on time every time. Consider too, Singapore's superior location. Only seven days' sailing from Japan, six from Australia. It's the focal point of Asian shipping routes. So master our difficult name, then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

# Sembawang Shipyard (Pte) Ltd.

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

Cables: Semdok Singapore Telex: Semship RS 345

Managing Agents: SWAN HUNTER (INTERNATIONAL) LTD



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



**FRANK B. HALL & CO., INC.**

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

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

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33  
22 21 21  
62 915

## Θὰ δύνανται νὰ κατασκευάζωνται σκάφη 300.000 τόννων

# ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΑ ΔΞΑΜΕΝΗ ΜΑΜΜΟΥ ΕΙΣ ΤΑ “ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ”

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

## ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΗΜΕΡΩΝ Η ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Καθ' ὅν χρόνον έξαγγέλλονται σχέδια διὰ τὴν ίδρυσιν νέων ναυπηγικών μονάδων, ἡ πρώτη βρείσα ναυπηγική βιομηχανία τῆς χώρας, τα «'Ελληνικά Ναυπηγεία» Σκαραμαγκά, άσθορύνως πραγματοποιεῖ ἔνα τεράστιον βήμα ἐπεκτάσεως τῆς δραστηριότητος καὶ διευρύνσεως τῶν τεχνολογικῶν τῆς δυνατοτήτων, διὰ νὰ συγκαταλέγεται πλέον μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων καὶ ἀριτωτέρων παρεμφερῶν μονάδων τοῦ κόσμου. Μολονότι οἱ ἀρμόδιοι τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων δὲν ίδυνται στον νὸν καθορίσουν τὸ ὑψός τῶν ἀπαιτηθούσεων ἐπενδύσεων —εὐθίσκονται ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῆς διερευνήσεως— αὐτοὶ δὲν θὰ εἰναι, κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς, κατώτεραι τῶν 20 ἑκατομμυρίων δολαρίων, προκειμένου ἡ βαρεία αὐτή ναυπηγοποιευστική βιομηχανία :

1. Νὰ ἀποκτήσῃ δευτέρων μόνιμον δεξαμενήν μεγαλυτέρων τῆς ὑπαρχούσης «Εὐγενία Νιάρχου», ειδικῶς διὰ νέας κατασκευᾶς σκαφῶν μέχρι 300.000 τόννων.
2. Νὰ ὀργανώσῃ, παραλλήλως, συγκρότημα ἐργοστάσιον ναυτικῶν μηχανῶν καὶ ἐργοστασίου χυτοσιδήρου.
3. Νὰ ἐπιτύχῃ τὴν, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ ξένου οἴκου, κατασκευὴν ἐν σειρᾷ δεξαμενοπλοίων εἰδικῶν διὰ τὴν μεταφοράν παραγώγων πετρελαίου (products carried) χωρητικότητος μέχρι 30.000 t. d.w.

### Η ΔΞΑΜΕΝΗ

Τὸ ὅλον πρόγραμμα ἐπεκτάσεως τῶν «'Ελληνικῶν Ναυπηγείων», τμῆμα τοῦ ὄποιον εὐρίσκεται εἰς τὰ πλαίσια τῶν ἐπενδύσεων τοῦ κ. Στ. Νιάρχου, ὑψους 200 ἑκατομμυρίων δολαρίων, κατηρτίσθη ἐν συσχετισμῷ πρὸς τὰς ὑφιστάμενας συμβατικὰς ὑποχρέωσεις καὶ τὰς διαγραφομένας προσποτικὰς τῶν ἀπαιτήσεων τῆς διεθνούς ἀγορᾶς, ἐπρύτανευσε δέ, ὡς πάντοτε συμβαίνει, ἡ μεθοδικότητα εἰς τὸν καταρτισμὸν τῶν σταδιακῶν ἔξειδίων καὶ ἡ ἀλληλεξάρτησης κατὰ τὴν ὑλοποίησην τῶν στόχων, ὥστε τὸ ἐπενδύμενον κεφάλαιον νὰ ἀποδίδῃ τὰ μέγιστα εἰς τὸν ὀλιγότερον δυνατὸν χρόνον.

Ὄτι πρὸς τὴν νέαν μόνιμον δεξαμενήν - κλίνην, τὰ «'Ελληνικά Ναυπηγείων» ἔχουν κατορθίσει σχετικάς λεπτομερεῖς προδιαγραφάς, τὰς ὅποιας ἔχουν ἀποστείλει εἰς δόκω ἀλληλικάς καὶ ἔνας ἑταίριας, ζητοῦντα προσφοράς. Ἐντὸς τριμήνου ἡ διαδικασία αὐτῆς θὰ ἔχῃ περατωθῆ καὶ θὰ ὑπάρχουν αἱ διοιστικαὶ απαντήσεις. Αἱ διαστάσεις τῆς νέας δεξαμενῆς θὰ εἰναι αἱ ἔξις : Μῆκος 1.148 πόδες (350 μ.) ἔναντι 1.100 τῆς ὑφιστάμενης καὶ πλάτος 194 πόδες (59 μ.) ἔναντι 176 τῆς ὑπαρχούσης. Χωρὶς νὰ ἀποκλείεται ἡ χρησιμοποίησίς τῆς δι' ἐπισκευάς, βασικῶς ἡ νέα δεξαμενή θὰ προ-

ορίζεται διὰ νέας κατασκευάς, διὰ τὸν λόγον δὲ αὐτὸν θὰ ἔξοπλισθῇ μὲν μικροτέρας ἀντλίας. Εἰς αὐτήν θὰ δύνανται νὰ κατασκευάζωνται σκάφη μέχρι 300.000 τόννων d.w., ἡ δὲ πορρᾶς της προβλέπεται ἐντὸς διετίας ἀπὸ τὴν ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν, οἱ δόπιαι δὲν θὰ βραδύνουν. Ως τόπος κατασκευῆς τῆς ἐπελέγη ἡ περιοχὴ βορειότερον τῆς ύφισταμένης. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν θὰ χρειασθῇ ἡ πρόσκτησις ὀλίγου χερσαίου χώρου, ἀνήκοντος εἰς ιδιώτας, καθ'

ζελομηχανῶν. Αἱ συνεννοήσεις ἀφοροῦν τόσον εἰς τὴν ἔξτασιν τῶν οἰκονομικοτεχνικῶν θεμάτων, ὅσον καὶ εἰς τὴν συνεργασίαν μὲν ἔνα ἐκ τῶν οἰκων τούτων, πιθανῶς μὲ τὴν ΦΙΑΤ. Συγχρόνως θὰ κατασκευασθῇ καὶ ἐργοστάσιον χυτοσιδήρου. 'Αφ' ης ἀρχίσουν οἱ συναφεῖς ἐργασίσ, τὸ ὅλον συγκρότημα θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς λειτουργίαν ἐντὸς τριετίας. Τὸ ἐργοστάσιον μηχανῶν, τὸ ὅποιον θὰ κατασκευασθῇ ἀκόμη βορειότερον τῆς ύφισταμένης, θὰ είναι οἰκονομικότερον τόσον ὡς όποιας κατασκευής, ὑπό-



Θεατικὴ ἀπεικόνιση τῶν ναυπηγείων. Τὸ βέλος δεικνύει τὴν θέσιν τῆς νέας μεγάλης δεξαμενῆς.

όσσον τὸ μέγιστον τῆς δεξαμενῆς θὰ κατασκευασθῇ ἐντὸς τῆς θαλάσσης. Τὰ «'Ελληνικά Ναυπηγείων» παρακολουθοῦν μετὰ ίδιαιτέρου ἐνδιαφέροντος τὰς παραλλήλους ἐνεργειας ἀλλων βιορηχανῶν τῆς περιοχῆς, ἐνδισφερομένων διὰ τὴν περαιτέρω διαπλάτυνσιν καὶ διεύρυνσιν τοῦ διαύλου τῶν Μεγάρων, δῆστις σήμερον ἔχει βάθος 12 μέτρων καὶ πλάτος 250 μ. καὶ ἐπιτρέπει τὸν διάπλουν ἐμφόρων σκαφῶν χωρητικότητος 50.000 ἔως 60.000 τόν. d.w. Τὸν δισεύλον δύνανται νὰ διαπλεύσουν ἀφορτα σκάφη μέχρι 250.000 τόννων.

### ΤΟ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Παραλλήλως, τὰ «'Ελληνικά Ναυπηγείων» ἔχουν ήδη προέλθει εἰς συνεννοήσεις καὶ εὐρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῶν τελικῶν ἀποφάσεων, μὲ δόλους τοὺς διεθνούς φήμης κατασκευαστάς μηχανῶν διὰ τὴν ίδρυσιν εἰς τὸ Σκαραμαγκά ἐργοστάσιον ναυτικῶν δη-

λογίζεται ὅτι θὰ ἀπαιχολήσῃ περὶ τοὺς 600 ἐπὶ πλέον ἐργαστοτεχνίτας.

### Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ἐξ ἄλλου, σημαντικοὶ ἐπενδύσεις ἔγενοντο κατὰ τὸ πρώτον ἔχασμον τοῦ τρέχοντος ἔτους διὰ τὸν περαιτέρω ἐξοπλισμὸν τῶν «'Ελληνικῶν Ναυπηγείων». Συγκεκριμένων :

- Ἐγκατεστάθη ὁ ἴσχυρότερος γερανὸς τῶν ναυπηγείων, ἀνιψιωτικῆς ίκανότητος ἄνω τῶν 100 τόνων καὶ κατεσκευάσθη αὐτόματος μεταφορές ἐλασμάτων διὰ κυλίνδρων. Δι' αὐτομάτου περιστροφῆς τοῦ μηχανήματος τὸ ἐλάσματα δόηγούνται ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ ἐλασματουργεῖον.
- Ἐγκατεστάθη ἐντὸς τοῦ ἐλασματουργείου ἡλεκτρικὴ μηχανὴ κοπῆς ἐλασμάτων τύπου «Κόντορ», ἐνῷ περατοῦται καὶ ἡ ἐγκατάστασις παρομοίας μηχανῆς δυνα-

- μένης νὰ λειτουργήσῃ καὶ διὰ μαγνητοταπινίας. Εἶναι τύπου «Λογκατόρ» γαλλικής κατασκευῆς καὶ προελύσεως.
- Έπειταθή τὸ έλοισματουργεῖον καὶ ἐγκατεστάθη γερανὸς ὀνυψωτικῆς ίκανότητος 20 τόννων.
- Ομοίως, ἥρχισεν ἡ ἐγκατάστασις μηχανῆματος διαιροφάσεως ἐλασμάτων διά σκάφη τῶν 250.000 τόννων καὶ ἄνω. Πράγματι, τὸ μηχάνημα τούτο δύναται νὰ κάμψῃ ἀκόμη καὶ τὰ παχύτερα ἐλάσματα.

#### ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Οἱ ιθύνοντες τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», δίδοντες πάντοτε ίδιαιτέρων προσοχὴν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν καταλλῆλων προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπιχειρηματικὴν εὐκαιρίαν τῆς τεραστίας αὐτῆς βιομηχανίας, προῆλθον ἥδη εἰς συνεννοήσεις μετὰ ἔνοντος ναυπηγείου, πιθανῶς ὅλαινδικού, διὰ τὴν ἀπό κοινοῦ κατασκευὴν σκαφῶν λίγων ὑψηλοῦ κόστους : Τῶν δεξαμενοπλοίων μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου χωρητικότητος 30.000 τόννων δ.ω. Συναφῶς μᾶς ἐδηλώθη ὅτι, ἔχει ἐκδηλωθῆ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον ἐκ μέρους Ἐλλήνων πλοιοκτήτων.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν 20ὴν τρέχοντος ἀρχιζει ἡ προκατασκευὴ τῶν τμημάτων μπάλκ καρριερς τῶν 35.000 τόννων δ.ω. Δόξεις τοιαύτα σκάφη ἔχουν μέχρι στιγμῆς παραγγελθῆ. Ἡ τρόπις τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν θὰ τοποθετηθῇ τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον εἰς τὴν μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν.

Ἐπίσης ἥρχισε πρὸ ἡμέρων ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου ἐπί τῶν ἔξι παραγγελθέντων λάγερς τοῦ κ. Περ. Κολλιμανοπούλου. Ταυτοχρόνως γίνεται ἡ ὄρθοδογικωτέρα ἀξιοποίησις τῶν διατιθεμένων μέσων καὶ προσωπικοῦ διὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τοῦ τόσον ἐπιτυχοῦ προγράμματος τῶν SDI. Εἰς τὴν δεξαμενήν παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν τὸ 18ον σκάφος τοῦ τύπου τούτου ἀνήκον εἰς τὸν κ. Λαζαρίδην, ἐνῷ συμπληρώνεται τὸ 19ον ἀντίλιμπερτο, τὸ «Δέσποινα» τοῦ κ. Φραγκίστα. Εἰς τὸ στάδιον τῆς κατασκευῆς εὑρίσκεται

τὸ 20όν, ἐνῷ τὴν 17ην τρέχοντος καθελκύεται τὸ ἀντίλιμπερτο τοῦ κ. Ἀλ. Τσαβλίρη. Ἡ κατασκευὴ τῶν ὑπολοίπων πέντε τοῦ κ. Κολλιμανοπούλου θὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὴν ναυπηγικὴν κλίνην, ὅπερε ἡ μόνιμος δεξαμενὴ νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἐν σειρᾷ κατασκευὴν τῶν μπάλκ καρριερς, ταυτοχρόνως, ἵσως, μὲ ἄλλα μικρότερα σκάφη.

#### ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἔξηκολούθησαν καὶ κατὰ τὸ διαρρεύσαν ἑξάμηνον νὰ καταβάλλουν πάσσαν δυνατήν προσπάθειαν διὰ νὰ σμικρύνουν τὰς δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ὁδείας ἐλλείψεως εἰδικευμένου προσωπικοῦ. Οἱ προσερχόμενοι σήμερον καὶ μισθοδοτούμενοι ἐργατοτεχνῖται ἀνέρχονται εἰς 4.500 ἄτομα. Εἰς τὸν ἀριθμὸν τούτον δέοντας προστεθῇ καὶ ἐν ποσοστὸν 15% τῶν καθημερινῶν ἀπουσιαζόντων. Ἡ συναλλικὴ δύναμις εἰς ἐργατοτεχνικὸν δυναμικὸν ἀνέρχεται εἰς 5.300 ἄτομα, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν 700 ὑπαλλήλων.

Διὰ τὴν συγκράτησιν τῆς διαρροῆς τοῦ προσωπικοῦ τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα», πέραν τῆς ἐπιστήμης ἀναπτυσσόμηνής τῶν μισθῶν καὶ ἡμερομισθίων, προέβησαν καὶ εἰς κατ' ιδίαν αὐξήσεις. Κατέστη πλέον ἀδήριτος ἡ ἀνάγκη τῆς ἑξερέσεως καὶ διατηρήσεως μονιμωτέρου προσωπικοῦ, λόγῳ τῆς διαιροῦν ἑξελίξεως τῆς πρώτης ναυπηγικῆς βιομηχανίας τῆς χώρας καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἐπετάχυναν τὸν ρυθμὸν ἐκπαιδεύσεως τῶν ἐργατοτεχνιτῶν. «Ἡδη εύρισκονται εἰς συνεννοήσεις μετὰ τοῦ συγκροτήματος τῶν Σχολῶν Δοξιάδην διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐντὸς τῶν Ναυπηγείων σχολῆς ταχυρύθμου ἐκπαιδεύσεως «Σχεδιαστῶν Ναυπηγικοῦ Σχεδίου», διὰ πρώτην φορὰν δημιουργούμενης. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, θὰ πρέπει νὰ τονισθῇ, ὅτι ὅλαις αἱ ὑπὸ Ἰδρυσιν προμεφερεῖς βιομηχανίαι, θὰ πρέπει νὰ ἐντάξουν εἰς τὰ κεφάλαια ὑποδομῆς καὶ τὰς δοπάνας διὰ τὴν Ἰδρυσιν καὶ λειτουργίαν παρομοίων σχολῶν, ὥστε νὰ παύσῃ πλέον ἡ διαρροὴ τῶν ειδικευμένων ἐργατῶν ἀπὸ τῆς μιᾶς μονάδος εἰς τὴν ἄλλην.

Ἄξιζει, τέλος, νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ύψος τῶν ἐπισκευῶν κατὰ τὸ λήξιν ἑξάμηνον εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» ἐκυμάνθη εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ προηγουμένου ἑξαμήνου. Δύο σκάφη, τὸ «Μαρλένα» καὶ τὸ «Πολυκομάν-

τερ» ἔξετέλεσαν εύρειας ἐκτάσεως ἐπισκευάς.

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

1. Τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» ἀντιπροσωπεύοντα σήμερον ἐπένδυσιν ὕψους 60 ἐκατομμυρίων δολαρίων καὶ προγονύμενα εἰς χρόνον λειτουργίας, μεθόδους ὄργανώσεως καὶ πείραν, θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ διατηροῦν τὴν πρωτοπορίαν τούλαχιστον κατὰ τὴν προσεχῆ δεκαετίαν. Αἱ πρὸς ἄμεσον πραγματοποιίησιν νέαι ἐποιδύσεις δύνανται νὰ χαρακτηρίσουν ώς μία περαιτερική ἀντεπίθεσις εἰς τὴν πληθὺν τῶν ὀμφιδόλου ἀποδόσεως προτάσεων καὶ τῶν σχεδίων διὰ τὴν ἴδρυσιν ναυπηγείων εἰς διάφορα σημεῖα τῆς χώρας.
2. «Ἡ κατασκευὴ ὑπερμεγέθων σκαφῶν εὐρίσκεται πάντοτε εἰς τὰς προθέσεις τῶν ιθυνόντων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἀλλὰ τὸ θέμα τούτο ἔξετάζεται μετὰ μεγίστης περισκέψεως. Χωρὶς νὰ παραμελήται ὁ ἔξοπλισμὸς τῶν Ναυπηγείων διὰ τῆς ἀναγκαίας ὑποδομῆς καὶ μέσων πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοπού αὐτοῦ ἀνὰ πάσσαν στιγμῆν, πραγματοποιούνται συνδυασμοὶ διὰ τὴν ἑξασφάλισιν ἐφικτῶν στόχων, ἐγγυωμένων τὴν ἰκανοποιητικήν ἀπασχόλησιν τῆς μονάδος καὶ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐπενδυθέντος κεφαλίου.
3. Οἰσθήποτε ἐπὶ τὰ βελτίω ἀπόφασις, λαμβάνεται πάντοτε ἐν συναρτήσει πρὸς τὰ ὑφιστάμενα προδῆματα καὶ δυσχερεῖσις, περὶ τῶν ὅποιών ὑφίστασται σαφῆς ἀντίληψις, κατὰ τὴν ἀνάπτυξιν δὲ τοῦ ριπίδιου τῶν προσπαθείων ἔξετάζονται καὶ θεραπεύονται κατὰ τὸ δυνατόν αἱ ἀσθενεῖς πλευραί τοῦ ὅλου ἐγχειρήματος, αἱ προδλεφθεῖσαι ἢ ἐκ τῶν ὑστέρων προκύψασι.

«Ἡ πολιτικὴ αὐτὴ ἀνέκαθεν ἐφαρμοζόμενη ὑπὸ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», προσδίδει εἰς τὴν βαρείαν αὐτὴν βιομηχανίαν ἑξαιρετικὴν εὐλείξιαν, καὶ δύναται σύτω νὰ προσαρμοσθῇ εἰς ὅλας τὰς περιστάσεις, ὀκόμη καὶ τὰς ἀντιξόους. Πολλὰ τὰ πρὸ ἡμῶν προδείγματα.

**Κ. ΔΟΥΚΑΣ**

# RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



WINDSOR HOUSE 83, KINGSWAY LONDON, W.C.2 ENGLAND

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2  
TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015  
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ : ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ



τις έλλειψες; Ή γνώμη μου είναι ότι ο συνολικός τομέας της βασικής έκπτωσης χαρακτηρίζεται από έλλειψης. Αλλοιώς δὲν θα είχαμε την άναγκη της «μετεκπαίδευσης».

Λείπουν μήπως οι Καθηγηταί; Τὰ κατάλληλα διδακτικά μέσα; Δὲν τὸ πιστεύω. Κάτι αὖλο λείπεται. Κι' αὐτό είναι ὁ συγχρονισμός. Η ἐνημέρωσις τοῦ ἀπηρχαιωμένου περιεχομένου ποὺ ἀποτελεῖ τὴν διδακτικὴν (ἐν Ἑλλάδι) διδάξιμον καὶ ἔξετάσιμον ναυτικὴν ὑλὴν, προσφέρομένη γά τοὺς ποντοπόδους (καὶ τολαιπώρους) ὑπουρφίους, Ἀξιωματικούς Ε.Ν.

«Ολοι τὸ ξέρομε. Ολοι τὸ παραδεχόμεθα. Κονὴ ἡ παραδοχὴ διὰ τὸ ἔξετασικὸ σύστημα πρέπει νὰ ἀναθερηθῇ. Οι ὑπουρφίοι δι' ἔξετάσεις «σταυροκοπιῶν» καὶ δέονται νὰ μὴν ἀλλάξῃ τὸ πρόγραμμα. Οι λειτουργοί, ἀπὸ τοὺς ὅποιους ἀνεμένεται ἡ πρωτοβουλία τῆς ἀλλαγῆς καὶ ἡ ἐκτελεστικὴ ἀποτελεσματικότης γιὰ τὴν καθιέρωσην τοῦ συστήματος διδαχῆς, κωφεύουν. Μυστήριο;

«Οχι βέδαια! Πρόκειται περὶ ἐπίσης πεπαλαιωμένης τακτικῆς. Κατὰ κανόνα δημόσιος λειτουργός, ὁ ὑπέμυθος φροντίζει νὰ μὴν ἀνασπαλεῖ νέα θέματα, καὶ κατὰ τὸ κοινοθρόπειον τῆς κοινέρτας ἡ τῆς μηχανῆς, νὰ μὴν «ἀνοιγὴ δουλειές». Γνωτὴ ἡ τακτικὴ. Ἐξαρτᾶται ἀπὸ πολύπλοκο μηχανισμό. Στεφανωμένη μὲν δισταγμούς, καδονηγουμένη ἀπὸ τὴν φρόνησι τοῦ μῆνα πατριθείνες «πεπονόφλουδες». Κατὰ κανόνα ἐπίσης, ἡ εὔθυνη ἀλλάζει χέρια, καὶ κατὰ τὸ καθερωμένον, διορίζονται ἐπιτροπές πρὸς μελέτην τοῦ θέματος.

Πρὸ τριετίας, δὸν διετέλουν περιφερειακὸς διευθυντής Ἑλληνικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας στὸ Μαϊάμι, ἡ ἔξι Ἑλλάδος ἀλληλογραφία μου κατέστη κομιστής πληροφοριῶν ποὺ συνδέονται μὲ τὸ σημερινὸ θέμα,

καὶ ποὺ ἀποκαλύπτουν τὸ ἔχης:

Κατὰ τὴν ἀρχὴν τοῦ ἔτους 1968 διωρίσθη Ἐπιτροπὴ μὲ τὴν ἐπιφόρτισιν νὰ ἔξετάσῃ τὸ θέμα τῶν Ἐξετάσεων, τῆς ἔξεταστασίας ὑλῆς νυστίλων ἀξιωματικῶν, καὶ νὰ ἐπιφέρει τις ἀλλαγές ποὺ ἐπιβάλλει ὁ συγχρονισμός. Φιλόφρων καὶ καλὸς Ἑλλην συνδεδέμενος μὲ τὸ θέμα, ἐπέρθεται νὰ συμπεριληφθῇ ἐνεργῶ; καὶ πρωσωπικῶς στὴν ἐν λόγῳ Ἐπιτροπὴν. Ἀκόμη σήμερα τὸν εύχαριστῶ καὶ τοῦ εἰμι εἰλικρινῶς ὑπόχρεως.

Λόγοι ἀ/ώτεροι τῆς θελήσεως μου, λόγοι: ποὺ δὲν ἀρμόδει νὰ γράφωσται ἀπὸ στηλῶν σοιδερῶν καὶ ἐπισήμων Περιοδικῶν τῆς Ἑλλάδος, λόγοι ποὺ ἔχηγες μεριμνέοι μποροῦν νὰ προκαλέσουν κι' αὐτὴν ἀκόμη τὴν «ναυτιάν» στοὺς ἀναγνῶστας, μὲ ὑπερχέωσαν νὰ παραμείνει ἐκεὶ ἀκριβῶς ποὺ παραμένει. Νομίζω δὲν μπορῶ νὰ ωριάσω:

«Τὶ ἔγινε μὲ τὴν «ἔν λόγῳ» Ἐπιτροπήν; Τὶ πόρισμα προέκυψε; Ποιὸ εἶναι τὸ τελικὸ ἀποτέλεσμα; Συνέρχεται μήπως ἀκόμη ἡ Ἐπιτροπή; «Ἄν ναι, καλὸν θὰ ἥτο νὰ γνωσθῇ «δὲ τόκος» τῶν ἔγκυων προσπαθειῶν. «Ἄν δως δὲλθύη, τότε... Ποῦ πάμε;»

Νά γιατὶ ἐπιβάλλεται τὸ «ενιαίον» τῆς ναυτικῆς διδαχῆς. Σήμερα δὲν ὑπάρχουν οἱ περιορισμοὶ τοῦ παρελθόντος, γιατὶ τὰ μέσα ἀφθονοῦν καὶ διευκόλυνταν τὴν μάθησι. Δὲν μποροῦμε λοιπὸν νὰ ἔξοκολουθοῦμε τὴν ἀχαλίνωτη μεταχείρισις παλαιῶν προφάσεων. Σήμερα ἔρχεται η τηλεράσσεις καὶ μᾶς παρέρχει πλούσια τὰ μέσα καὶ τὶς εύκολιες τῆς. Μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἐγγράψωμε σταθμούς καὶ παρασάγκας ἀπὸ μαγνητοταπιές, ποὺ εἶναι γεμάτες ἀπὸ τὶς διαλέξεις ποὺ κάνει ὁ στριτος καθηγητής, αὐτὸς μὲ τὸ «μεταδοτικόν» (ποὺ δὲλλος δὲν ἔχει), χωρὶς νὰ μετακινηθῇ ἀπὸ τὴν ἔδρα του ἡ ἀπὸ τὸ μέρος τῆς διαμονῆς του. Ἀντίγραφα τῆς ἐγγραφῆς, διαμοιραζόμενα ἀπανταχοῦ τῶν Ναυτικῶν

Σχολῶν τῆς Ἑλλάδος, θὰ καταστοῦν πανάξια μέσα ἐμπεριστατωμένης καὶ ἀποτελεσματικῆς διδακτικότητος.

Οσον ἀφορᾷ τὰ «πρακτικά» μαθήματα ἔξασκησεως μὲ συσκευάς ἡλεκτρονικῶν μέσων Ναυτιλίας, ἵνα ἡ δύο Κρατικά καὶ τελείως ἔξωπλισμένα κέντρα, εἶναι ἀρκετά για νὰ «εδείξουν» στοὺς ἐνδιαφερομένους ἀτιτείδεις, πῶς κατορθοῦνται ὁ κατάλληλος χειρισμός τῶν χρησίμων μέσων ποὺ αὔριο θὰ συναντήσουν στὶς γέφυρες. Παρ' ὅλον δὲν ὅτι ἡ ἐπιφανειακὴ καὶ μόνο μάθησις δὲν αὐτῶν τῶν ἀπαραίτητη, διπέρα απὸ 15 μέρες θὰ ἀναχθῇ στὰς Ἑλληνικὰς καθολέντες. Γιατὶ κατὰ κανόνα διδάσκεται ἡ λογικὴ χρησιμοποίησις «κουμπιών» καὶ στροφέων, χωρὶς νὰ ἔξηγηται ἡ προέλευσις τῆς ἀνάγκης, οὐτε ὁ προορισμός τῆς κάθε προδιαγραμμένης καὶ υποδεικνυόμενης κινήσεως.

\* \* \*

Αὐτή εἶναι ἡ εἰκὼν μιᾶς καταστάσεως ποὺ σύντομα ὑποχρεούται νὰ ἀλλάξῃ όψιν. Γιά τὸ καλὸ μιᾶς τάξεως ποὺ κινεῖ τὸ δυναμικότερο μοχλόβραχίονα τοῦ «Εθνικού πλουτοπαραγωγικού μηχανισμοῦ». Γιά νὰ θεσπισθῇ ἔνας ἀκόμη «Σταθμός» τῆς Ιστορίας, ποὺ διπέρα απὸ ἐκατοντάδες ἔτῶν, θὰ μπορῇ νὰ «ψιφιρίζεται κι' αὐτός, «Υποφήριος Εθνικού Στηλοβάτης, δύπως ὁ Προγονικός ὁ Δώρειος», δύπως ὁ «ετρήρεων Στόλος», δύπως οἱ πρόσφατοι Πυρπόληται καὶ Γενναῖοι «Ηραίς τοῦ «21».

Ἡ μόρφωσις στελεχῶν εἶναι «Εθνικὴ προβολή!» Δὲν εἶναι προνομιούχον «ταϊφλίκι». Κι' αὐτὸς, γιατὶ τὸ καθεστώς της πολιάς μας δοξάσιας, (αὐτήν της ποὺ μάδαμε στὰ πρωταρχικά Βήματα τὴν ἐποχὴ τῆς «κουρέλας»), πῶς δηλαδή ὁ «μάστορας ἔβγαλε τὸ τσιράκι του», αὐτὸ τὸ καθεστώς ηδη ἀνεπιστρεπτὶ προσῆλθε στὸ πάνθεον τῶν συναι-

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



TELEPHONES : 477.423/424

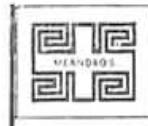
ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ  
ΠΡΟΣ:

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN

DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΞΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΥΠΑΘΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΙΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ — ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΧΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΡΩΣΙΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ



### ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

#### ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΣΚΟΥΖΕ 1,  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦ.: ΙΟΠΑΡ  
ΤΗΛΕΦ.: 474.216  
ΤΕΛΕΣ : 21-2290  
21-2144

#### ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

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

#### ΟΥΡΑΓΟΥΑΗΝ

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

οθηματικών... έιναυμίων μας.

"Ας προσέξωμε λοιπόν την έπιβολη του Εθνικού συμφέροντος. Και τά σαλπισματά που έντονα και άπελπισμένα κάνει η ανάγκη έξιστησμού της Ναυτιλίας, με στελέχη που να είναι έκ βαθών μορφωμένα.

'Επιμένομε νά σιγανομασάμε τις λέξεις «Έπιμορφωσης» και «Μετεκπαίδευσης». Μ' αυτό τι βγαίνει;

'Επιμορφωσης ή Μετεκπαίδευσης (άλλαξε ο Μανωλίδης κι' έδαλε τά ρούχα του άλλοιώς) είναι τίτλοι για κάποιον που κατέχει τα μέσα νά προβαίνει σε άνωτερες απουδές. Χωρίς όμως τά καθιερωμένα της βασικής, έκπαιδευσεως, ή άνωτέρα μόρφωσης, ή μετεκπαίδευσης, ή έπιμορφωσης, είναι κάπι πιο άπρόσιτο από την 'Αθανασία...

Τό διτι χρειάζεται η άνωτέρα μόρφωσης. Ούδεμία περι τούτου άμφισσα! Τά είπαμε! 'Ο Ήρωικός και 'Εθνωσαρτη μας ο Κανόρης, έστω κι' άν αναστηθή διά την ήμετέραν σωτηρίαν, δύσκολα θά τά καταφέρη νά κινήση 300.000 τόνων τάνκερ. Δέν μπορούμε λοιπόν νά άναδρομούμε, αύτε κάνει νά μιλούμε για σους «τά κατάφερν» νά άξιοποίησουν κουρέλες. Αύτά είναι «άθλοις Ήράκλειοι! Αύτά συμβαίνουν στά πεδία τών μαχών που δίδονται στά διάφορα πελάγη, έκει πού ή «αύτοσυντήρησις» θαυματοποιεί και βγάζει ήρωας, άστα τά καθεστώς του «κατασβίδιου» και ή βλοσυρότης του «ξεμπιλού με τά παζημάδια πού περισσέψανε, έχουνε κάμει... τό καθήκον τους. Οι ήρωισμοί αύτοί, (άτυχως) δέν χαλκεύονται στά έπισημα φροντιστήρια. Οι ήρωισμοί αύτοί έχαρακτηρίσουν μία Ναυτιλία, πού υποτίθεται πάως δέν θά ζανακάμη πιά τήν παρουσία της.

Τό μέλλον έτοιμαζει μέσα υπερεξιλγμένης έπιστημονικής τεχνολογίας. Τό μέλλον χρειάζεται στελέχη με αυτοτελή μόρφωσιν. 'Οχι στελέχη έπιδιδόμενα πρός «ἄγραν» τών μέσων πού έξασφαλίζουν τόν πόθων «νά βάλωμε τό διπλωμάτικι στήν τσέπη, και... έχει ο Θεός».

Τό μέλλον άπαιτει τήν ένημέρωσιν ολών μας, 'Ιδιατέρως τήν άπαρεμπόδιστη και άμεση προσοχή έκεινών πού «έπιπλαφαγίζουν» και «νομιμοποιούν» τά προσόντα, πού ο κάθε τιτλούχος ίπποτίθεται στί κατέχει. 'Οχι έκεινών πού έπικαλείται!

'Η άνωτέρα μόρφωσης χρειάζεται. Γιατί οσον και η νεωτέρα νοοτροπία έννοει νά έπιδιλλη τόν δρον οτι... διακρισις είναι άντιμοκρατικό (;;), η φυσική νομή διδάσκει πώς ή άνωμενης και ισοπέδωσης ζέιν, προκαλεί κατωτέρας ποιότητος... χαρμάνια. Προκαλεί και τήν άδιαφορία του φυσικώς έξωπλισμένου με άντιληψιν, νά άξιοποίηση τά προσόντα με τά δοπιά τών έπροικες ή Φύσις. 'Η άνωτέρα μόρφωσης χρειάζεται. Γιά νά ξεχωρίζωται τά έριφια. Αύτό συμβαίνει στής πιο πρόχειρες στανές. Γιατί νά μή συμβαίνει στήν Ναυτιλία; 'Η άνωτέρα μόρφωσης χρειάζεται. 'Άλλα θέλει και τά άντισταθμισμάτης της. Θέλει τίς έπιβραδεύσεις της. Είναι φυσικό.

Σήμερα, ή φορά τών πραγμάτων, δι πολιτισμός, ή άκαταδάμαστη προσπάθεια του άνθρωπου, έχει νά παρουσιάση άξιοθύμαστα κατορθώματα. Τό κυριώτερο απ' αυτά, είναι τό «έκλαικευμένο» (πιά) «ψαχούλεμα» τών κρατήρων τής μακρινής Σελήνης.

Σωστή, εύνόητη ή άντιδρασις έκεινών που κάνουν τήν προστάθεια νά υπερασπίσουν έδραιωμένα και άποδοτικά συμφέροντα. Λογική ή κίνησις και ή τάσις, 'Εφ' οσον δέν παρεμποδίζεται η 'Εθνική προδολή, έφ' οσον δέν παραδίζεται η κατάρτισις άτομων, άπό τά δοπιά, τόσα πολλά πράγματα μελλοντικώς άναμένει η Ναυτιλία άφ' ένός, και τό άνα τών Κόσμου 'Εθνικόν γόητρον, άφ' έτερου.

**Γ. Π. ΧΑΤΖΗΑΙΑΣ**

Λάς Πάλμας, Γράν Κανάρια,

'Απρίλιος 1971

## Μέσω δύο 'Ελληνικῶν διϋλιστηρίων τό Περσικὸν πετρέλαιον εἰς τήν άγορὰν

Οι k.k. N. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ & I. ΛΑΤΣΗΣ

Η έγκυρος βελγική οίκονομική έφημερις «Λόυδ Ανθερσούα» δίδει ιδιαίτεραν εμφασίν εις την επιτυχή προσπάθειαν δύο 'Ελληνων έφοπλιστών, τών κ.κ. I. Λάτση και N. Βαρδινογιάννη, όπως διευκολύνουν τήν πρόβεσιν τής Περσικῆς Κυβερνήσεως νά διϋλιση μέρος τών πετρελαίων της και νά έπωφεληται τών κερδών έκ της διαθέσεως εις την ευρωπαϊκήν άγοράν επεξειργασμένων πετρελαιοειδών και ουχι άπλως τού αργού πετρελαίου.

Ιδις γνωστόν, πρό τριμήνου περίπου έκπρόσωποι τής ιρανικής έταιριας πετρελαίων είχον έπισκεψει τας 'Αθηνας και είχον προσέλευτει είς έπαφάς μετά τών εν λόγω έφοπλιστών, τό γεγονός δέ είχε ιδιαίτερως υπογραμμισθή υπό τής έφημεριδος «Φαινανσιαλ Τάιμς».

Η βελγική έφημερις εις τό αρθρον της (25 Ιουνίου) υπό τόν τίτλον «Η Περσία σες τόν συναγωνισμόν τής Εύρωπακής άγοράς πετρελαίων» γράφει μεταξύ άλλων ότι ύπό τό φως τών συμφωνιών τής Τεχεράνης και της Τριπόλεως, άνεφύσαν διαφοροι ένδειξεις, καθ' άς αι χώραι παραγωγής πετρελαίου προσανατολίζονται πρός τήν άναδεώρησιν τών σχέτεων των μετά τών καταναλωτριών χωρών. Πράγματι, κατόπιν τών συνεχών έθνικοποιήσεων έπηκολούθησε περίοδος άμφισθητήσεως εις έτι άφορά τάς τιμών και τάς άποκρεώσεις.

Πρόκειται περί άναποφέυκτου έξελιξεως, υπογραμμίζει η έφημερις, δεδομένου ότι αι ένδιαφερόμεναι χώραι διατηρούν τό δικαιωμάτα νά διασθέτουν τών άντοχην πλούτον τών και νά προσφέρουν τάς τιμάς πωλήσεως τού πετρελαίου εις τάς πραγματικάς συνθήκας τής άγοράς. Εις τήν πραγματικότητα αι παραγωγοι χώραι ούδεν έχουν δικαίωμα νά ένδιαφερθουν διά τάς παραλόγους φορολογίας τών πετρελαιοειδών, ώς έπι παραδείγματι εις τάς χώρας τής Εύρωπακής Κοινής Άγοράς.

'Άλλ' έκτος τής έπιθυμίας τής έμμεσου συμμετοχής εις τό κέρδη τά προερχόμενα έκ τής διϋλισεώς, ωρισμέναι παραγωγοι χώραι άντιμετωπίζουν συνεχή αύξησην τών δραστηριοτήτων τών, μεταβαίνουσαι έπίσης εις τό στάδιον τής έκμεταλλεύσεως, δηλαδή τής διϋλισεώς τού πετρελαίου είτε έντος του έθνικού των χώρων, είτε εις τό έξωτερικόν, άκομή δέ μεταπόδην και εις τό στάδιον τής διανομής τών πωλήσεων.

Ούτοι θά έπραγματοποιείται η έπιθυμία νά παραμείνουν αι χώραι αύται, κατά εύρυτέρων αντίληψιν, κυριαρχοι τών ένεργεια-

κών άποθεμάτων μέχρι τής διανομής των ύπό τήν μορφήν έπεξειργασμένων προιόντων εις τάς άγοράς καταναλώσεως.

Και συνεχίζει η έφημερις:

Η Περσία, μεγάλη παραγωγός χώρα πετρελαίων άναπτύσσει τήν ίδεαν αυτήν, ένω ή 'Ελλάς συγκεντρώνει σήμερον σημαντικάς προσπτικάς, αι δέ ιρανικαί θέσεις έπικροτούνται περισσότερον διότι διατυπούνται εις στιγμήν καθ' ήν τά σχέδια διϋλιστηρίων τού κ. Όναση τελούν ύπό έγκατάλειψιν.

Δύο μεγάλοι "Ελληνες έφοπλισταί, συνεχίζει η βελγική έφημερις, άμφοτεροι ένδιαφερόμενοι διά τήν κατασκευήν διϋλιστηρίων, ήρξαντο προσφάτως διαπραγματεύσεις με τάς ιρανικάς άρχας και τήν «Ιράνιαν Νάσιοναλ Οίλ Κόμπαν». Πρόκειται περί τού κ. Nik. Βαρδινογιάννη, θέστις έκμεταλλεύεται στόλον πετρελαιοφόρων, ο όποιος κατασκευάζει ήδη διϋλιστηρίου έπησίας δυναμικότητος δύο έκατομμυρίων τόνων (και κατά τό τελευταίον στάδιον 3,5 έκατομμ. τόνων) εις τήν περιοχήν 'Αγίων Θεοδώρων δυτικώς τών 'Αθηνών. Τάς έργασίς άνελαβεν ο γερμανικός Οίκος Τύσσεν. Ο δεύτερος έφοπλιστής είναι ο κ. Iw. Λάτσης, θέστις άνεβεσε τήν κατασκευήν ένως διϋλιστηρίου, εις τήν 'Ελευσίνα, έπησίας άρχικης δυναμικότητος ένως έκατομμυρίου τόνων εις άμερικανό Βρετανικόν θηλιον (C.J.B. - American Howe Baker).

Εις τά ύπογραφέντα συμβόλαια μεταξύ Ελληνικής Κυβερνήσεως και τών έν λόγω έφοπλιστών, έτέθη ώς ρήτρα ότι τά δύο αύτα διϋλιστηρία, τά όποια θά άρχισουν λειτουργούνταν έντος τού προσεχους έτους θά εύθυγραμμίζουν τήν παραγωγήν τών έπι τής έξαγωγής, δεδομένου ότι η έγχωριος άγορά έξηπηρετείται έπαρκως ύπό τών υφισταμένων δύο διϋλιστηρίων, τά όποια έξ αλλου έσυγχρονίζονται προκειμένου νά διπλασιάσουν τήν έπησίαν δυναμικότητά των.

Αι διαπραγματεύσεις εις λαμβάνουσαι χώραν τόσον εις 'Αθηνας, οσον και εις Τεχεράνην μεταξύ τών έν λόγω έφοπλιστών και τών ιρανικών άρχων έχουν μεγάλας έλπιδας νά τελεσφόρησουν. Πράγματι, οι Πέρσαι διαβλέπουν τήν δυνατότητα νά ένταχθούν εις τήν έπωπακήν άγοράν πετρελαίου, διατηρούντες συνάμα τόν έλεγχον τών προϊόντων, χωρίς πλέον νά άπευθυνωνται εις τρίτους. Εις τήν περιπτωσιν αυτήν η διϋλισης θά θεωρηθή ώς ένδιαμέσον στάδιον, έν είδος έπηρεσίας άμειθομένης, έκτος έκκοντα τάς συνομιλίας, άποφασισθή άντιστοίχως και συμμετοχή τις εις τά διϋλιστηρία.

'Από τής πλευράς τών οι έφοπλισται θά έπωπληθων έργων έκ τών συμβόλαιών μεταφορών, τάς όποιας θά έκτελεσουν, ήτοι διά τήν μεταφοράν τού άργου πετρελαίου και διά τήν έξαγωγήν τών διϋλιστηρίων προιόντων.

Και ή «Λόυδ Ανθερσούα» καταλήγει:

Κατ' άρχην τό πετρέλαιον θά ήδυνατο νά μεταφέρεται διά τού πετρελαιογάγου Σουέζ - 'Αλεξανδρείας, ο όποιος, κατά σχετικήν άνακοινώσαντις θά διασχωρισθή εις δύο άγωγούς, έκτος έλαν κριθή περισσότερον συμφέρουσα ή μεταφορά διά τού γύρου τού 'Ακρωτηρίου με σούπερ τάνκερ τών 250.000 τόνων d.w. Πάντως θταν η διώρυξ τού Σουέζ έπαναλειτουργήση η μεταφορά τού άργου ιρανικού πετρελαίου διά τής θαλασσίας άδού δέν θά θέτη πλέον προβλήματα.

### MALTA

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

S. MIFSUD & SONS LTD.

NAYTIKOΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ

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

TELEX No MALTA 277

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ  
ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΕΝ ΜΑΛΤΑ

# ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΚΑΙ ΑΡΧΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

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

## Α' ΠΡΟΔΟΓΟΣ

Είς τὴν σκέψιν νὰ προδώμεν εἰς τὴν συγγραφήν τῆς παρούσης μελέτης μᾶς ὀδήγησεν ἡ ἐπὶ τῆς μακροχρονίου πείρας μας διαπιστωθεῖσα ἀνάγκη περισσοτέρας ἐπαφῆς μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρώματος καὶ ἡ παρατηρηθεῖσα διοικητικὴ ἀνεπάρκεια εἰς σεβαστὸν ἀριθμὸν πλοιάρχων, ἥτις τυγχάνει, τούλαχιστον καθ' ἡμᾶς, προὶὸν ἀγνοίας τῶν βασικωτέρων καὶ πλέον ἀπαραπήτων ἀρχῶν διοικήσεως, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν δημιουργίαν προστριβῶν καὶ διενέξεων μετοξύ αὐτῶν καὶ τῶν πληρωμάτων των, μὲ τὰς γνωστὰς ὡς ἔκ του συνεπείας, εἰς βάρος τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου.

Πρόδης τούτοις, ἐπιθυμούμενον νὰ τονίσωμεν ὅτι, ἡ ἀσκητικὴ τῆς διοικήσεως ποδηγετεῖται καὶ ρυθμίζεται κατὰ τρόπον ἔξομαλύνοντα τὰς πανθυμολογουμένας δυσχερείας καὶ προσφέρει ιδιαιτέρων ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἥτις ἔχει τόσην ἀνάγκην ἐντάσεως καὶ δημιουργικῆς προσποτέρεας ἀξιοποίησεως τοῦ ὑπάρχοντος δυναμικοῦ αὐτῆς καὶ ιδιαιτέρως σήμερον, ὅτε ἡ ἔξελιξις αὐτῆς παρουσίασε διάφορον κατάστασιν ἑκείνης τῶν πρώτων μεταπελευθερωτικῶν χρόνων εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου εἰς τὸν διεβίσιον θαλάσσιον στίδιον.

Ὦς ἔκ τούτου κρίνεται, καθ' ἡμᾶς τούλαχιστον, σκόπιμον ὅπως ὁ πλοιάρχος εἰς ὃν πρόκειται νὰ ἐμπιστεύθων τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου, ὅταν πρέπει νὰ κέκτηται τὰς ἀπαιτουμένας ὑπὲρ τῶν σημερινῶν δεδομένων θεωρητικὰς καὶ τεχνολογικὰς γνώσεις, διότι μόνον οὕτω θὰ πρέπει νὰ κρίνωμεν αὐτὸν ἵκανὸν νὰ ἐπωμισθῇ τὰς βαρυτάτας εὐθύνας τῶν συγχρόνων ἀπαίτησεων τοῦ πλοίου εἰς τὸν διεθνῆ ἀνταγωνισμὸν τῶν θαλασσίων μεταφεροῦν.

Ο πλοιάρχος, λοιπόν, ὡς ἀσκῶν διοίκησιν, πρέπει νὰ ἔχῃ τὰς ἀναγκαῖας διὰ τὸ ἔργον του γνώσεις, ἥτοι γνῶσιν τῶν ζητημάτων τῆς ἀρμοδιότητός του καὶ γνῶσιν τοῦ ἀνθρωπίνου χαρακτήρος. Ἐπίσης, πρέπει νὰ ἔχῃ περιβλητή καὶ μὲ γενικὴν μόρφωσιν.

Διὰ γὰρ ἀποκτήσῃ, δῆμως, ὁ πλοιάρχος γνῶσιν τῶν ζητημάτων τῆς ἀρμοδιότητός του, ἔχει ἀνάγκην ἐπαγγελματεώς πρὸς καλλιέργειαν καὶ τελειοποίησιν τῶν ἐπαγγελματικῶν του γνώσεων, διότι πρέπει νὰ κατέχῃ καλῶς καὶ ἐν λεπτομέρειᾳ τὰ ζητήματα τῆς ἀρμοδιότητός του.

Συνεπῶς, ὁ πλοιάρχος, ὁ ὄποιος δὲν εἶναι ἐμπειρος καὶ κατηρτισμένος εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀρμοδιότητός του καθίσταται ἀνίκανος ἐπὶ τῇ διοίκησει τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν τοῦ πλοίου καὶ μεταβάλλεται ἀπὸ διοικῶν εἰς διοικούμενον, ἥτοι μὲ ἀλλούς λόγους τοῦ ἔσεφεγκει ἀπὸ τὰς χειρας ἡ διοίκησις, ὡς ἀπὸ τὰς χειρας ἀδεξίου ἡνίοχου τὰ ἡνία, ἐνῶ δὲν γνωρίζῃ νὰ ἡνιοχῇ ἴππους.

Πέραν τούτου, ὁ πλοιάρχος ὡς ἄνηκων εἰς τὴν ἡγετίδα ταξίν, δὲν πρέπει νὰ κέκτηται μόνον ἐπαγγελματικὴν ἐπάρκειαν, ἀλλὰ καὶ ἔξοχὴν χαρακτήρα καὶ ὑψηλὸν φρόνημα. Ἐπίσης, θὰ πρέπει νὰ εἶναι καλὸς κριτής χαρακτήρων, ἥτοι θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ ἔνα δύγνων ἐνδιαφέρον καὶ μίαν πραγματικὴν γνῶσην τοῦ ἀνθρώπου, τῆς πρώτης αὐτῆς ὥλης τῆς ἐργασίας του.

Ἄλλα ἐκτὸς τῆς γνώσεως τῶν ζητημάτων τῆς ἀρμοδιότητός του καὶ τοῦ ἀνθρωπίνου χαρακτήρος, ὁ πλοιάρχος θὰ πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ καὶ γενικὴν μόρφωσιν, διότι οὕτω θὰ καταστῇ ἵκανος νὰ ἀντιλαμβάνεται ταχέως πᾶν ζητήματα ἀπότομενον ἀμέσως ἡ ἐμμέσωση τοῦ ἐπαγγελματός του.

Πάντως, ἐκείνῳ τὸ ὄποιον παραμένει ἐν προκειμένῳ θετικὸν καὶ ἀναμφισθῆτον εἰλικρίνης, ὁ πλοιάρχος δὲν δύναται νὰ ἀνταποκριθῇ ἵκανοποιητικῶς εἰς τὰ καθήκοντά του μὲ μικρὰν γενικὴν μόρφωσιν, δι' ὃ ὀφείλει, καθ' ἀπασαν τὴν διάρκειαν τῆς σταδιοδρομίας του νὰ ἀναπτύσσῃ τὰς γνώσεις του καὶ νὰ προσαρμόζῃ τὴν μόρφωσιν τοῦ πρὸς τὴν προσδευτικὴν αὔξησιν τῶν καθηκόντων του.

Ἐφ' ὅσον τὰ διάφορα ζητήματα ἀναπτύσσονται καὶ καθίστανται πολυπλοκάτερα, εἶναι ἀπαραίτητον ὅπως τὸ πνεῦμα, χωρὶς νὰ παραμείνῃ τὰς συνεπείας καὶ τὰς ἀντι-

στοίχους ἀντιδράσεις, καθίσταται ἵκανὸν νὰ διακρίνῃ τὴν ούσιαν, νὰ γενωρίζῃ τὴν κυριαρχοῦσαν ίδεαν, νὰ ἐκδίδῃ τὰς ἀπορρεούσας διαταγάς, ἔστω καὶ ἂν ἔνιστε κινδυνεύῃ νὰ παραμελήῃ τὴν λεπτομέρειαν. Ἡ γενικὴ μόρφωσις δὲν ἀποτελεῖ παρὰ μόνον τὸν κατοικήσαντα πλοιάρχου.

Δέν θὰ πρέπει, δθεν, νὰ παροραθῇ, ὅτι σκοπὸς τοῦ πλοιάρχου —ώς ἀποκύντος διοίκησιν— εἶναι ἡ δράστις καὶ ὅτι, κατὰ συνέπειαν, κάθε τι τὸ ὄποιον παρεμβάλλεται ὡς πρόσκομψα μὲ πρεμποδίζει τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως του, πρέπει νὰ τίθεται ἐκποδών. Τέλος, ἡ γενικὴ μόρφωσις αὐτοῦ περιλαμβάνει ὅτι δύναται νὰ σφυροληπτήσῃ παρὰ νὰ διακοσμήσῃ τὸ πνεῦμα. Δι' ὃ ἡ καλῶς ἐννοουμένη μόρφωσις πρέπει νὰ ἀποδέψῃ εἰς τὰ ἀντικείμενα τῆς ἀνάγκησεως τῶν στογείων ἐνὸς ζητήματος, τῆς ἐπιλογῆς τούτων, τῆς σταθμίσεως των ἐπὶ σκοπῷ στρίζεως τῆς κρίσεως καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν λήψην ἀποφάσεως.

## Β' ΓΝΩΣΕΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Πέραν τῶν προλογιγθέντων, ἥτοι τῆς θεωρητικῆς καὶ τεχνικῆς μορφώσεως τοῦ πλοιάρχου, οὕτως θὰ πρέπει νὰ κατέχῃ καὶ ὡρισμένας ὀργανωτικὰς καὶ διοικητικὰς ἀρχάς, διότι δὲν εἶναι μόνον τεχνικός, ἀλλὰ πρὸ πατὸς ἀρχηγὸς, καλούμενος νὰ διοίκησῃ ἀνθρώπους καὶ μάλιστα πολλάκις ὑπὸ τὰς πλέον τραγικὰς συμθῆκας τὰς ὄποιας δύναται τις νὰ φαντασθῇ. Καὶ νῦν ἐρωτάται :

Ποιαὶ εἶναι αἱ ἀρχαὶ διοικήσεως τὰς ὄποιας πρέπει νὰ κατέχῃ ὁ πλοιάρχος διὰ νὰ καταστῇ ἵκανὸς ἀρχηγὸς ἐπὶ τὸ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν του πλοίου; Ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ διότι δοῦθη ἀπάντησης τις εἰς τὸ ἔρωτημα τούτο, ἀνετρέδειμεν εἰς τὴν μελέτην πολλῶν Ἑλλήνων καὶ ἔνων συγγραφέων ἐξ ἥς διεπιστώσαμεν διτι, ἡ ἀνάπτυξις τῶν ὄρχων διοικήσεως εἶναι ἔνα ἀνεξάπλητον θέμα καὶ δέν ὑπάρχει δριῶν ἀπαριθμήσεως αὐτῶν, διότι κάθη ἀρχὴ ἥτις συντρέχει εἰς τὴν ὄργανσιν καὶ διευκολύνει τὴν ἐκτέλεσιν, εὐρίσκει τὴν θέσιν της, ἐφ' ὅσον ἡ πείρα ἀποδεικνεῖ διάξιει.

Πάντως, ἐν τῇ διοίκησει: ὅλα εἶναι ζητήματα μέτρου, τίποτε τὸ ἀκαμπτὸν καὶ ἀπόλυτον εἰς τὴν ἐνάσκορην της, διότι σχεδὸν ποτὲ δὲν μᾶς παρουσιάζονται αἱ ἰδιαι την συμβικαὶ διὰ νὰ ἐφαρμόσωμεν ἀπαράλλακτα τὴν ίδιαν ἀρχήν. Οὕτω, αἱ ἀρχαὶ διοικήσεως εἶναι εὔπλαστοι καὶ δεκτικαὶ προσαρμογῆς εἰς δῆλας τὰς ἀνάγκας. Πρέπει, δῆμως, νὰ γενωρίζῃ τις εἰς τὰς μεταχειρισθῆται. Αὐτὸς εἶναι ἡ δύσκολος τέχνη, ἥτις ἀπαιτεῖ ἀντίληψιν, πείραν, ἀποφασιστικότητα καὶ μέτρον.

Παρὰ τὸ γεγονός, δῆμως, διτι, αἱ ἀρχαὶ διοικήσεως εἶναι ἀνεξάπλητοι εἰς ἀπαριθμητικούς, ἐν τούτοις, θὰ ἀναπτύξουμεν κατωτέρω ὀρισμένας ἐξ αὐτῶν, τὰς ὄποιας θεωρούμενες διότι δέν εἶναι φρόνιμοι νὰ τὰς ἀνάγκησον τοῦ πλοιάρχου. Τέλος, ἡ πείρα ἀποδεικνεῖ :  
1. Κατα μερισμὸς ἐργασίας : 'Ο καταμερισμὸς τῆς ἐργασίας ἀποτελεῖ μάς ἀρχὴν τῆς οἰκονομικῆς ἐπιστήμης, ἡ ὄποιας ἀποδεικνύει τὴν προσφορώτεραν πάντοτε ἐκτέλεσιν μιᾶς μόνον ἐργασίας ἡ ἐνὸς ἐκάστοτε ἔργου, ὑπὸ περισ-

## THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

## PROTECTION & INDEMNITY OF SHIP OWNERS

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE

ASSOCIATION (LONDON) LIMITED

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON EC3N 3DN

TELEPHONE: 01-480 7272

TELEX: WESTENG LONDON 886029

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

σοτέρων ἡ διαφόρων προσώπων καὶ ἀποβλέπει εἰς τὴν παραγωγὴν περισσοτέρων καὶ καλυτέρων ἀγαθῶν μὲν τὴν ίδιαν προσπάθειαν. Καὶ τοῦτο, διότι κάθε ἀλλαγὴ ἀπασχολήσεως συνεπάγεται μίαν προσπάθειαν προσαρμογῆς, ἥτις μειώνει τὴν παραγωγὴν.

Επισής, ο καταβολέσμος της εργασίας (ή των ἔργων) ἐπιτέρεψε νὰ περιορίζωμεν τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀντικειμένων πρὸς τὰ δόποια φέρεται ἡ προσοχὴ καὶ ἡ προσπάθειά μας καὶ ἀναγνωρίζεται ως τὸ καθύτερον μέσον χρησιμοποιήσεως τῶν ἀτόμων καὶ τῶν ἐιδίδων.

2. Ἐπιβολὴ εἶναι τὸ δικαίωμα τοῦ νὰ διατάσσῃ τις καὶ ή ἔουσια ἡ ὑπόκαούεται. Ἡ ἐπιβολὴ αὐτῆς καλεῖται καταστατική καὶ στηρίζεται εἰς τὴν ἱεραρχικὴν θέσιν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν πρωταρικήν ἐπιβολὴν, ἣτις προέρχεται ἀπό τὴν γνῶσιν, τὴν πειραν, τὴν ήθικὴν ἀξίαν, τὰς παρασχεθείσας υπηρεσίας κλπ., καὶ ἣτις δι’ ἓνα καλὸν ἀρχηγὸν (ώς δέον νὰ είναι ὁ πλοιάρχος), είναι τὸ ἀταραίτητον συμπλήρωμα τῆς καταστατικῆς τοιαύτης.

3. Ε ὑ θ ὑ ν : Είναι ή έκ της έκτελέσεως ώρισμένης πράξεως ἐπίγνωσις παρά τού πράττοντος πρὸς λογοδοσίαν ὑποχρέωσις. Ἀνευ ἐπιγνώσεως τού αἰσθήματος τῆς εὐθύνης, δὲν δύναται δὲ ἀρχήγος (καὶ ἐν προκειμένῳ δὲ πλοιάρχος) νά ἐπιβληθῇ, ἂν οἱ ύφιστάμενοι αὐτοῦ (πλήρωμα) δὲν ἔμφοροῦνται ὑπό τού αἰσθήματος τούτου, δηλαδή ὅταν αὐτοὶ δὲν ἔχουσι συνείδησιν των πράξεων των καὶ γνῶσιν τῶν συνεπειῶν τῶν πράξεων αὐτῶν, ἥτοι την ἐπίγνωσιν τῆς ἀνάγκης πρὸς λογοδοσίαν.

4. Πειθαρχία: Είναι ή ύπακοη παντός κατωτέρου, έν γένει, εἰς τὰς διαταγὰς τοῦ ἀνωτέρου του, αὐτίνες φρουρούν τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας συμφώνως πρὸς τοὺς νόμους καὶ τοὺς εἰδικούς κανονισμούς αὐτῆς. Ἡ πειθαρχία ἀποτελεῖ τὴν ἴσχυροτέραν συνεκτικὴν δύναμιν πάστορος ὑπηρεσίας καὶ ιδιαιτέρως τῆς στρατιωτικῆς καὶ τῆς τῶν ἐμπορικῶν πλοιών τοιαύτης, ἔνθα τὸ τραχύ, ἀγώνιαδες καὶ ἀνάγκαιος σκληρὸν τῆς ὑψηλῆς ἀποστολῆς της, ἀπειλεῖ ἀνά πάσσον στιγμὴν τὴν ἔξαρθρωσιν καὶ διάλυσιν της, μὲ μοιραῖον ἀποτέλεσμα τὴν καταστροφὴν.

5. Α μοι δὴ ἐργασίας :  
Ἄμοισθη καλεῖται πᾶσα ἀπόδοσις καλῆς ή  
κακῆς πράξεως, ἀλλὰ ἐπὶ μὲν τῆς κακῆς ἔ-  
χουμεν τὴν τυρωπίαν, ἐπὶ δὲ τῆς καλῆς τὸν  
ἔπαινον καὶ τὴν πληρωμὴν μὲν πάν μέσον  
(ἀλικόν τε καὶ ὄθικόν)

Ἐν προκειμένῳ, σπουδαίαν ἐπίδρασιν ξέχει ὁ τρόπος τῆς ἀμοιβῆς εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἔογαστῶν τοῦ πληρώματος. Δι’ αὐτὸν ὁ πλοιάρχος πρέπει :

- a) νά έξασφαλίζῃ άμοιβήν, ητις νά ικανοποιή και τὸν ναυτικὸν καὶ τὸ πλοῖον.  
β) νά ἐνθαρρύνῃ τὸν ζῆλον τοῦ πληρῶματός του ικανοποιῶν τὴν ὀφέλουν προσπάθειαν καὶ  
γ) νά μη καταλήγῃ εἰς ἀκρότητας μισθῶν, ὑπερωριῶν, ἔχτρας άμοιβῶν κλπ., αἵτινες νά ὑπερεβαίνουν τὸ λογικὸν ὅριον.

6. Τάξις: «Ως είς κάθε ύπηρεσίαν και ἐπιχείρησιν οὕτω και εἰς τὸ πλοῖον πρέπει νὰ βασιλεύῃ ἀπόλυτος τάξις, ὡς πρὸς τὴν κατάλληλου διάθεσιν τοῦ πρωστικοῦ, τὴν ιεραρχίαν τοῦ πληρώματος και τὴν διαδοχὴν τῶν ἐνέργειῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου τάξις πρέπει νὰ ἐπιβάλλεται και εἰς τὰς ἑλάσιστας λεπτομερείς, ὅπτε και πορεία τῶν ἔργασιών τοῦ πλοίου νὰ ἐκτελῆται μὲν ὠδοντωκανήν θυμόδοττα.

"Η έπι τού πλοίου ἀπόκτησε συστήματικής τάξεως, ὅποτε δεὶ τὴν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν τῆς ἀναπτύξεως καλῶν συνηθείων του πληρώματος, αἵτινες τόσον διευκολύνουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργασιῶν τοῦ πλοίου.

7. Εύθυτης : Σημαίνει ειλικρινειαν καὶ ἐντιμότητα χαρακτῆρος. ήτις ἐν-

θαρρούνε τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου (πλήρωμα) νὰ ἐκδηλώσῃ, κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του, ἀπασαν τὴν καλὴν αὐτοῦ θέλησιν καὶ ἀφοίσιωσιν πρὸς τὰ καθήκοντά του.

Α' Άλλα ή εύθυτης τού χαρακτήρος ἀπαιτεῖ πολὺν κοινὸν νοῦν, πείραν καὶ καλωσύνην. Δό: οτι εύθυτης σημαίνει παρρησίαν, σταθερότητα καὶ δικαιοσύνην, στοιχεῖα ἀπαραίτητα διὰ τὸν πλοιαρχὸν, δοτὶς ληγεῖται ἀνθρώπων ἀσχολουμένων εἰς ίδιομορφὸν ἐργασίαν, ὡς ή ναυτικὴ τοιάυτη.

Καὶ τοῦτο εἶναι ἐπιθεβλημένον εἰς τὸν πλοιάρχον, διότι ὡς ἡγέτης τοῦ πλοίου θὰ πρέπει νὰ γνωρίζῃ διὰ ἡμέρωπιν φύσις παραδέχεται μιὰν τιμήν εἴκηγησιν δύον αὐστηρὰ καὶ ἀν εἰναι αὔτη. Διότι ἡ παρρησία τοῦ πλοιάρχου νὰ ἀναγνωρίσῃ τυχὸν σφάλματά του, δὲν μειώνει καθ' ὀλοκληρίαν τὸ κύρος του, ἀλλὰ τούναντίον ἔχυμανει αὐτὸν εἰς τὴν ἑκτίμησιν τοῦ πληρώματός του.

8. Πρωτόβουλια: Είναι ή πιθανότης νά συλλάβης μίαν ιδέαν και ή δύναμις νά τήν έκτελέστης. Είναι έπιστης ή έλευθερία νά προτείνης τι και ή θέλησις νά τό πραγματοποιήσης.

'Ο πλοϊάρχος, ως άρχηγός του πλοίου, πρέπει νά αναπτύσσῃ την πρωτοβουλίαν εἰς τό υπό αὐτού πλήρωμα, διόπι πρός αὐτό μεγαλύτερον πεδίον δράσεως, ἀναλογώς της θέσεως καὶ τῆς Ικανότητος ἐνὸς ἑκάστου ἑταῖρου μελῶν αὐτοῦ, ἔστω καὶ εἰς βάρος μερικῶν ἀνωμαλιῶν, ἀτινας δύναται, ἐξ ἄλλου, νά περιορίσῃ διά τῆς προσεκτικῆς προσωπικῆς του ἐπιβλέψεως.

'Ο πλοιάρχος θά πρέπει νά καθοδηγή τό προσωπικόν του τόπον πληρωμάτος του συνεγκρίων, φυσικά, νά τό ύποκαθιστή. Ωσάύτως θά πρέπει νά ένθαρρύνῃ αύτό διά μερικών ἐπαίνων, καταλλήλως δημοσία γενομένων, και νά προβαίνῃ ένιστε και εἰς θυσίας τού γοητρου του, διότι οὕτω θά δυνηθῇ νά μεταβάλῃ τά μέλη αύτοῦ ταχέως εἰς ἀρίστους βοηθούς του.

"Αντιθέτως, έαν δὲ πλούσιαρχος ἐπιδείξῃ περφρόνησιν πρὸς τὸ πλήρωμά του καὶ ἀπορρίπτῃ ἡ αὐτάδιλλη συνεκών τάξ εἰσηγήσεις του καὶ τὰ αἰτήματά του, ταχέως θὰ στειρεύσῃ τάξ πηγάς τῆς πρωτοβουλίας καὶ ἀφεστιώσεως αὐτοῦ. Δι' ὃ θὰ ἔδει νῦν εἶναι λίσιαν προσεκτικός εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ ὑπ' αὐτὸν πληρώματος καὶ νῦν μὴ συγκεντροῖ τὸ πάντα εἰς χειράς του, διότι οὕτως θὰ καταπνίξῃ πάσσαν ἐπίδιον ἀναπτύξεως πρωτοβουλίας εἰς τὸ πλήρωμά του.

9. Ταχύτης ἐκτελέσως :  
Αἱ ὡς ἀνωτέρῳ ἔκτεθεῖσαι ἀρχαὶ τείνουν εἰς  
τὴν καθίεσσιν τάξεως καὶ μεδόσου, δηλαδὴ  
εἰς τὸ νὰ πράττωμεν καλῶς. Ἡ παρούσα  
ἀρχὴ ἀναφέζεται εἰς τὸ νὰ ἔκτελωμεν  
καλῶς.

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

Ἐκτός τῆς γνώσεως τῶν βασικῶν ἀρχῶν διοικήσεως, ὁ πλοίστρος, ὡς ἡγέτης τοῦ πλοίου, θὰ πρέπει νὰ είναι προικισμένος καὶ μὲ δριμένα ἐμφυτα διοικητικά προσόντα, μὲν δὲ στομένα φυσικάς καὶ ἐπικτητούς ικανότητας, μὲν τὰς ὅποιας θὰ ἐπηρεάζῃ τὴν ἀνθρωπίνην συμπεριφοράν. Δηλαδὴ θὰ δύναται νὰ ἐπιβάλῃ τὴν θέλησιν του εἰς τοὺς ὑπὸ αὐτὸν κατὰ τρόπον, ὥστε πρακτικά τὴν ὑπόσκοψή των, τὸν σεβασμὸν των, τὴν ἐμπιστοσύνην των καὶ τὴν πρόθυμον τιμερασίαν των.

Ο πλοιάρχος, ως άφογχός του πλοίου, ασκεῖ έργο λίαν δυσχερές, δύστι ήγειται ἀνθρώπων, ητοι του πλέον δυσκολοδιοικουμένου ἄτομου, περι του ὅποιου διενοφάνη αποφαίνεται, διτι *πεπάντων των ἄλλων ζώων ἐστὶ φύσιον ἡ ἀνθρώπων ἄρχειν*, και ως ἐκ τούτου πρέπει νά είναι ίκανός νά χειρίζεται αὐτούς λίαν ἐπιδείξιας.

Δηλαδή, ο πλοιάρχος διά νὰ καταστῇ ἀ-

ληθινός ἡγήτωρ πρέπει νὰ γνωρίζῃ νὰ ἐμ-  
πνέῃ εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πλήρωμα μίαν αὐθόρ-  
μητον ἐπίθυμον νὰ δόγμηται ὑπὸ αὐτὸν, νὰ  
συμμορφούνται πρὸς τὴν θέλησιν του καὶ νὰ  
ἀκολουθῇ τὰ κατευθύνσεις του.

Ἐπίστης, ὁ πλοιάρχος πρέπει νὰ είναι ικανός ν' ἀποκτήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ τὸν σεβασμὸν τοῦ πληρώματός του καὶ νᾶ χρι-  
σμοποιῆ ἀπότελεσματικῶς τὰς ικανότητας αὐτοῦ. Μὲ ἄλλους λόγους, ὁ πλοιάρχος, ὃς  
ἀρχηγός τοῦ πλοίου, πρέπει νὰ γνωρίζῃ νὰ  
ἐφαρμόζῃ τὰ κάτωθι ἀξιώματα, ἢτοι :

α) Καιμίας όμαδς άνθρωπων, δύον μικρά και  
αν είναι αυτή, δεν δύναται να έχηση χω-  
ρις ένα χέρι τό δόποιν νά δέχηται οδηγη-  
τή. Άλλα και δύναμις ήτις έπιβάλλει μιάν  
κατεύθυνσιν εις τάς προσπαθείας τών  
μελών της θμάδος (και έν προκειμένῳ  
του πληρώματος) έκπηγάζει από τὸν  
άρχητον, ήτοι τὸν πλοιαρχον.

β) Αγοραὶ τοῦ διοικήσαντος τὸν ἀν-

- b) Άνευ κατίσης σισικήσεως η θραύση (και εν προκειμένῳ τό πλήρωμα) κατατάνει πράγμα διπέρα ένεργειής άνευ φρονήσεως, εις τήν τύχην, και ως έκ τούτου αἱ προσπάθειαι διασκορπίζονται πρός δλας τὰς κατευθύνσεις. Καὶ

γ) Αἱ ἐπιτυχίαι ἡ οἵ αἰποτυχίαι ἔξαρτωνται ἀπό τὸν ἀσκοῦντα τὴν διοίκησιν ἄνθρωπον, οἵτοι ἀπό τὸν πλοιάρχον, διὰ τὴν ἐπιτυχῆ διοίκησιν τοῦ πλοίου.

Ἐκ τῶν ἀνάτερω ἐκτεθέντων, σαφῶς προκύπτει ὅτι, διὰ νά καταστῆ τις καλὸς πλοίαρχος, δὲν ἀρκεῖ νὰ εἶναι μόνον καλῶς ἔξειδικευμένος μὲ τὴν συντελουμένη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίαν του, ἀλλὰ νὰ κέττηται ἀπαρακτήτως καὶ ὡρισμένα διοικητικά πρό-

σόντα, διότι ἔχει παραπτηρήθη ὅτι ἀνθρώποι οἱ ὅπιοι: εἰσὶν ἄριστα εἰδίκευμένοι εἰς τὴν ἐργασίαν των, ἀπέτυχον εἰς τὴν διοίκησιν, διότι ἐστεούντο διοικητικῶν προσδόντων, ητοῖ τοι ἀπεδείχθησαν ἀνίκανοι νά διοικήσουν ἄλλους.

Οι ἄνθρωποι αὐτοὶ εἶναι ἀκατάλληλοι νὰ διοικήσουν μίαν ὑπέρεσίαν, μίαν ἐπιχείρησιν καὶ πρὸ παντός ἔνα πλοίον, διότι νυνάτων νά είναι τις, φερ' εἰπεῖν, καλὸς ἡθοποιός, ἀλλὰ ἀνίκανος νά διευθύνῃ ἔνα θέατρον, καλὸς ἐρευνητής, ἀλλὰ ἀνίκανος νά διευθύνῃ ἔνα Ἰνστιτούτον ἐρεύνης κ.ο.κ. Συνεπώς, ὁ προσριζόμενος νά ἀσκήσῃ διοίκησιν, ήτοι νά γίνη ἀρχήγος μιᾶς ὑπέρεσίας καὶ ἐν προκειμένῳ ἀρχήγος τοῦ πλοίου, ήτοι πλοίαρχος, θά πρέπει νά ἔχῃ δοκιμασθῆ ὡς πρός τὴν διοικητικὴν ικανότητα καὶ οὐχὶ εἰς τὴν

# **PORTUGAL**

**Address your enquiries to :**

## **SHIPBROKERS STEVEDORES**

ίκανότητά του νά διεκπεραιώνῃ τὴν ἔργασίαν τοῦ πλοίου του, δύσον μεγάλη καὶ ἄν εἶναι ἡ ίκανότης του αὐτῆς.

"Οθεν, γεγονός ἀναμφισβήτητον τυγχάνει ὅτι, οἱ μέλλοντες νά πλοιαρχέυσουν πλοίαρχοι πρέπει νά κέκτηνται ωρισμένα προσόντα, κυρίως ἔμφυτα ἡ φυσικά, πνευματικά καὶ κοινωνικά, τὰ κυριότερα τῶν διπόνων εἰσίν τὰ ἀκόλουθα :

1. 'Υγεία πνεύματος καὶ σώματος : Τὸ προσὸν τοῦτο εἶναι ἀπαραίτητον, διότι οἱ κληρονομικῶς βεβαρμένοι ὑπὸ λανθανόντων νοσημάτων δὲν ἔχουσιν ίκανότητα δι' οὐδεμίαν ἐργασίαν. Εἶναι ἐκ τούτων ἀρχηγοῖς καὶ ἀνίκανοι διὰ τὴν ἀπόδοσιν ἔργου, διότι εἶναι ἐλαττωματικός ὁ ἐγκέφαλός των, ἡ ἔδρα τῆς νοήσεως.

'Ο ἀρχηγὸς πρέπει νά χαίρῃ πνευματικῆς ύγειας, ἀλλὰ καὶ σωματικῆς τοιαύτης, διότι οἱ πλειστοὶ τῶν συγγραφέων Ισχυρίζονται ὅτι «οἱ ἀρχηγοὶ (μεταξὺ ὐν συγκαταλέγεται καὶ ὁ πλοίαρχος) οἱ διπόνοι δὲν χαίρουσι σωματικῆς ύγειας εἶναι ἀρχηγοῖς καὶ ἀνίκανοι δι' ἀπόδοσιν ἔργου». Οἱ ἀρχαῖοι Ρωμαῖοι καὶ Ἑλληνες θεέγονοι διὰ «Menis Sanus Cor-pore Sano», ἥτοι «νοῦς υγίης ἐν σώματι υγίειᾳ».

2. 'Α γάπη : Εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ἀρετὴ καὶ θεωρεῖται ως βασικὴ προϋπόθεσις διὰ τὴν ἀγαθήν συμβίωσιν τῶν ἀνθρώπων. Δι' ὃν λόγον ὁ πλοίαρχος, ως ἀστῶν διοικητῶν τοῦ ὑπὸ τὴν πλοιαρχίαν του πλοίου, θὰ πρέπει νά ἀγαπᾷ τὸ ὑπὸ αὐτῷ πλήρωμα, διότι μόνον ὅταν ἀγαπᾶ τὸ πλήρωμα του θὰ πράξῃ τὸ πάντα δι' αὐτὸ καὶ, μόνον τότε, θὰ λάβῃ δι' αὐτὸ φροντίδα, πρόνοιαν καὶ ἐπιμέλειαν καθ' δον ἡ φροντίς, ἡ πρόνοια καὶ ἡ ἐπιμέλεια, εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς ἀγάπης.

Τὴν ἀρετὴν τῆς ἀγάπης εὑρεν καὶ ὁ Θεῖος Ἱησοῦς ως κίνητρον πάστης καλῆς πράξεως κηρύγγων «Τὸ ἀγαπᾶτε ἀλλήλοις» καὶ τοῦ-

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

'Ἐπισής, ἡ ἀγάπη εἶναι ἀδιοίος καὶ ἀθώα καὶ εἰς τὸ ἀδύον καὶ ἀθώον τῆς ἀγάπης ὑπάρχει τὸ μυστικὸν τῆς προσωπικότητος καὶ τῆς προσωπικῆς ἐπιρροῆς, διότι οἱ ἀνθρώποι οἵτινες μάς ἐπηρεάζουν, εἶναι ἔκεινοι οἱ ὄποιοι πιστεύουν εἰς ήμας, καθ' δον εἰς τὸ ἀτμοσφαίρον τῆς ἐμπιστούσην οἱ ἀνθρώποι εύρισκουν ἐνθάρρυνσιν, ἀλληλοθετήσανται καὶ ἀνοικτὸν τὸν δρόμον τῆς δημιουργίας καὶ οὐχὶ εἰς τὴν ἀτμοσφαίραν τῆς καχυποψίας, ἔνθα τὰ πάντα συρρικνύονται.

'Οθεν, ὁ ἀγαπῶν τὸ πλήρωμά του πλοίαρχος θὰ εἶναι καὶ πατρίδος πρόδος αὐτὸ καὶ προνοητικός δι' αὐτό, θὰ εἶναι καὶ δίκαιος καὶ ἀμερόληπτος. Καὶ διαν εἰσέτι εύρεθη εἰς τὴν ἀνάγκην νά ἐπιβάλῃ τιμωρίαν τινά, θὰ ἐπιδείξῃ ἐπιείκειαν, σκεπτόμενος διτι δικτυωποίος, κατά τὸ πλείστον, ἀμαρτάνει ἀνευτῆς θελήσεως του, ως ἔλεγε καὶ ὁ μέγας φιλόσοφος Σωκράτης : «Ούδεις ἐκῶν ἀμαρτάνει».

'Ἐάν δημοσ, τὸ συναίσθημα τῆς ἀγάπης εἶναι ξένον πρὸς τὴν καρδίαν τοῦ πλοίαρχου, τότε οὐχὶ μόνον οὐδεμία τῶν καλῶν ιδιοτήτων τῆς ψυχῆς εἶναι δυνατὸν νά ἐκδηλωθῇ, νά προσχῇ καὶ νά βλαστήσῃ, ἀλλὰ καὶ τυχὸν ὑπάρχουσαι καλαι διστητες εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν πλήρωμα μαραίνονται καὶ ἔξαφανίζονται.

Δι' διν λόγον μόνον δικαδή διάρχος, πρόσαγει τὰ εὐγενῆ συναίσθηματα τοῦ πληρώματος του, ἥτοι : Τὴν φιλοτιμίαν του, τὴν ὑπερηφάνειάν του, τὴν πειθαρχίαν του, τὴν αἰσιοδοξίαν του, τὸ ἡμικόν θάρρος του, τὴν τόλμην του, τὴν φιλοπατρίαν του καὶ τὴν ἀφοσίωσίν του εἰς τὸ καθῆκον.

'Ἀντιθέτως, δι κακὸς πλοίαρχος, δι σκλη-

ρόκαρδος, δι μὴ ἀγαπῶν τοὺς ὑφισταμένους του, δηλητηριάζει τὰ συναίσθηματα τοῦ πληρώματος του, τὸ κάμνει ἀφιλότερον, τὸ κάμνει ἀπειθαρχον, τὸ ἀπελπίζει, τὸ ἀπογοητεύει, τὸ κάμνει ἀδιάφορον διά πάσαν καλὴν πρᾶξιν, τὸ κάμνει, τέλος, κακόν, διότι τοῦ τραυματίζει τὴν ψυχήν.

'Εκ πάντων τῶν ως ὀντάρεω ἔκτεθέντων σαφῶς τεκμαίρεται ὅτι, ἡ ἀρετὴ τῆς ἀγάπης ἔχει μεγίστην ἐπιδρασιν εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἀποστολὴν τοῦ πλοίαρχου (ώς καὶ παντὸς ἀσκούντος διοικητην προσώπου), δι' ὃ ἐκριναμεν σκόπιμον νά θεωρεῖται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἀναγνώστου ωρισμένους τρόπους συμπεριφοράς μὲ τοὺς ὄποιους νά θερμαίνῃ τὰς καρδίας τῶν συνανθρώπων του ἀπὸ ἀγάπην πρόσων αὐτὸν καὶ οἵτινες ἀπορθιμούνται ως κάτωθι :

1. Νά ἐνδιαφέρεται εἰλικρινῶς διὰ τοὺς ἄλλους. 2. Νά μειδιά. 3. Νά ἐνθυμήται ὅτι τὸ νομοτελέστον εἶναι δι' αὐτὸν ὁ γλυκύτερος καὶ πλέον ἐνδιαφέρον ηχος. 4. "Εσω καλὸς ἀκροστής καὶ ἐνθάρρυντος τοὺς ἄλλους νά διηλύνων τὸν ἐαυτὸν τους. 5. "Οταν διμιλήσης νά μὴ λησμονής τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἄλλου. 6. Κάμε τὸν ἄλλον νά αἰσθάνεται σπουδαῖος καὶ κάμε το μὲ τὴν καρδιά σου.

'Ἐπισής, παραθέτομεν κατωτέρω ἐτέρους διώδεκα (12) τρόπους, μὲ τοὺς ὄποιους διαθρωπος θὰ καταστῇ ικανὸς νά φέρῃ τοὺς ἄλλους ἀνθρώπους εἰς τὸν ιδικὸν του τρόπον τοῦ σκέπτεσθαι καὶ οἵτινες εἰσίν οἱ ἔξις :

1. 'Ο καλύτερος τρόπος χειρισμοῦ μιᾶς διαφωνίας σου εἶναι νά ἀποφύγῃς νά τὴν συζητήσῃς. 2. Δεῖξε σεδασμὸν διά τὰς γνώμας τοῦ ἄλλου. Ποτὲ μὴν τοῦ εἰπεῖς διτι ἀλάθος. 3. 'Εάν ἔχῃς λάθος, ὁμολόγησέ το, ταχέως καὶ ἐμφαντικῶς. 4. "Αρχισε μὲ φιλικὸν τρόπον. 5. Κάμε τὸν ἄλλον νά λέγῃ «ΝΑΙ - ΝΑΙ» ἀπὸ τὴν ἀρχή. 6. "Αφησε τὸν ἄλλον νά λέγῃ, τὰ περισσότερα. 7. Κάμε τὸν ἄλλον νά αἰσθάνεται ὅτι ἡ ιδέα εἶναι δική του.

# INDEPENDENT COMBINED LINES

**"MED LINE"**

**"PRODROMOS LINES"**

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ**

**"MIDDLE EAST AGENTS"**

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. ( 4523.674  
( 4523.676

**Ναυτικὸν Πρακτορεῖον "ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ"**

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. ( 4524.941  
( 4524.828

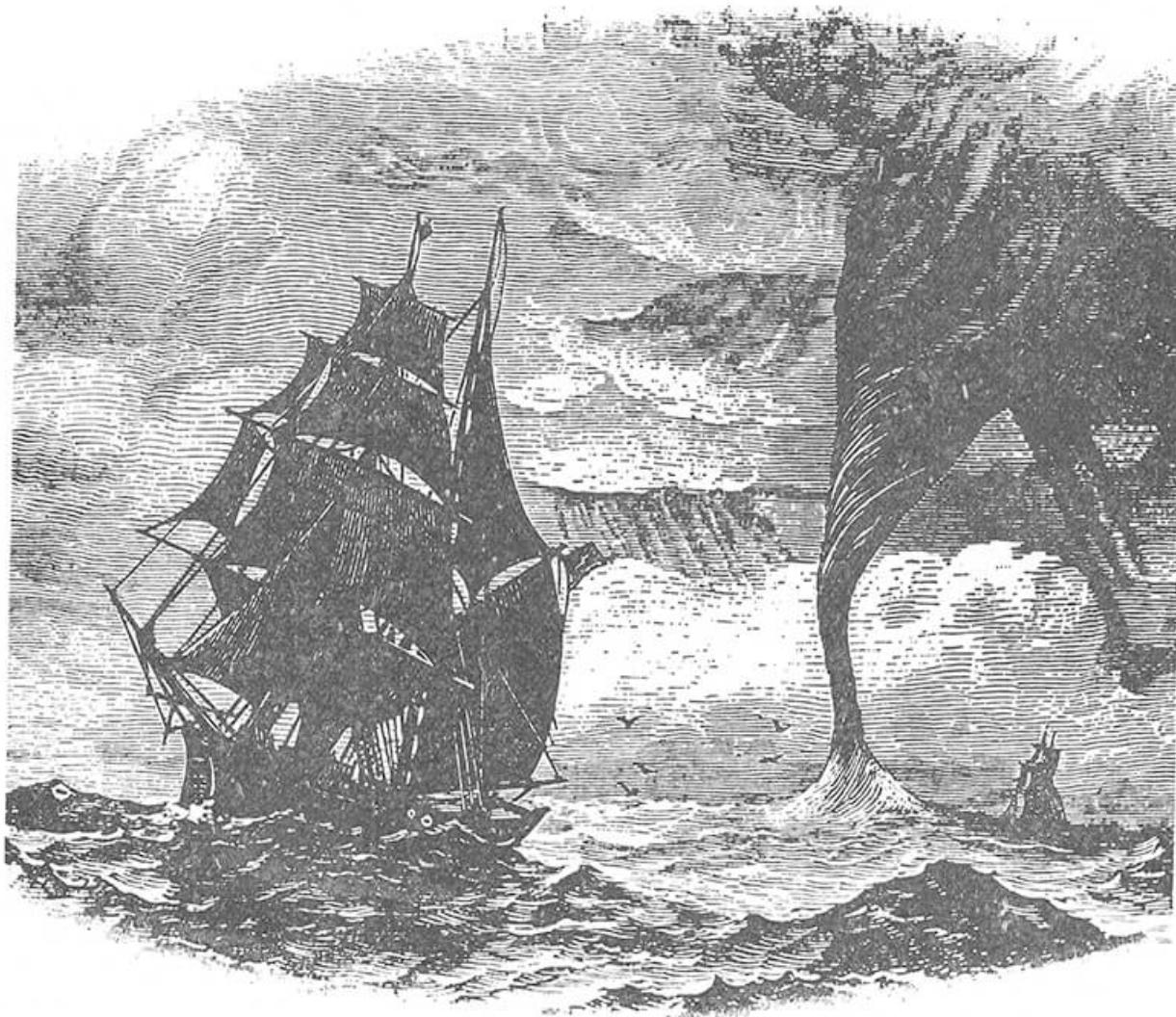
**'Η μεγαλυτέρα 'Ελληνικὴ Ναυτιλιακὴ 'Οργάνωσις Τακτικῶν Γραμμῶν μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν.**

**Κοντένερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -**

**Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικὸς 'Αερισμὸς κυτῶν.**



Η ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
“ΑΣΤΗΡ”  
ΑΣΦΑΛΙΖΕΙ  
ΣΩΜΑΤΑ ΣΚΑΦΩΝ



**ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΣΤΗΡ**

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

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑ!

Άξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Άπο το μικρό μας και πτωχό χωρίσ Σαμικόν 'Ηλείας άνω των 50 παιδιών υπήργειον των οώς ναυτικοί σήμερον στά διάφορα εμπορικά μας πλοία, κολώνες αμειδόμενοι και καλώς πρωδειούμενοι, ή δεές άφοσίωσίς των και δηλαδή πρός τα καθήκοντά των έκτιμάται πολύ παρά των άνωτέρων των. Και, ως παραδειγματικής, παρακαλώ επιτρέψατε μου διά τους έγκριτον περιοδικού σας όπως έκφραστον τά προσωπικά και των συχωριανών μου τα θερμά μας εύχαριστήρια πρός τον Πλοίοσρχον τού δεξαμενοπλοίου «Κεφαλλονία» κ. Κ. Σενακούδην διά την εύγενή και πατριωτικήν χειροσιμίδιαν του. Απέστειλε το ποσόν των 5 λιρών 'Αγγλίας και 505 Γαλ. Φράγκων, προερχόμενον από αύτον και μέλη του πληρώματός του μή καταγόμενα έκ τού χωρίσ μας, ίνα διατεθή διά τους σκοπούς της ήδη μεγάλης; μας προσπαθείας τού έξωρασμού του χωρίσ μας.

Τό ανέυ προηγουμένου παραδειγμα τού κ. Πλοιάρχου έκτιμάται και τοποθετείται ώς πρᾶξης έθνική, διότι όποιος βοηθήσει κομμάτι της Πατρίδος βοηθήσει την Ελλάδα διόλογη.

Μετά τιμῆς  
ΓΕΩΡΓ. ΒΙΤΣΑΣ  
Πρόεδρος Σαμικόν 'Ηλείας

## ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΣ

Άξιότιμοι Κύριοι,

Φορτία σιτηρών διὰ Βασόρας  
ασφράν ('Ιράκ).

Παρακαλούμεν όπως γιακαστοποιήσητε πρός δόλους τούς πλοιοκτήτας τά της κατωτέρω έμπειριας μας, ητης επιβάλλει όπως οι 'Εφοπλισταί απόφευγουν, κατά το δυνατόν, τόν λιμένα της Βασόρας.

Φορτηγόν μας σκάφος είχε ναυλωθή διά την μεταφοράν φορτίου 14.000 τόνων κριθής χύδην από τόν Καναδάν είς Βασόραν. 'Ο προϋπολογισμός μας τών Λιμενικών 'Εξόδων (διά τήν Βασόραν) διά ποσόν \$ 11.000 (Η.Π.Α.) απέδειχθη έντελως άνεπαρκής και ήναγκάσθημεν όπως προεμβάσωμεν τό ποσόν \$ 27.800 διά τά άκολουθα:

Λιμενικά τέλη .....	\$ 5.810
Πρυμνοδέτησιν/ 'Αποπτρυμνοδέτησιν .....	\$ 430
Λιμενικήν θμοχειρίαν προκυμαίας, λεμδουχικά, δικαιώματα Λιμενάρχου και Ρυμουλκικά .....	\$ 1.700
Τέλη έκβαθυνσεως (dredging) .....	\$ 10.000
Πλοηγικά .....	\$ 4.800
'Ενοικιον προκυμαίας .....	\$ 400
'Επόπτην, βοηθόν έπόπτου, φύλακας .....	\$ 850
Διάφορα .....	\$ 280
Προκτορειακά δικαιώματα (ισα πρός 1% επί τού ναύλου) ..	\$ 2.600
Σύνολον .....	\$ 26.870

Οι Πράκτορες έπιβάλλουν τήν έπι τού πλοίου απασχόλησιν πέντε φυλάκων διά τούς όποιους άναμένεται ή λήψης λογαριασμού διά ποσόν περίποτο \$ 2.000, ένως ζητούν και περαιτέρω έμβασμα \$ 5.000 διά συμπληρωματικά Λιμενικά έξοδα.

Προσέτι, έστημειώθη καθυστέρησις περί τάς διατυπώσεις έλευθερωποιωνίας κατά τήν άφιξην τού πλοίου, λόγω ισχυρισμού ότι:

τό Γραφείον 'Αραβικού Μπουκοτάζ είχεν έγγραψει τού ούτο είς τό Μαύρον του Πίνακα. Παρά τάς έπανειλημμένας διαβεβασίσεις μας ότι τό σκάφος τούτο κατά τόν χρόνον τής έκμεταλλεύσεως του τόσον ύμων, δοσον και τών προσχυμένων πλοιοκτητών του δέν είχε προσεγγίσει άπο τής καθελκύσεως του είς τής σραγίδινον ή μένα, και ένως έδεση άδειας έκφραστών του, τό πλοίον μας κατεκρατήθη μετά τήν έκφραστών του μέτην άνισην δικαιολογίαν ότι δέν έκριθη έλευκόν ύπό τού Γραφείου Μπουκοτάζ τής Βαγδάτης.

Παρά τό γεγονός ότι έδημιουργήθη επιστρεψις σοδαρών επισταλιών (demurrage) ύπερ τών πλοιοκτητών, λόγω τής βραδείας έκφραστών του πλοίου, ειδοποιήθημεν ύπό τού Πλοιάρχου μας, ότι οι Πράκτορες έμμενουν όπως εισπράσουν πρό τού άποπλου τού πλοίου όλα τά ποσά τά σποιαί απαιτούν. Και ότι δέν άναλαμβάνουν τήν διά τάς άνωτέρω επισταλίας εύθυνην, ή έκκαθάριστις τών όποιων θά απαιτήση τήν πάροδον πολλών μηνών.

Τά πλοίοι προορισμού Βασόρας λαμβάνουν πάντοτε διαταγήν όπως πλεύσουν πρό τού Ούμη Κάσρ πρό τού έλαφρυνσίν των άπο φορτίον μέχρι βυθίσματος 29 ποδών (γλυκών ύδωστων) διά νά δυνηθών νά διέθουν από τό Καρούμ Μπάρ. Τά πλοία καθυστέρουνται είς τόν πλοηγικόν σταθμὸν Σάττ 'Ελ 'Αράμπι, άναλόγως τής διαθεσιμότητος προβλήτος έκφραστών είς τό Ούμη Κάσρ (τό όποιον εύρισκεται 67 μίλια δυτικῶν τού Πλοηγικού Σταθμού), όπου τό ύφισταμενον μήκος κρηπιδωμάτων έπιτρέπει τήν έξυπηρέτησιν τριών μόνον πλοίων. Σημειωτέον ότι δέν διατίθεται έκει άλλος χώρος άγκυροδολίας.

Μετά τήν κατά τά άνωτέρω «έλάφρυνσιν» τών φορτηγών είς Ούμη Κάσρ, τή βοηθεία ένώς μόνον έκκενωτικού μέσου («evacuator») κατά πλοίον και μέ τημερήστον ρυθμὸν 200 τόνων, τά πλοία επιστρέφουν ύποχρεωτικῶς είς τόν πλοηγικόν σταθμὸν Σάττ 'Ελ 'Αράμπι (είς απόστασιν 8 ώρών καυστηρούσας) διά τήν παραλαβήν νέου πλοηγούν και τήν έν συνεχεία πρό τού Βασόραν πορείαν των.

'Η άπορροφητή δυναμικότητος τού έκει σιλό είναι 1.200/2.500 τόνων ήμερησίων, άλλ' ώς έκ τού γεγονότος ότι μία μονή προβλήτης ύπάρχει είς τό σιλό, άλλα διάφορα πλοία πλευρίζουν είς άλλα σημεία και έκφραστώνται βραδέως λόγω άνεπαρκείας φορτηγών.

'Ο λιμήν τής Βασόρας δέν διαθέτει σύγχρονα τηλεπικοινωνιακά μέσα — «Τέλεξ» — και αύτή ή τηλεφωνική έπικοινωνία είναι λίαν διστηρής. Διά τούτο περιοριζόμεθα είς τά τηλεγραφήματα, τά όποια όμως καθυστέρουν κατά δύο ήμέρας; πρό τού έκαστην κατεύθυνσιν.

"Όλως ύμετεροι  
Διώρυξ ('Ελλάς) Σίππιγκ  
εντ Τρείτιγκ Κόμπανυ

Αθήναι 30 Ιουνίου 1971

## Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

### ΙΑΤΡΟΣ

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

C. Pellegrini 641

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

## ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Καλώς τά δεχθήκαμε! Τό... συνάλλαγμα!!



— Είναι οι καινούργιοι πού περιμέναμε. Φονάξτε τών... Σιεργκρέα... φυλακής!!!



### Ο ΠΕΡΣΙΚΟΣ... ΦΛΕΓΕΤΑΙ!

Α' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ : — Μέχρι νά έπισκεψάσω τό περιβολίον, καπετάν Δαμιανέ, γενική συγκέντρωσις στό... ψυγείο τής... χορταριέρας!!!



— Τόν άγριόρας στό ταξίδι: τής Βρεζίλιας και μά λίγη έκπαθευσι τήν έκανε ούσσο στήν... ραδιοτηλεφωνιά!

MARIOΣ ΖΗΤΗΣ



Δέν ωπάρχει άνθρωπος στη χώρα μας, πού νά μήν άγκυρά της, πολλές φορές, όποιο το άποκαρδιωτικό φαινόμενο της γραφειοκρατίας. Σέ κάθε βρήμα, σε κάθε προσπάθεια, σε κάθε κίνηση, το φορέρει απότελεσμα τέρας προβάλλεται: για νά φρέσκη το δρόμο, νά άναπτεψη, λίγο πολύ, τα προγράμματα και τόσα τους υπολογισμούς, νά γερίση την φυγή με άγκυρά της γραφειοκρατίας το κέρι. "Πολλοί ήσαν πάντα οι διεκπεραϊστούμενοι κάποια υπόθεση μας σε δέκα-δεκαπέντε μέρες. Προσθέτουμε μάλιστα, για κάθε άνδρα μένο, δέλλες τόσες. Σάν μπλέξουμε, δημος, βλέπουμε πάντα και ένα εξάμηνο δέν φύνει". Ή δέ αιτία, τίποτα περισσότερο όποιο το γραφειοκράτειο.

Συμπεράσματα κοινά και άνημασις γενήτητα. Θέματα άνημασις και όποιο το ίδιο το Κράτος, όποιο μόνην υπόδειξη η θεραπεία του εκρού. "Γράφεση, φυσικά, πού δέν άπινθνεται νά γίνη και πραγματικότητα.

"Ελεγχον, κάποτε, δια, μέ τις νέες άποινμες και αδιάδηλητες ταυτότητες, το 50% της γραφειοκρατίας θα ξερρύζωθε. Γνωστό το άποτέλεσμα. Παραμένουν τα πάντα, διπλας ήσαν, μέ την προσθήκη και της... ταυτότητος. "Γετερα, μέ κάποιο Νέο, ξεφύρωσε η "Υπεύθυνος δήλωσης" επί ειδικού γραφειοκρατικού μέρους. Μέ κάποιη την άπλοποίηση, έλεγχον, θα άπλακαγόμεις κάποια πιστοποιητικά Δήμου, όποια βεβαίωσεις παπάδων, όποια άντιγραφές ληξιαρχικών πράξεων, όποια πιστοποιησεις έφορων, όποια ένδρους βεβαιώσεις τρίτων. Μή! "Υπεύθυνη δήλωση και τέσσαρα. Μά πόσο γελασθήκαμε!.. Παραμένουν τα πάντα, άμεταδήλητα, διπλας ήσαν. "Η μόνη διαφορά, είναι νά προσθήκη και της... "Υπεύθυνου δήλωσες".

"Άλλα τά βάσανα της γραφειοκρατίας θα ήσαν άλλαράτερα, δια κοντά σ' αυτή την πληγή δέν ήταν μόνην ή συνεργασία, τις περισσότερες φορές, τον κακό Δημοσίου άπλακήλου ή άλλου κοινωνικού λειτουργού.

"Έγραψα, σε παλιότερα χρόνια στη σήλη μου, για μερικά χρονιανά δύμευτα, πού ή Μοίρα μας παρεμβάλλει: στις διάφορες υπόθεσεις και δοσοληψίες μας. Γιά μερικούς ψυχικά άνάπηρους τόπους, πού δρυκού και σταυρό έχουν κάμψει την άρνηση. Σύστημα τους ή παρέλκωση, ή άνασθολή, ή τροχοπέδη. Κατ σάλια απότελεσμα της πλαστικού

## ENOIKIAZONTAI

Είς Πειραιά και ἐπὶ τῆς Λ. Βασιλ. Κωνσταντίνου, ἔγγυτατα πρός τὸ Κεντρικὸν Τελωνεῖον, ἐντὸς πολυτελεστάτου Μεγάρου ἔνθα εἰς τὸ ισόγειον καὶ πρῶτον δρόφον ἔγκαθίσταται ὑποκατάστημα τῆς ΙΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΛΑ··ΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ οἱ ἄνω ἔξ (6) δρόφοι, οἷοι δοῦνοῦ ή καὶ ἔκαστος κεκχωρισμένως, κατατέλησοι διὰ προξενείου, ναυτιλιακὰ Γραφεῖα ή γραφεῖα ἀσφαλιστικῶν καὶ ἄλλων ἐπιχειρήσεων. "Ἐκαστος δρόφος 240 τ.μ. δύναται νά ένοικιασθῇ ἔνιασις ή καὶ μερικῶς. "Η διαρρύματις κατά βούλησιν. Παράθυρα συρόμενα ἔξ ἀλουμινίου, κρύσταλλος ἀντιηλιασκά, μέ πλήρη ἔξαρισμόν καὶ κλιματισμὸν διὰ μαζούτ, 3 ἀστανόρ. Πληροφορίαι, τηλέφωνα : 721.222, 229.782 καὶ 626.890, δρες γραφείου.

## 'Οάσεις στὴν ἔρημο

τὴν ἀπροσθυμία καὶ ἀδιαφορία. Τὸ «Οὖ», μοναδικὸ σύμβολό τους. Νομίζουν διτούς μ' αὐτό, προσφέρουν τὴν καλύτερην καὶ τὴν συμφερώτερη λύσην στὴν ἔργα τους πού ἐπιτελοῦν.

Συναλέω, πώς δέν πρόκειται γιὰ κρίσεις αύθιερτες καὶ γιὰ μεριμναμένα περιστατικά. Φαινόμενα κοινά καὶ καθημερινά σ' δους μας. Περάπονα, δυσμοσείματα, καταγγελίες μὲ συγκεκίνητα περιστατικά η ὑπονοούμενα, διαδίκουμα καὶ παρακούσουθερια, κοινώντας τὸ κεφάλι μας.

Πρέπει δημος νά παραδεχθοῦμε, διτούς πρόκειται γιὰ φαινόμενο νενικό καὶ μόνιμο. "Υπάρχουν καὶ τὰ ἀντίθετα. Υπάρχεις: καὶ δικλέος, δι πρόθυμος, δι δύσιος λειτουργός, εἴτε Δημόσιος ούπλακηλος είναι, ή σ' ἄλλο κοινωνικό πόστο φρίσκεται. Πολλές φορές, οἱ λίγοι αὐτοί, γεμίζουν τὰ κενά τῶν ἄλλων. Μ' αὐτούς η κοινωνική ικανονή, ζεστοί άργονται, ζεστοί μὲ ἀγκυραγχότη, προγωνίες τὸ δρόμο της, διποσθήσιο.

Αὐτὸς τὸ φαινόμενον ἐπιθυμοῦ νά παρουσιάσω μὲ τὸ σημερινό μου θέμα. "Οπως βραχτίζω τὸ κειμένο μου τοῦτο, μὲ τέτοιες ώραίς εξαιρέσεις ούδων νά παραχωρήθω. Μὲ τις «Οάσεις» πού δικλεπιωρηγμένος δύοιπόρος συναντήστην δρυμοῦ.

Καταπιάνωμε, λοιπόν, μέ θέματα τοῦ κώκιλου μας. Εἰδικότερα, μέ τὰ θέματα τῶν Ναυτικῶν συντάξεων, μὲ τὴν περιοχὴ τοῦ Ναυτικοῦ "Αποιαχικοῦ Ταμείου, δηλαδὴ καὶ τῶν Ναυτικῶν Μητρώων, μὲ τὸν Μηνοτάρον τῆς γραφειοκρατίας πους. Χρονικά δρια γιὰ διεκπεραϊσμὸν συντάξεων, ἀπίσχων καὶ δέριστα σὲ χρόνο. "Αν πούρες ένα εξάμηνο, ίσως νά μήν ἀστοχήσουμε. Φυσικά, υπάρχουν καὶ παραπλάγουν οι δικαιολογίες καὶ μάλιστα ἀπόλυτα βάθησιες. "Ελλειψή ούπλακηλων, πρότοι - πρώτα. "Οσο πρωτοπικὸ ήσαν εἶναι μὲ είναις: χιλιάδες ἔργαδομένους ναυτικούς καὶ δύδεκα χιλιάδες συντάξεισθούν, είναι καὶ τώρα, διποὺς οἱ ἔργαδομένους ναυτικοὶ ἔγιναν ἔκαπτον είναις: χιλιάδες καὶ είναις: χιλιάδες οἱ συντάξεισθούν. Δέν χρέατεται: μεγάλη ἀνάλυση τοῦ θέματος γιὰ νά εξητορύχῃ τὸ δράμα τῶν ναυτικῶν, πού ἀπερχόμενοι: ὅποι τὰ πλοῖα ἀναγκητοῦν τὴν ἀγαρητήν της ἀπομαχίας. "Η πίκρα καὶ τὸ δύγχος, προσδέλλονται μὲ τὸ πρώτο. Μὲ τὴν παράταση, τὴν παρέλκωση, τὰ ἀνεδοκατεδάφιατα στὶς

σκάλες τοῦ ΝΑΤ. Τὸ δὲ γραφειοκρατικὸ τέρας, παραχυλάς: καὶ ἐκεῖ, κατεργαζόμενος διεύλεγμα.

Άλλα καὶ πάλι: ξεφύγουμε ἀπὸ τὸ θέμα μας. Γιά: «Οάσεις» ἐτάξιμε τὴν στήλη μας. Καὶ ἂν γιὰ τὰ δύοντα φαινόμενα, καρμιά δρεπή δέν έχουμε νά φανούμενα συγκεκριμένα: γιὰ τὰ ἄλλα, τὰ ἀντίθετα καὶ ώραίς, έχουμε ἐπιτακτικὴ τὴν ὑποχρέωση.

Σημειώνουμε στὴν ὑπορρεοῖς τοῦ Ναυτικοῦ Αποιαχικοῦ Ταμείου τὴν παρουσία πολλῶν καλέων υπαλλήλων. Πιά δύο, δύως, ἐξ αὐτῶν θά διαφέρουμε καὶ τὰ ὄντατα τους: "Ο Νίκος Παπαστέφανος εἴτε οὐανάτος. Βρίσκεται στὸ τμῆμα παραπόνων καὶ ἔμπορητήσεως τοῦ Κοινοῦ. Στὴ νευραλγικότερη, θηλαδή, θέση τοῦ ΝΑΤ. Γυναίκα είναι: ή ἀλλή. "Η δεσποινής Νίκος Μάργης. Στὸ τμῆμα παροχήν. Νευραλγική είναι καὶ ἡ δική της θέση καὶ ἀποστολή. "Η ἐπιχειρεματικὴ προσφέρει καὶ τὸν δύο αὐτῶν καλέων υπαλλήλων ξεπερνά τὰ δρια τῆς στενῆς υπαλλήλων: οὐδὲν ούπορεσθεως. "Η δέ αὖγεντα, προσέρχονται καλέων διατρέψης, πρό παντός, συμπληρώνεις: τὸ διπλοστάσιο καλοῦ, ἀρίστου, υπαλλήλου.

Σπεύδων νά δηλώσω διτούς τὰ γραφέμινα δὲν ἀποτελοῦν παρατηρήσεις τοῦ υπογράφοντος, ή ζεστοί συμπεράσματα περιποιησμένον παρατηρήσεων. Κριτήρια καθομολογούμενα. Αντίθετη παρατήρηση, σύτε μία, σὲ δεκαετία διλαβήρη.

Προσούσιονται, φυσικῶτα, διαπιάστατα, διασχέσεις στὴ διεκπεραϊσμὸν ναυτικῶν, ἐκεῖ, υπόθεσων. "Ο καλός, δύως, γειρισμός, δι εδυάριστος καὶ μὲ πλήρη κατανάσσηση θαλάσσος, ή καλή καὶ γεμάτη πληροφορία μὲ τὴν ώραία τοποθετημένη ἐξήγηση, προσφέρουν τὴν ούπομονή, τὴν ἀνακούφιση, ἀλλά καὶ τὴν βεβαιότητα διτούς, διποσθήσης δέξηπορευομένων: οἱ είναις: χιλιάδες ἔργαδομένους ναυτικούς καὶ δύδεκα χιλιάδες συντάξεισθούν, είναι καὶ τώρα, διποὺς οἱ ἔργαδομένους ναυτικοὶ ἔγιναν ἔκαπτον είναις: χιλιάδες καὶ είναις: χιλιάδες οἱ συντάξεισθούν. Δέν χρέατεται: μεγάλη ἀνάλυση τοῦ θέματος γιὰ νά εξητορύχῃ τὸ δράμα τῶν ναυτικῶν, πού ἀπερχόμενοι: ὅποι τὰ πλοῖα ἀναγκητοῦν τὴν ἀγαρητήν της ἀπομαχίας. "Η πίκρα καὶ τὸ δύγχος, προσδέλλονται μὲ τὸ πρώτο. Μὲ τὴν παράταση, τὴν παρέλκωση, τὰ ἀνεδοκατεδάφιατα στὶς

## 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 Priv. 510 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462228	NORDENHAM P.O.Box 98 Tel. 811 Telex via Priv. 881 0244151
BREMERHAVEN Kaiserschiff	Tel. 310424 Telex 0244151	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex Priv. 20268 via 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Telex 0253375	Telex via Priv. 26236 0253375

TELEGRAMS "ERMIS"

Represented also at LÜBECK & KIEL

# Η ΧΘΕΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

εκείνος, όπις μὲ κάτι πού κάνω δὲ πρόσωπα: νὰ κυλακείω τούς ἀναφερομένους, όπλα καὶ σφραγίδων, πολὺ θὲ εὐχαριστήσω, λιμένητοις προστατευόμενος τοῦ Ἀστραπιτικοῦ μηρὸς Ἑρμικτοῦ, πού πέρκαν κάποτε ἀπὸ τὴν ἔσηντη, στέγην τοῦ.

Πολὺ ουνγκήζουμα στὶς δικαιοστυρίες καὶ στὰ παράπονα, δίκαια καὶ ἀδίκα, καθὼς φορά ὅπου παλαιχρόδρομοις στὶς διαφόρες δοσοληψίες μηρού. Φωνησοδήμης, γυπτούμενος πόρτας ἀνωτέρω, πρακτηρεπόλεμοις ουνγκήζεται σὲ βλασφημίες καὶ διαφόρους εἰδῶν πνωθλίες ἐκφέρεται. Γίγνεται νὰ μήν κάνουμε τὸ ἀντίθετο, διὸν μὲν κακὴ, δικαιογῆ ἢ μιὰ πρόθιμη ἐπιμηρέτηση προσφέρει τὸ ὑπεριστατικόν αἰδημάτιον κάποιας, ἵστον καὶ προσωρινῆς ἰκανοποίησεως;

Πολὺ θὲ γέλεια τὰ ἀναφερόμενα νὰ τύχουν τῆς προσογκῆς τῆς ἡγετίκης, εἴτε στὸ Ἀστραπιτικό μηρὸς "Ιδρυμα". Δὲν ἔχω τὴν ἀξίωσην νὰ γίνουν πιστεύοντα, πρώτον γέρι καὶ ἀδεστάντικτο. "Οπως ἔξετάζεται καὶ εκλογοκανίζεται: καθὼς βάσιμη ἡ ἐκερματική, καταγγελία, ἢ καὶ ἀπλὸς παράπονος, νὰ καλοκοσμιῶσθαι καὶ ἡ περιγραφομένη τούτη ἐπιφύην μενίται. Καὶ ἀφοῦ διαπιστωθῇ, νὰ προσληφθῇ γιὰ παραδειγματικό. Νὰ ἀποτελέσῃ ἀκόμη, τὴν ἀπόδειξην, διὸι οἱ ουνγκήζουμενοι μὲ τὸ NAT δὲν είναι: μόνιμος ἀπαιτητικοῖς, δὲν σταρτάζεται ἀπὸ κατανόησην, δὲν είναι, τέλος, ἀκτελέστικος. Ἀλλὰ δέσσουν νὰ ἐκφράζονται: μὲν εὐχαριστησην, πολὺ περισσότερο ἀπὸ δὲς ἀναγκαζέντων: νὰ ἀσκηγμονούν δικαιοστυρέμενοι.

Οἱ ὑπογράφων, ἔχει κάποιες ἑνδείξεις νὰ πιστεύῃ, διὸι τὰ ἁνάκτοτα γραφόμενα τοῦ, ἐκπροσωποῦν ἀντιλήψεις καὶ αἰσθήματα μεγάλου μέρους ἀπὸ τὸν ναυτεργατικὸν μηρὸς κάστρο. Αδετῆς τῆς μερίδος τοῦ Θέληση προσάλλων καὶ τόρα, μὲ τὸ αἴγικα, οἱ ὄντες ἀναφερόμενοι, καλοὶ καὶ ἀποδεκτοὶ ὑπάλληλοι τοῦ NAT, ὁ Νίκος Παπακαστανάτος καὶ ἡ Νίκος Μάγγου, νὰ τὸ γουνὸν ἀναλόγου γειτρούμενο ἀπὸ τὸ Ναυτικό μηρὸς "Ιδρυμα". Θὲ ἐπιμηδίας, ἀκόμη, μιὰ περιέργην τοῦ παρόντος νὰ ἀπανταληφθῇ καὶ στὸ ἀκοδέμιον εἶναι: Δελτοὶ πληροφοριῶν, διότι δὲς ἀκοδέμιοις νὰ ῥῇσται ἀπόγηγμα.

Στὰ προγράμματα τῆς "Εθνικῆς", "Επαναστατικῆς μηρὸς Κυδερνήσσως, ἡ μάχη κατὰ τῆς γραφοτεκνικῆς καθημερίαν ἐμφεγγέλεται. Σὲ δὲ πίσης ἀπαναστατικὸν ἀπό ἔργο, ἡ παράληητη μάχη κατὰ τὴν ἀνηρίαν καὶ τὸ "ZAMANPHΟΥΤΙΣΜΟΥ" πλειστον κρατικόν ἡ ἀλλοι ὀργάνων, κοινὴ ἐξουπρετήσεως, ἐξουπονούσεται. Σὲ αὐτὴν τὴν μάχην, παραχτήσοτος θὲ είναι, βέσσαια, ὁ κολακόρης τὸν ἀδειοφόρον. "Επισθηλημένη, ἀντίθετα, ὁφείλεται: ἡ ἀναγνώριση ὅτι δεσμοὶ ἀλλοῖς, ποὺ μὲ ταχυγροτερήσεως, ἐξουπονούσεται.

Σὲ αὐτὴν τὴν μάχην, παραχτήσοτος θὲ είναι, βέσσαια, ὁ κολακόρης τὸν ἀδειοφόρον. "Επισθηλημένη, ἀντίθετα, ὁφείλεται: ἡ ἀναγνώριση ὅτι δεσμοὶ ἀλλοῖς, ποὺ μὲ ταχυγροτερήσεως, ἐξουπονούσεται.

ΕΝΑΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ, θέλει τὴν θάλασσαν ἐνα τεράστιο ποτάμι μὲ ἀπειρες κινητές γέφυρες, τὰ πλοῖα. Απὸ τὴν στιγμὴν ποὺ οἱ ἀνηρωποὶ πήραν τὸ θάρρος νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν θάλασσαν ἀντελήφθη τὴν καθόδη ἔκπτωσι της. "Ανακογύιν δὲν ἀνεκάλυψε γύρω απὸ τὸν κόμιο του, νὰ μετρήσῃ τὸ ἀπλωμά της. Τηρηθεὶν τόσο μηρῷ σὲ μήκος τὰ μέσα ποὺ ἔχει μοιράσθεις νὰ τὴν κατατάκηῃ. Σκνίδες, κορμοὶ ἀνέδρων, σχεδίων, μικρῶν πλεονέμων, σκάψην ποπλάτων καὶ πέρκων χιλιάδες κρόνια νὰ φύσῃ ἢ διαθρωπος εἰς τὰ πλοῖα - μικρού, τῆς σημειρινῆς ἐποχῆς.

Ἀλλὰ δὲ ἀνθρωπος ἔψθος ἔκει, ἀφοῦ πρώτην ἡ θάλασσα τοῦ ἀνοιξα τοὺς ὄφιζοντας, τοῦ ἔγνωστα τόπους, λακούς, συνήθειας, τρόπους, θάλια, τάνγες, πολιτισμούς, ἐπιστολῶν. "Ομως ἡ ἐπιμηδία νὰ κατακευάσῃ δὲ ἀνθρωπος καὶ ἀνάτελο τοῦ μεγάλου της, δὲν εκάρος δὲν δύναται: περισσότερο μεγάλο, ἐγγενήθη ἀπὸ τὰ πρώτα κρόνια τῆς ναυπηγικῆς.

"Αναγέρεις σὲ προηγούμενο σημειώματα μηρού διὰ τὴν γιγαντιαίων τεσσαρακονδαήρη θαλαμηγού τῶν Πτολεμαϊκῶν τῆς Αιγύπτου. "Οπως δὲρδος, διότι ἀλλοι μνημείοις δὲν ὑπάρχει: νὰ μαρτυρήσῃ τὴν ἔκπτωσι της, ἔφερε ως ἐμπόριος τὸν καθηματέναν τεχνική τάξης τῆς ἐποχῆς, διὰ τοῦτο ἀπεκλήγη κολασσός καὶ ἐγκρατισθήσως ως θερικός. Χορηγητής δὲ Βασιλεὺς τῆς Αιγύπτου Πτολεμαϊκός Φιλόπολιπος, εἰχε τὴν φιλοδοξίαν νὰ υπερβῇ καθὼς προηγούμενο καὶ τὸ ἐπόπουγκο. Τηλογιγήτεις σημειώνει, διτὶ τὸ γιγαντιαῖον κύρος εἴχε μῆκος 137 μέτρων, πλάτος 16 καὶ ὕψος ἀπὸ τὴν καρένα του 21 μέτρα. Συνεκέντρωσε τὸ ἐνδιαφέρον δύον τῶν ναυτικῶν κύρων τῆς Μασσαγείου καὶ διένει πειλατικής καὶ εκτενῆς ἀκούσιας εἰς τὸν ποταμό τοῦ Λαγύπτου.

Πάντας, διότι τὸ πλοίον τοῦ μεγάθους του, είναι διάτοπον τὸν καρποτόμην καὶ ἀπρογνωτοποίησης τοῦ πρώτου τοῦ ταξιδίου, εἰχε τέσσερες (1) χιλιάδες κωνοπλάτες οἱ δύοτες δέκαντα κατά βάρδια. Τὰ καταστρώματά του γεμάτη ἀπὸ ὄπλητος μὲ ἀσπίδες, δύτες, καθόδης δοτραφτών εἰς τὸν ήλιον, δένα θέρικης διαπεπλάνητος.

"Άλλο περίφημο πλοίον τῆς ἀρχαιότητος διὰ τὸ μέγαθος του, τοῦ ὑπῆρξε τὸ ἀληγονικόν πλοῖον τοῦ Αιγύπτου "Ισαία". Οταν κάποτε κατέψυγεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παιραιῶν λόγῳ κκοκκινίας, δηλος ὁ λαός τῶν Λαγηνῶν νατέρησε εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παιραιῶν νὰ τὸ ίδῃ καὶ νὰ τὸ θυμαζέσῃ. Τὸν πειραρχή θεφείλομεν εἰς τὸν Λουκιανὸν ὃ δύοτες γράψει: διτὶ, διτὶ πολὺ μακρό. Τηλογιγήτεις εἰς 120 μέτρα. Τὸ διλυμπύρο τοῦ πανύψηλο, εἰχε εἰς τὴν πλάτην καὶ τὴν πρύμνην καλιόμενα φυγούδες, τὴν θέα "Ισαία. Τὸ πλήρωμά του ἦταν διάτοπον διαδημάτεο διὰ τὴν διατροφήν τῶν κατοίκων τῆς "Αττικῆς τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, διὰ δια γρόνο.

Γεγονός πάντως είναι, διτὶ πρέπει νὰ κάνωμε ἀκόρηγο μήκος σύγκρισης, ἀναφερόμενος εἰς τὴν κούτσιαν σύμμετρον, μία σύγκρισις θέσσων ἐνδέ-

σουν σὲ διαστάσεις κατάλληλες γιὰ στρατόδηλα, καρένες, σοτρόπια, στείρες καὶ πετσώματα. Κατόπιν μὲ καρφιά καὶ ἐξαρτήματα μπροστίγματα ἀπὸ τὴν Βόρειο Ιταλία, ἐνδόκολλες ἀπὸ τὴν Ισπανία, σχοινιά ἀπὸ τὴν Μασσαλία, σκάρφων εἰς μικρὸν χρονικὸν διάστημα τῶν πράγματα γιγαντιαίων διάτοπων ηγετών πλοίων. Λέγεται διτὶ, τὸ πλοίον ήτο περισσότερον μεγάλον, θωτὸς ὑπηργικὸν ἀμφιβολίαις διτὶ κατά τὴν καθέλκωσί του θὲ διατρέπετο. Διὰ τοῦτο ἡ καθέλκωσί του ἔλλειπε μέρος γύρων ἀμέσως μετά τὴν κατακευάσην τοῦ πατούματος πάνω ἀπὸ τὴν Ισπλογήν. Η συμπλήρωσις τῆς ἀκταυσιεῦσης του στέγνεται εἰς τὴν θάλασσαν, ὡς ἀκριδός καὶ σήμερον συμπίπτει, μὲ τὰ μεγάλα σιδηρά πλοῖα.

"Όλος τὸ σκάφος ἡταν καρφωμένο μὲ μπακιρόδηλης καὶ ἡ γάστρα ἐπενδυμένη μὲ φύλλα μολύβδου, ὅπως μετά ἀπὸ πολλούς αἰώνας ἐγένετο στὰ ιστιοσύδρω πλοῖα μὲ τὴν ἐπιχαλκίωσην τῶν ὄφαλων. Παρατηρούντας τὴν ὁμοιότητα τῆς τεγκινῆς τῆς ναυπηγίας τῆς ἀρχαιότητος μὲ τὴν σημειρινή, τοῦλαρχίστετον εἰς τὰς βασικὰς γραμμάς, διαλέπεσσον τὴν ἀρχὴν τῆς ναυπηγίας εἰς τὸν ὄφαλον.

"Οἱ ἀλεξανδρίνοις, ἔνα καλλίγραμμο γανιδῶς σκάφος, κατακευάσθη μὲ πολλὲς ναυτικές κήρτες καὶ μὲ τεγκινό δέσμοπλισμὸν ἀγνωστό θῶς τότε. Εἰς τὸ κόπος ἐποποθετεῖτο ἡ σαρδόφρα καὶ τὸ φορτίον καὶ τὸ πρώτον ὑπόφραγμα ἐχρησιμοποιεῖτο διὰ τὴν ἐνδαιτήσην τοῦ πληρωμάτος. Η πλήρωση, τὸ πλοίον ἡταν ἐφιδιαζομένο μὲ ἀλικούδεσσι, ἀντίλιστες ἐφευρέσεως Ἀρχιμήδους, αἱ ὅποιαι ἀντιλογίες τὰ νερά ποὺ ἔμπειναν εἰς τὸ κόπος ἀπὸ τοῦ πλοίου παρατητούμενος ἀριθμούς τῶν μετεριδῶν.

"Άλλο πλοίον τοῦ μέγαθους του, τοῦ ὑπῆρξε τὸ ἀληγονικόν πλοῖον τῆς Αιγύπτου "Ισαία". "Οταν κάποτε κατέψυγεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παιραιῶν λόγῳ κκοκκινίας, δηλος ὁ λαός τῶν Λαγηνῶν νατέρησε εἰς τὸν λιμένα τοῦ Παιραιῶν νὰ τὸ ίδῃ καὶ νὰ τὸ θυμαζέσῃ. Τὸν πειραρχή θεφείλομεν εἰς τὸν Λουκιανὸν ὃ δύοτες γράψει: διτὶ, διτὶ πολὺ μακρό. Τηλογιγήτεις εἰς εἴκοσι μέτρα. Τὸ διλυμπύρο τοῦ πανύψηλο, εἰχε εἰς τὴν πλάτην καὶ τὴν πρύμνην καλιόμενα φυγούδες, τὴν θέα "Ισαία. Τὸ πλήρωμά του ἦταν διάτοπον διαδημάτεο διὰ τὴν διατροφήν τῶν κατοίκων τῆς "Αττικῆς τῆς ἐποχῆς ἐκείνης, διὰ δια γρόνο.

Γεγονός πάντως είναι, διτὶ πρέπει νὰ κάνωμε ἀκόρηγο μήκος σύγκρισης, ἀναφερόμενος εἰς τὴν κούτσιαν σύμμετρον, μία σύγκρισις θέσσων ἐνδέ-

**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

ομου ἔναντι: μιᾶς ἀφηγημένης καὶ δι: τόσον ουγκεκριμένης ἐννοίᾳ, ως είναι: ἡ τεχνική. Σύμφωνον, εἰς τὸν αἰδηνὸν τῆς τεχνικῆς τελείωτος καὶ ἐκ τῆς ὥριεργοτεμένου πρὸ τοῦ παλαιοῦ τῶν 3 ἐκπατεμμάριον τόνινον, θά δὲ θεωρούσθωσιν σὰν κατί τὸ φυσικό, ἀφοῦ ἡ ἀλητικότης ἔξελιξις: εἰς τῆς τεχνικῆς τὸ δικαιοιούσει πλήρως. Τότε, δημοτ., κάθε τί τὸ διόποιον ὑπερέβανε τὰ συνήθεις ἀνθρωπίνους δυνατότητας, εἰς τὴν τόσο κακήντερηγμένην τεχνικήν, ἐκταλπότε μὲν θρόλο, ἀπεκαλεῖτο θεόμυχον, καὶ μαρεδίσθετο εἰς τὴν παρέμβασιν ἕνδει ἐκ τῶν δύσκολα θεών.

ΠΑΝΗΡΕΙΣ δυσιδαιμονίας οι ἄρχατοι: "Ἐλληνες, δὲν κατόρθωσαν νὰ βελτιώσουν τὴν τεγνικήν των, ἀλλὰ παρέμειναν εἰς μίαν Θεωρητικήν θέσιν προσπαθοῦντες μὲ τὸν διάλογον νὰ λύσουν προβλήματα ἀπαιτούντων κάποιον καὶ πρατικούντων. Παρέμειναν δυσιδαιμονίες, αἰδίνας διλοκήρυξ, δημιουργοῦντος θρόλους καὶ ἀπιθάνους θεῶντας. "Ἐδέσμευσαν τὴν ἐλαυνθέριν τῆς δικαιοίας καὶ τῆς φυγῆς δι' ὅτι, τοι διφορεῖ τὴν ὑλοποίησην τῶν συλλαγήφων καὶ τὴν ἀνθρωπίνην δραστηριότηταν. "Ἔτοι κάθε προσπάθεια μὲ τάσιν συγκραυπνίην ἔγινε Θεωρία, θρόλος, μυστήριον, μύθος, ἀφοῦ ἐνώπιοτερον ἐνεδόθη τὸν θεοκρατικὸν υπεύθυνον.

Μάγισσα, παιγνιδιάρα και πλανεύτρα η Βάλλασσα, έτσι τιθην μὲ τὴν δραματικότερη, ἵσως, λοτορία ήνδε καλλιτέχνου, τοῦ Ἀρίωνα, τοῦ μεγαλυτέρου τῶν τοῦ ἀρχαίου κόσμου. Οὐ Αρίων, θέλει ο Θερίσος, ἀφοῦ ουνέλεξε πλήθος χρυσοῦ εἰς τὴν Ἰταλία, μὲ τὴν θεικὴ τέχνη του, ταπεζάτισε νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν Ἑλλάδα μὲ ἔνα κορινθιακὸν πλοῖον.

"Ο ιστορικός λέει, διτί δὲ Ἀρίων ἀδιαφόρης διά τὴν θαυμάσειν τοῦ πλοίου καὶ θεωρήσεας ὑπερβολικὴ τὴν εὐγλωττην προαιδοποίησι τοῦ Μενάνθρου: «Κορινθοὶ ἡμεῖς μὴ πίστευε καὶ μὴ κραφῇ ἡλίῳ».

<sup>10</sup> Ετοι οι Κορινθίοι, ἀφοῦ εἰσέπραξαν μὲ τὴν

Θέλησεν τον τόν ναδόν, εἰςέπραξεν μὲ τὸν βίου  
ὅτι: Αὐλαὶ εἶχε εἰς τὰ Οὐλάκια του και ἐνῷ ἐ-  
πομέζοντο νὰ τὸν βίουν στὴ Οὐλάκων, τοὺς  
παρεκβάτες πρὸς πνεῦμα νὰ τὸν χρήσουν νὰ τρα-  
γουδήσῃ.

“Αλλὰ τὸ κόκκινον, θὰ λέγαμε, ἔστι τοῦ πατεράτου σὲ προσκλητήριον δελφινιῶν. ‘Ενα κοπόδι: ἀπὸ αὐτῆς ἐκτακταχωμένο ἀπὸ τὴν θεία μουσική του, τὸν παράδειλον καὶ τὸν ὑδήγηγμα ἀπεψαλθὼς εἰς τὸν Κάδο Μχλέα.

ΑΠΟ ΤΟΤΕ, ἡ θέσις τοῦ Δελφίνιοῦ εἰς τὰς ἐλληνικὰς παραδόσεις καὶ τὴν ἐπίκαιη ποίησιν ἐπληγίσας τὰ δρακτικά του θείου. Οὐ μόνος ἀποκαλεῖ τὸν θεό τοῦ Φωτόδε "Απόλλωνα, Δελφίνιον". Ο θεόλος τὸν θεότας γεννημένο εἰς τὸ ἀρρένωπον νησὶ τοῦ Αιγαίου, τὴν ιερά Δῆλο. Θαλασσινὰ θεύτια καὶ καθότι.

“Ως μὲν ἔγω τὸ πρᾶπτον τη̄ ἔρεσιδεῖ πόντῳ  
εἰδόμενον: θελαψίν: θρῆς ἐπὶ νηκόδε δρουσα,  
καὶ ἐμοὶ εὐέργεσθε Δελφινιῷ αὐτάρε δι βουλέδε.  
Αὐτὸς δὲ λαψίσος καὶ ἐπάρξασθε ταῦτα: αἰεὶ.”  
(*Τίμος τοῦ Οὐαΐου σὺν τοῖς Ἀπόλλωνις*)

Ο Ποσειδών, ή μεγίστη Θαλάσσια Θεότης, έχει τὴν τραχύτερην τῆς μεγαλοπρεπεῖν ἐμφανίσεων του. Κοσμοστήστη, ἔσχονταστή τοῦ πόντου καὶ τοῦ ψυθοῦ, ἔχει τὴν δύνην τῆς τρεμοτίας καὶ τὴν δύναμιν τοῦ ἀνένδον κύματος πού σκάβει τὰ βράχια. Εκδικητής, τυράσσει τὴν θάλασσαν καὶ ρυθμεῖ τὰ πλοῖα. Κινετής: εἰς τὸν ἄγρο τοῦ μητράτου ἐπένω οὐδὲ φοβερά κατάλευκα πολεμικά δίτια.

Αντιθέτως δὲ Απόδολων, Θαλκοσίν θεότης καὶ αὐτός ἔχει σύμβολο τὸ Δελφίν. - Σωτήρα. Εἰναι: δὲ φωτεινὸς θεός ποὺ σκορπάει τὰ σκοτάδια τῶν ουκταγύρων. Δικύλως τὰ μαύρα σύννεφα ποὺ μερέζουνται εἰπάνω ἀπό τὴν θάλασσαν καὶ γαληνέες: τὴν μανία της. Εἰναι: ἡ ἀγαθοποιὸς θεότης. Οἱ Σωτῆρες τοῦ ναυαρχοῦ, ὡραῖοι προστάτεις τοῦ Θαλκοσοπόδορου. Ταξιδεύει: ἥρευα εἰπάνω στὰ κύ-

μεταξ, μὲ τόσο καὶ κιθάρα συναδεσμότερος ἀπὸ  
κοπῆς: μὲ δελφίνα.

Εἰς τὰ ἑλληνικὰ πελάγα, έτσιν ἡ Θάλασσα  
ἔχει γαλήνη, δὲ αὐχώριος φίλος τοῦ Ἀπόλλωνος,  
τὸ δέλφινι, παῖςεις ἀντιτηθῶντας οὐπλαστά  
καρδίδης. Ηἱ ἐμφάνεις του είναι: μῆνυμα καὶ  
ὑπόσχεσις καλοκαιρίας.

Τό Δελφίνι - Σωτήρος είναι το σύμβολον της γκλήνης, το σημάδιον της ἑλπίδος, η πλοηγή του δασκαλοῦ λυτένος.

Καὶ ὡς σύμβολο τοῦ Ναυτικοῦ Ἀποραματικοῦ Ταξιδίου, παρέχει εἰς τὸν "Ελληνα ἀεινάστη τὴν ἐπίπεδη τῆς γαλήνης καὶ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀπουσίας.

ΑΛΛΑ η Θάλασσα μὲ τὶς θεάτητες καὶ τοὺς θρύλους, τὶς παραδόσεις καὶ τοὺς μύθους της; εἶναι μάννα, ἡ δοπία δικτυλίθει χαρακτήρας. Αὕτη γηγενεῖται τὸν ἄνδρα εἰς τὴν πόλιν καὶ δένει τὸν χαρακτήρα του. Η θάλασσα σχηματίζει τὰ ἔθνη, δίνει τὴν εὐημερία, κανεῖ τὸν τολμηρὸν ποὺ τὴν διαπλέει· Ψυρω. Ἀκονίζει, συγχρηματίζει, τὸν δρμήν καὶ τὴν ἐνέργειαν. Οἱ ἀνδρεῖς ζῆν κοντά της τὸ διανεύοντα καὶ τὸ έργο, τὸν συμβατικόν καὶ τὸν ποδεῖον.

"Ομοις, ή Θάλασσας έναν δημιουργεί μόνον χρακτήρας, δυσκαλεῖει και ήρωας, πολεμιστές, υπερασπιστές τῆς πατρίδος. Ο ἀπέραντος δρόμος της είναι ένα θέατρο πολέμων ἀπό τα πανάργυρα χρόνια. "Η Βάλλας εἰς τὴν Θάλασσαν γύρε πάντοτε τὴν νίκην και τὴν Σωτηρίαν εἰς τὸν πλέονταν, τὴν διεξίδιοις και τὸν πλοῦστο εἰς τὴν εἰσήγην.

ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΚΟΥΡΑΣ ΠΡΩΤΗ ΤΗΝ ΑΙΓΑΙΟΝΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΙΣΧΥΗ, ΤΩΝ ΑΙΓΑΙΟΝΟΣ ΠΑΙΑΝΩΝ ΠΟΣ ΤΗΣ ΧΔΡΙΑΣ ΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΑ

“Ω πατέας Ελλήνων γέτε, ἐλευθεροῦτας πατρίδα  
ἐλευθεροῦτας: Σέ πατέας, γυναικας  
Θεών τε πατρώον την, θήκας τε προγόνων.  
Νένι οπέρ πάντων ἄγων.”

O ENAEX

# AUSTIN & PICKERSGILL LIMITED

SHIPBUILDERS

## SOUTHWICK SHIPYARD

## SOUTHWICK

## SUNDERLAND

TEL: 76100

TELEX: 53118

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

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΑΝΗΣΥΧΑΣΤΙΚΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΥΣΟΙΩΝΟΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Την 30ήν παρελθόντος μηνός έλαβε χώραν σύσκεψις εις τὰ γραφεία τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως εἰς ἡν παρέστησαν ὁ Πρόεδρος τοῦ Ο.Α.Π. στρατηγὸς κ. Οικονόμου, ὁ γενικός διευθυντής αὐτοῦ κ. Σάββας, ὁ σύμβουλος τοῦ Ο.Α.Π. κ. 'Αθανασίου λιας, ὁ Πρόεδρος τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως κ. 'Αγγελοπούλους καὶ τὸ Διοικ. Συμβούλιον αὐτῆς καὶ πολλοὶ ἐκ τῶν διευθυντῶν καὶ ἐκπροσώπων τῶν μεγάλων ναυτικῶν πρακτορείων Ποντοπολίας τοῦ Πειραιῶς, διαρκέσσασα πέραν τῶν 3 ὥρων.

Δὲν γνωρίζουμεν τί λεπτομερέως ἔλέχθη καὶ ποῖαι ἀπόφεις ἀνεπτύχθησαν κατ' αὐτῆς. Καθ' ὅς ὅμις πληροφορίας διέρρευσαν διεπιστώθη κατὰ τὴν σύσκεψιν δυστυχῶς ὅτι ὁ Ο.Α.Π. νοσεῖ ὄργανικῶς βαρύτατα.

Εἶναι ὑποχρεωμένος οὗτος νὰ κινήται διεπόμενος ἀπὸ ἀποχρηματέους νόμους, κανονισμούς καὶ ἀπὸ συνηθείας πολλῶν ἐτῶν, οἵτινες κατέστησαν πάγια ἔθιμα ἀμετοκίνητα, ἀποτελούντα τροχοπέδην διὰ τὴν ἔξειδικτικὴν πορείαν τοῦ λιμένος μας, πρὸς ἐκσυγχρονισμόν του.

Τὰ πλοῖα ἔγιναν μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα, ἐπλουτίσθησαν μὲ μηχανικὰ μέσα φορτοκοφτώσεως σύγχρονα, ἐφομόδησθησαν νέα συστήματα στοιβασίας καὶ ἀποστοιβασίας (κοντέινερ, παλέτται κλπ.) ἀφ' ἔτεος ἐδημιουργήθησαν νέα κρηπιδώματα, ηγένηθησαν οἱ ἀποθεκευτικοὶ χώροι, ὁ λιμὴν ἐφωδιάσθη μὲ περονοφόρα ὄχηματα (κλάρκς) ρυμουλκούμενα ὄχηματα (νταλίκες), γερανούς κλπ.

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

Καὶ ὅμως παρ' ὅλην τὴν ἐπιτευχθεῖσαν τεχνολογικὴν ἔξελιξιν καὶ βελτίωσιν εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτ/καὶ μηχανήματα πλοίων καὶ λιμένος, καθὼς καὶ εἰς τὰς μερόδους στοιβασίας καὶ ἀποστοιβασίας τῶν φορτίων, οἱ σχετικαὶ λιμενικαὶ λειτουργίαι ἔξακολουθοῦν νὰ διεξάγωνται διεπόμεναι ἀπὸ νόμους, συνηθείας καὶ κανονισμοὺς ἐργασίας θεσπισθέντας προπολεμικῶς ἡ κατὰ τὴν πρώτην δύσκολον μεταπολεμικήν περίοδον, καθ' ἥν ὁ λιμὴν ἦτο κατεστραμμένος χωρὶς κρηπιδώματα, ἀποθήκας, μηχανικὰ μέσα φορτ/σεως, γερανούς, πλωτὰ μέσα κλπ.

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

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

Δὲν ἡρνήθησαν, καὶ τοῦτο πρὸς τιμήν των, οἱ διοικοῦντες τὸν λιμένα, ὅτι ἡ κρατούσα εἰς τὸν λιμένα κατάστασις δὲν εἶναι εὐχάριστος.

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

πουσαν τὸν Ο.Α.Π. νομοθεσίαν καὶ τὰ ἐπικρατήσαντα ἥθη καὶ ἔθιμα κατὰ μακράν κληρονομίαν».

Ἄλλα διερωτώμεθα ἂν τὰ βασικὰ καὶ οὐσιώδη προβλήματα τοῦ λιμένος δὲν λυθοῦν τώρα, που παρατηρεῖται μία ριζοσπαστικὴ ἀνασυγκρότησις καὶ ἔξυγιασις εἰς τὸν λιμένα τοῦς τομεῖς τῆς δημοσίας ζωῆς, πότε θὰ λυθοῦν ταῦτα;

Πληροφορούμεθα ἀκόμη ὅτι μεταξὺ τῶν ἄλλων διεκδικήσεων τῶν ἐργατῶν τοῦ λιμένος, περιλαμβάνεται καὶ τὸ αὔτημα τῆς καθιέρωσεως τῆς χορηγήσεως ἐπιδόματος τριετιῶν.

Εἶναι ἀναντίρρητον, ὅτι ἐνδεχομένη ἀποδοχὴ τοῦ ἐν λόγῳ αἰτήματος, μὴ ισχύουντος εἰς ἄλλον λιμένα τῆς ὑδρογείου, ὑπαλληλοποιεῖ τοὺς ἐργάτας τοῦ λιμένος, ἀφαιρούσα τὴν ἐργατικὴν ιδιότητα τούτων.

Αἱ συνέπειαι ταύτης δὲν θὰ ἔχουν ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς καλῆς λειτουργίας τοῦ πειραϊκού λιμένου μόνον, ἀλλ' εἴναι φυσικὸν νὰ ζητηθῇ ἡ καθιέρωσις τοῦ μέτρου τούτου καὶ εἰς τὸν ἄλλον λιμένας τῆς χώρας, ἀν μὴ γενίκευσις τούτου εἰς ὅλας τὰς ἐργατικὰς τάξεις.

Δὲν εἴμεθα ἔναντιόν της ίκανοποιήσεως μιᾶς δικαίας ἐπιδιώξεως πρὸς βελτίωσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν λιμένα.

Ἄφου ὁ Ο.Α.Π., δὲν γνωρίζουμεν διὰ ποιὸν λόγον, δὲν ἀντιεπωτίζει, τὴν μόνην ἐνδεδειγμένην λύσιν τῆς καθιέρωσεως τῆς κατὰ τὸν λιμένην ἀμοιβῆς τῶν λιμενεογαστῶν, ὃς αὐτῆσση τὸ βασικὸν ἡμεομήσιθιον τούτων, προσασμόδων ὅμως τῆς ἀπόδοσεις τῶν ἐργατικῶν ὄμάδων καὶ ἀναυορφώνων τὴν σύνησιν οὐτῶν σύμφωνα μὲ τὰ σημειώνει δεδουίνεις καὶ τὰς τεχνολογικὰς ἔξελιξεις.

Τὸ σημερινὸν βασικὸν ἡμερομίσθιον τῶν

λιμενεργατῶν, χωρὶς τὰ ἔξτρα εἶναι 160 δρχ. Εἶναι ἀναντίρρητον ὅτι μεμονωμένων ἐκπόδωμένων τούτο εἶναι χαμηλόν.

Εἶμεθα βέβαιοι ὅτι καὶ τὸ πλοίον καὶ τὸ ἐμπόρευμα δὲν θὰ είχον ἀντίρρησιν νὰ αὐξηθῇ τούτο καὶ μέχρι τῶν 200 δρχ. ὅφει νὰ ἐπέλθουν οἱ ἐνδεδειγμέναι βελτιώσεις εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐργατικῶν ὁμοχειριῶν καὶ τὴν σύνθεσιν τούτων.

Ταῦτα, εἰς ἄμεσον λύσιν, διὰ τὸ ἐργατικὸν πρόβλημα, τὸ ὄποιον σήμερον εὐρίσκεται πρὸς ἀντιμετώπισιν παρὰ τοῦ Ο.Α.Π.

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

Οἱ σημερινοὶ διοικοῦντες τὸν λιμένα, χάρισσον τῆς γενικῆς ἐκτιμήσεως τῶν συναλλασσομένων μὲ τὸν λιμένα καὶ διακρίνονται διὰ τὴν ἐργατικότητά των καὶ τὸ ἐνδιαφέρον των διὰ τὴν πρόδοσην τοῦ λιμένος. 'Εξ ἄλλου, χωρὶς νὰ γνωρίζωμεν τὸ ἀντικείμενον καὶ τὰ πορίσματα τῆς συγκροτηθείσας ὡς ἄνω συσκέψεως εἰς τὰ γραφεῖα τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς 'Ενώσεως, εἴμεθα βέβαιοι ὅτι κατ' αὐτὴν ςαν συνεζητήσαν θέματα ἀφορῶντα εἰς τὸν λιμένα μεταξὺ τούτων.

Δέν εἴμεθα ἔναντιόν της ίκανοποιήσεως μιᾶς δικαίας ἐπιδιώξεως πρὸς βελτίωσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸν λιμένα.

'Εχει γίνει πλέον κοινὴ συνείδησις ὅλων τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὸν λιμένα ὅτι χρειάζεται ριζικὴ ἀλλαγὴ εἰς τὸν τρόπον λειτουργίας τῶν λιμενικῶν ὑπηρεσιῶν.

'Η Διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π., φρονούμεν διὰ πρόπειρι νὰ διστάσῃ, νὰ θέσῃ ἐνώπιον τῆς Κυβερνήσεως, τὸ λιμενικὸν πρόβλημα, ὑποδεικνύουσσα καὶ τὴν ἐνδεδειγμένην λύσιν.

Δὲν ἔχουν καμίαν ἀμφιβολίαν δὲν εἰς μίαν τοιαύτην προσπάθειαν της θὰ ἔχῃ ἀμεριστὸν συμπαράστασιν δὲν τὸν λιμένα.

## MICHAELIDES & Cie

### SHIP AGENTS & BROKERS

#### MARSEILLES

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

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

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

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

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

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

S. A. MICHAELIDES      -      A. S. VALVIS

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

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

Δύο νέας πλωτάς δεξαμενάς σχεδιάζει νά κατασκευάσῃ ή νά προμηθευθή ο Ο.Λ.Π. πρός αντιμετώπισην των διαρκώς αύξανομένων άναγκών δι' επισκευάς πλοίων εις τὴν περιοχήν τοῦ Πειραιών. Καὶ τὴν φοράν αὐτήν τὰ μεγέθη τῶν δύο δεξαμενῶν θὰ διαφέρουν μεταξύ τῶν.

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

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

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

Διὰ τὴν προμήθειαν ἡ κατασκευὴ τῶν

δεξαμενῶν θὰ διενεργηθῇ διεθνῆς διαγωνισμός, εἰς τὴν περίπτωσιν δὲ τῆς κατασκευῆς, καὶ εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ὑποστηρίξεως τῆς ἔγχωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας, θὰ ἐπιλεγῇ μιὰ Ἑλληνικὴ μονάς, ἐφ' ὅσον θὰ ἀνταποκρίνεται βεβαίως πλήρως εἰς τὰς σχετικὰς προδιαγραφάς.

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

Ἐρωτηθεὶς σχετικῶς ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σάββας ἐπενθεάσων

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

'Ο κ. Σάββας διηγρίνησεν ὅτι αἱ πρὸς ἀπόκτησιν δεξαμεναὶ δὲν θὰ χρησιμοποιηθοῦν, ὡς καὶ αἱ δύο ὑφιστάμεναι πλωταὶ, πρὸς κερδοσκοπικὴν ἐκμετάλλευσιν ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἥτοι δὲν θὰ ἐκτελῇ ὁ ἴδιος τὰς ἐπικερδεῖς ἐργασίας τῶν συνεργείων, γνωρίζει δὲ ἐκ τῶν προτέρων ὅτι καὶ ἡ νέα αὐτὴ δεξαμενὴ δὲξαμεναὶ θὰ είναι ἀντιοκονομικαὶ εἰς τὸν Ο.Λ.Π. Προέχει δόμως ἡ ἔξυπηρέτησις τῆς ναυτιλίας μας καὶ ἡ τόνωσις τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας διὰ πολυτίμου συναλλάγματος.

## ΘΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΘΗ ΔΙΑΓΝΩΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

### ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΙ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

ΠΛΗΡΗΣ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΗΜΕΡΙΝΑΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

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

Ἐρωτηθεὶς σχετικῶς ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Σάββας ἀνέφερεν ὅτι πρόκειται περὶ εύρυτέρας ἀναδιοργανώσεως τῶν διοικητικῶν λειτουργιῶν τὸν λιμένον, καθ' ὅσον τὸ διάταγμα περὶ ὄργανώσεως ὑπηρε-

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

'Ἐκ τῶν βασικῶν στόχων τῆς μελέτης θὰ είναι ἡ ἀπλοποίησις τῶν διοικητικῶν λειτουργῶν, ὡστε ἀπροσκόπτως νὰ ἀσκήται ἡ διοίκησις ἐνός κολεστισιάου 'Οργανισμοῦ ἀπασχολούντος στημένον περὶ τὰς 6.500 ἀτομα. Θὰ ἔξετασθούν ἐπίσης γενικάτερος θέματα ἀναγόμενα εἰς τὸ εἶδος τῶν κοθηκόντων ἔκαστης ὑπηρεσίας προβλέπομένης διασπάσεως εἰς δύο ἢ περισσότερα τμήματα τῶν ὅσων ἔξ αὐτῶν ἔχουν ἀναλάβει φότον ἐγγοσίας ἢ καὶ τῆς συγχωνεύσεως ἐνίων τούτων μὲ διλητάρεαν ἀπασχόλησιν. 'Ειδεικτικῶς ὁ γενικός ἀνέφερθη εἰς τὸ θέμα τῆς διοίκησεως τῶν δεξαμενῶν. Διάφορα προβλήματα παρουσιάζουν αἱ μόνιμοι καὶ διάφορα αἱ πλωταὶ καὶ συνεπῶν ὑφίστασται ἀνάγκη δημιουργίας δύο διαφορετικῶν τμημάτων.

Θὰ ἔξετασθῇ ἐπίσης ὁ γεωγραφικὸς κατατομοιμὸς τοῦ λιμένος, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι θὰ δημιουργηθοῦν διαμεσίσματα ἀναδόγως τοῦ φότου ἐργασίας. Δὲν ἀποκλείεται ἐπίσης καὶ ἡ δημιουργία νέων ὑπηρεσιῶν. 'Ἐπιπρόσθιαί εἰς τὸν διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπιθυμεῖ νὰ γκρίζῃ ἀνά τάσσαν στιγμὴν τὸ κόστος τῆς ἐκτελουμένης ἐργασίας καὶ συνεπῶς ἐπιβαλλεται ἡ δημιουργία ἐνὸς τμήματος κοστολογήσεως.

Γενικῶς ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἐμπειρίας καὶ τῶν σημειώσεων ἔξελίξεων θὰ καταβληθῇ προσπάθεια διὰ τὴν ὁδοθολογικωτέραν, οἰκονομικώτερον καὶ τανυτέον λειτουργίαν τοῦ λιμένος. Αἱ θεωρικαί, τέλος, μετοβολαὶ δὲν ἀποκλείονται. Εἰς τὰς σκέψεις τῶν ὀμοδίων εύρισκεται καὶ τὸ θέμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἃν καὶ αὕτη δὲν εύοισκεται εἰς τὸν καταρτισμὸν τῆς δημιουργίας ἐνέδεκτη νὰ μετάσχουν καὶ ξένοι ἐμπειρογνόμονες.

Σημειώνομεν καὶ ἡμεῖς ὅτι ἡ ἀναδιογάνωσις τοῦ τούτου λειτουργίας τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. κοίνεται τοσοῦτον μᾶλλον ἐπιβεβλημένη, διότι ἡδη λειτουργούν ὑπηρεσίαι μὴ προβλέπομεναι ὑπὸ τοῦ διατάγματος τοῦ 1959, αἱ ὅποιαι καλύπτουν ζωτικῆς ὀλσεως λειτουργίας τοῦ λιμένος, σπως τὸ μηχανολογικὸν κέτρον, τὸ γραφεῖον Δημοσίων Σχέσεων, τὸ γραφεῖον ἐπιχειρησιακῆς ὀργανώσεως, τὸ γραφεῖον μηχανολογιστικῆς ὀργανώσεως, ἔτι δὲ καὶ τὸ γραφεῖον ἐρεύνης καὶ παραπόνων.

## ΑΛΛΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

'Ἐπίσης ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἐλήφθησεν κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτοῦ συνεδρίασιν αἱ κάτωθι ἀπόφασεις καὶ ἔγκρισεις:

- Κατεκυρώθη ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν προμήθειαν 15 ἡλεκτρονικῶν πεονοφόρων ὀχημάτων διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένος.
- Κατεκυρώθη εἰς τὴν μεγάλην ιαπωνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν «'Ισικαβατζίμα Χαρίμα» ὁ διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατασκευὴν μιᾶς γερανοφεύρας ἀνυψωτικῆς ικανότητος 41 τόνων, ἡ ὅποια διὰ τοῦ φότου ἐργασίας. Δὲν ἀποκλείεται ἐπίσης καὶ ἡ δημιουργία νέων ὑπηρεσιῶν. 'Ἐπιπρόσθιαί εἰς τὸν διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπιθυμεῖ νὰ γκρίζῃ ἀνά τάσσαν στιγμὴν τὸ κόστος τῆς ἐκτελουμένης ἐργασίας καὶ συνεπῶς ἐπιβαλλεται ἡ δημιουργία ἐνὸς τμήματος κοστολογήσεως.
- 'Ενεκοίθη ἡ ἀνάθεσις συντάξεως προκατατικῆς μελέτης διὰ τὴν κατασκευὴν διδικού δικτύου προσπελάσεως εἰς τὰς ὑπὸ κατασκευὴν προβλήτας τῆς περιονής Περάματος. 'Η δόδος, ἀνέκαρτης τῆς τούτου λιμένος, διὰ τὸν διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπιθυμεῖ νὰ γκρίζῃ ἀνά τάσσαν στιγμὴν τὸ κόστος τῆς ἐκτελουμένης ἐργασίας καὶ συνεπῶς ἐπιβαλλεται ἡ δημιουργία ἐνὸς τμήματος κοστολογήσεως.
- Τοσοῦτον μὲ τὸ Νέοσμα, θὰ ἐξυπηρετητῇ δὲ τὰς ἔγκρισεις τῆς τούτου λιμένου 'Αγίου Γεωργίου μὲ διαδόχης τῆς τούτου λιμένου 'Αγίου Γεωργίου συγκροτήματος. 'Ἐπίσης θὰ συνδιασθῇ ἡ κατασκευὴ τῆς νέας δόδου καὶ μὲ νευραλγικοὺς κυκλοφοριακοὺς κόμβους.
- 'Ενεκοίθη τέλος ἡ ἀκτέλεσις ἐργασίων κατασκευῆς τοῦ διατάγματος τοῦ λιμένος Κερατσίνιου. 'Η δαπάνη διὰ ἀνέλθη εἰς 105 ἑκατομμύρια δρχ.

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Τροποποίησεις εἰς τὸν Κώδικα Ίδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ κ. Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ

Τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεπόνησε καὶ ἀπέστειλεν εἰς τὴν 'Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοτιστῶν καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἐλλάδος μακρὸν σχέδιον Νομοθετικὸν Διατάγματος περὶ τροποποίησεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Ἡ πρωτοβουλία εἰναι ἀξιέπαινος. Πολλαχούσια εἰχον ἐπισημανθῇ οἱ ἀτέλειαι τοῦ Κώδικος, καίτοι πρέπει νὰ ὑπογραμμισθῇ ἰδιαιτέρως, ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ του ὁ Κώδικις ἀπτελεῖ νομοθέτημα ἐκ τῶν σπονίων παρ' ἡμῖν μεταπολεμικῶς ἰδόντων τὸ φῶς. 'Ἐργον, σῶμας, ἀνθρώπινον καὶ ὁ Κώδικις, δὲν ἡδυνθῆν' ὁ ἀποφύγη τὰς ἀτελείας. 'Ἐνεφανίσθησαν αἱ πλεισται κατὰ τὴν νομολογικὴν ἐπεξεργασίαν. Τινὲς ἡρθησαν νομοθετικῶς (A.N. 136/1937, A.N. 373/1968). 'Ἄλλαι, ἀγαγοῦσσαι εἰς ἔρμηνευτικὸν ἀδίεξοδον, ώς π.χ. ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 217, ἡρθησαν δι' ἔρμηνεις κειμένης ἐκτὸς τοῦ Κώδικος καὶ δὴ δι' ἀναδρομῆς εἰς τὸ καταργηθὲν δίκαιον τοῦ νόμου ΖΨΖ.

'Ἐν τῷ μεταξύ, δι' Κώδικις πιθανῶς λόγω τῆς Antiquisierende Neigung, ἥτις ἐπεκράτησε κατὰ τὴν σύνταξιν του, ἐγκολούθει ἐπιμένων νὰ ὑπογράψῃ μόνον ὁ πλοιάρχος τὴν φορτωτικὴν καὶ δὴ διὰ συμπεριλήψεως ἐν τῇ Εἰσηγητικῇ αὐτοῦ 'Ἐκθέσει τοσούτων πανηγυρικῶν φράσεων, ὡστε νὰ καθιστῇ ἀδύνατον οἰανδήποτε δι' ἔρμηνείας παραχωρησιν ὑπὲρ τῆς συγχρόνου ἀντιθέτου πραγματικότητος. 'Ἐτέρωθεν, σύγχρονοι μορφαὶ ἐν τῇ ναυτιλιακῇ πρακτικῇ, ώς π.χ. ἡ φορτωτικὴ παραλαβῆς πρὸς φόρτωσιν, ἡ γνωμήσαν, κριθέντος ὅτι δὲν ἦσαν ὡριμοὶ πρὸς νομοθετικὴν ρύμυσιν, ἐνὼς ὅπο τοῦ 1942 ὁ Ιταλικὸς Codice della Navigazione εἶχε περιλάβει διστάξεις περὶ τῆς τοιαύτης ἀνορθοδόξου φορτωτικῆς, ἥτις, ἐν τούτοις, κυριαρχεῖ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

Προσφάτως, ἡ ἐν ισχύι θέσις τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας ἐδημοσύγρηγεσ πλείστοις ζητήμαστα, διότι δι' Κώδικις Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ρυθμίζει διὰ σειρᾶς διατάξεων (ἄρθρα 210 - 218) τὰ τῆς κατασχέτων καὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίων, ἀντικείμενον ὅπερ ρυθμίζει καὶ ὁ Κώδικις Πολιτικῆς Δικονομίας. 'Ο Εἰσαγωγικὸς νόμος τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας κατηγορεῖται ρητῶς μόνον τὰ ἄρθρα 210, 215 καὶ 218 τοῦ K.I.N.D. 'Ἀνέκυψεν δῆθεν τὸ ζῆτημα, ὃν διατηροῦνται ἐν ισχύι αἱ λοιποὶ μὴ ρητῶς καταργηθεῖσαι διστάξεις τοῦ K.I.N.D., ίδια ἐπειδὴ θέμαστα ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως ἐπὶ πλοίων ρυθμίζομενα ὑπὲρ τῶν διατάξεων τοῦ K.I.N.D., ἀλλως ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας.

'Απὸ πάσης πλευρᾶς, συνεπῶς, ἐπειδόλευτο ἡ τροποποίησης τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ πρέπει νὰ ἐπικροτηθῇ ἀνεπιφύλακτως ἡ πρὸς πραγματοποίησιν ταύτης προσπάθεια τοῦ 'Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ κυκλοφορῆσαν νομοσχέδιον εἶναι μακρόν, δι' ὃν λόγον ὀποδάκειν ἀδύνατος ἡ λεπτομερής ἔξετασις τούτου ὅπο τῶν στη-

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

'Ο K.I.N.D. εἰς τὸ ἄρθρον 32 ἐποιεῖτο λόγον περὶ ἀδειας τοῦ Δικαστηρίου. Τὸ Σχέδιον Νομ. Διατάγματος ὅριζει νῦν ρητῶς, ὅτι ἡ πρὸς ἐκποίησιν τοῦ πλοίου αἴτησις ἐκδικάζεται κατὰ τὴν ἐπ' ἀναφορᾷ διαδικασίας, βασίνον δὲ ἔτι περαιτέρω ὅριζει ὅτι ἡ αἴτησης σημειούνται ἐν τῷ νηολογίῳ.

'Ανεξαρτήτως τῶν ἀντιρρήσεων ἂς δύναται τις νεῦ ἔχη διὰ τὴν παραπομπὴν τοῦ θέματος εἰς τὴν διαδικασίαν τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας, ἐνθα δὲν είναι ὑποχρεωτική ἡ κλήτευσις (Κ.Π.Δ. ἄρθρ. 794 § 3) μᾶς εὐρίσκει ἀντίθετους ἡ προβλεπομένη «σημείωσις» τῆς αἴτησεως ἐν τῷ νηολογίῳ. 'Εγγραφὴ τῶν ἐνδίκων μέσων εἰς δημόσια βιβλία δρὰ ἀνασχετικῶν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἀκώλυτον διάθεσιν τοῦ πράγματος καὶ δέοντος ν' ἀποφασίζεται κατόπιν περισκέψεως, εἰς ἂς περιπτώσεις ἡ μὴ ἔγγραφὴ δύναται νὰ παραβλάψῃ τὰ συμφέροντα τρίτων. 'Ἐν πρακτικέων, είναι δυσχερές νὰ νοηθῇ ποίων τρίτων συμφέροντα παραβλάπτονται ἐκ τῆς λύσεως τῆς συμπλοιοκτησίας. Τί, ἄραγε, θὰ πράξουν οἱ τρίτοι λαμβάνοντες γνῶνται ἐκ τῆς ἐν τῷ νηολογίῳ σημειώσεως περὶ τῆς ζητουμένης λύσεως τῆς συμπλοιοκτησίας; Θά παρέμβουν ἐν τῇ δίκῃ —τρίτοι δοντες— ζητούντες νὰ μὴ λυθῇ ἡ συμπλοιοκτησία; Καὶ διάτι δὲν κινδυνεύουν οἱ τρίτοι, στὸν συμπλοιοκτῆται συγκεντρούντες τὰ τέσσαρα πέμπτα τῶν μερίδων ἐκποιοῦν ὀλόκληρον τὸ πλοίον χωρὶς νὰ ζητήσουν οὐδενὸς τὴν ἀδειαν (ἄρθρον 31);

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

λῶν τούτων. Θὰ περιορισθῶμεν, κατ' ἀνάγκην, εἰς γενικὴν θεωρήσιν αὐτοῦ μνῆμονεύοντες ὀλίγας μόνον διατάξεις, αἵτινες θίγουν κατίσια ζητήματα:

1. Τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Σχεδίου ἐπιχειρεῖ νὰ λύσῃ τὸ γνωστὸν θέμα τῆς διαφυγῆς ὀλοδοτῶν πλοιοκτητηρῶν ἐταίρων ἐκ τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων. 'Ιδρυεται οὕτω σύμφωνον ὅρισμότης τοῦ δικαστηρίου τοῦ ἐν τῇ ἡμεδστωτῇ λιμένον νηολογήσεως ἡ τῶν Πειραιεῖ δικαστηρίων. 'Ἡ ἀρμοδιότης αὕτη κατὰ τὴν ἐκφρασιν τοῦ Σχεδίου ίδρυεται «διὰ πάσσος τὰς σχετικὰς πρὸς τὸ πλοῖον διαφοράς». 'Ἡ ἐν τῷ Σχεδίῳ περιοριστικὴ αὕτη ἐκφρασις εἶναι δυνατόν ν' ἀποκλείσῃ μέγια ὀριθμὸν ἀλλων ἀξιώσεων κατὰ τῆς πλοιοκτησίας, ὡς π.χ. διαφορῶν μεταξὺ τῶν μετόχων τῆς ὀλοδοτῆτης πλοιοκτητρίας ἐταιρείσεως. Εἰναι, ἐξ ἄλλου, ἀσφαρές ἐαν ἡ ἀρμοδιότης της τῶν ἐν Πειραιεῖ δικαστηρίων υφίσταται ἀνεξαρτήτως τῆς ἐν τῷ νηολογίῳ γίνεται σημειώσης τοῦ πλοίου.

2. Τὸ ἄρθρον 32 τοῦ Σχεδίου —ὅπως ἄλλως τε καὶ τὸ ἐν ισχύι ἄσθρον 32— προβλέπει τρεῖς περιπτώσεις λύσεως τῆς συμπλοιοκτησίας:

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

## SHIP BROKERS

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

ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΣ

TELEPHONES ( 477.000 - 477.001 - 477.004  
( 477.024 - 477.057 )

TELEX: 21/2734

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

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

πληρώματος «θεωρεῖται στις ένεργεις έξι δύναμεις και διάλογοι αισθημάτων του πλοιοκτήτου ή του άντιπροσώπου αὐτού». Διερωτώμενα είναι είχε ποτέ άμφισθητή έπιτυχώς ή τοιαύτη ιδιότητα του πλοιάρχου, ώστε να παρίσταται άναγκη της παρεισαγομένης διευκρίνησης (διότι οι διευκρίνησης χαρακτηρίζεται στην Εισηγητική 'Εκθέσει').

Το άρθρον 49 εισάγει καινά δαιμόνια. 'Ο πλοιοκτήτης, θεωρούμενος η προτεραιότητας, τίθεται υπό την κηδεμονίαν «τού έν την Έλλας ή την Αντιπροσώπου του». Εύθυνται δε διάνοιας ότι οι άλληλεγγύες και είς τον άλλοκληρον (δεν λέγεται στην την κειμένων μετά τίνος, υπότιθεται όμως μετά τον πλοιοκτήτου) και έπι το φαιδρότερον, παραιτούμενος του δικαιώματος της διζήσεως. Εισάγεται ούτος άντιπροσώπος τού πρόστιμον τού άρθρου 211 του Αστικού Κώδικας νέας μορφής άντιπροσωπείας, είς ήν ο άντιπρόσωπος έχει ιδίαν εύθυνην. 'Επιπροσθέτως, ο έν λόγω άντιπρόσωπος παραιτείται (το κείμενον ήθελε να είπῃ: στερεῖται) του δικαιώματος της διζήσεως, ως έπει την έγγυητης. Τα πράγματα περιπλέκονται είς το δεύτερον έδαφιον του άρθρου 49, διάκις διάνοιας άντιπρόσωπος είναι νομικὸν πρέσωπον. 'Εν τη περιπτώσει ταύτη, ή εύθυνη άπερκεράζουσα το νομικὸν πρόσωπον τού άντιπροσώπου, έπιπρεπεται έπι των φυσικῶν προσώπων των νομίμως δεσμευόντων το νομικὸν πρόσωπον, διτίνα «ένέχονται και προσωπικῶς άλληλεγγύες και είς άλλοκληρον με τ' αύτον». Ποίου, ουσίας; το νομικὸν πρόσωπον ή τον πλοιοκτήτον;

Η διάταξις του άρθρου 49 άποτελεί, πράγματι, παράδεισον διά τούς νομικούς, μέλλουσα να δημιουργήσῃ πλήθος δικαστικῶν διενέξεων. 'Εν τῇ ούσίᾳ, ή διάταξις, ένω δὲ θὰ δυσχεράνῃ τοὺς ἐλαχίστους κακοὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες περιφρονοῦν τάς δικαστικᾶς ἀποφάσεις και ὑπεκεφύγουν ταύτας, (έτοιμων τῶν ἐλαχίστων ὡρμῆθη ή διάταξις) διότι οὗτοι θὰ εύρουν τρόπον περιγραφῆς τῆς διατάξεως, μέλλει νὰ παρενοχλήσῃ σοσσῶν τὴν μεγίστην πλειοψηφίαν τῶν ἐντίμων πλοιοκτητῶν, οἵτινες δικαίως θὰ διαμαρτυρηθοῦν διά τὴν ύπό της διατάξεως ἀπογγελλομένην κατ' αὐτῶν ἀδικον κατηγορίαν έπι περιφρονήσει τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων.

5. 'Απηλείθη, έπισης, έκ του κειμένου

τού άρθρου 64 τὸ ύπό της ἐπιτροπῆς Κανελλάκου προστεθὲν «κινισθὸν εἰς χρῆμα». 'Η προσθήκη είχε λόγον τάς ἀνακυψάσας δεινάς ἀμφισθητήσεις περὶ τῆς ἐννοίας του ζητούσης. 'Ηδη ἐπανερχόμεθα νομοθετικῶν εἰς τὸ καθεστώς τῶν ἀμφισθητήσεων, ἃς ἔπρεπεν, ἐν τούτοις, μετά προσοχῆς ν' ἀποφέύγωμεν εἰς χώραν, ήδη ὁ λαός τερπόμενος εἰς τὸ δικαζέσθαι, προσφεύγει εξ ἀσημάντου ἀφορμῆς εἰς τὰ δικαστήρια.

6. Τὸ σχέδιον νομοθετικοῦ Διατάγματος τροποποιεῖ τὸ δεύτερον έδαφιον του άρθρου 106 του Κ.Ι.Ν.Δ. Τούτο έχει νῦν ως ἔξης:

Αἱ ἔκ του ἐφοπλισμοῦ ἀπορρέουσαι ἀπαιτήσεις εἰς τούς νωπούνται καὶ κατὰ τοῦ πλοίου, ἔφ' ὅσον δὲν ἔχωρησε μεταβίβασις τούτου, ἐπιφυλακτομένων τῶν περὶ ναυτικῶν προνομίων διατάξεων.

Τὸ έδαφιον τούτο τροποποιεῖται νῦν ως ἔξης:

Αἱ ἔκ του ἐφοπλισμοῦ ἀπορρέουσαι ἀπαιτήσεις εἰς τούς νωπούνται καὶ κατὰ τοῦ πλοίου, ἔφ' ὅσον δὲν ἔχωρησε μεταβίβασις τούτου, ἐπιφυλακτομένων τῶν περὶ ναυτικῶν προνομίων διατάξεων.

Διὰ τῆς ἐπιχειρουμένης τροποποιήσεως δημιουργούνται μέγιστοι κίνδυνοι διά τὰ συμφέροντα τῶν μετά τοῦ ἐφοπλιστοῦ συμβλήθεντων, ἐάν οὔτος εἴναι ἀφεργύος καὶ μεταβιβάσθη τὸ πλοίον. Ταυτοχρόνως, ὁ πρὸς ὃν ή μεταβιβάσται τοῦ πλοίου, θὰ ἔξακολουθῇ εὐθυνόμενος κατὰ τοὺς ὄρους του ζητούσης 479 Α.Κ. Περαιτέρω παραστηρέται οὖτις, ή ἐπιφύλαξις τοῦ περιορισμένων διατάξεων οὐδένα λόγον έχει, διότι κατὰ τὴν διάταξιν τού άρθρου 207, αἱ διά ναυτικοῦ προνομίου ἡσφαλίσμενοι ἀπαιτήσεις ἀσκούνται κατὰ τοῦ πλοίου, κανέντε τούτο μετεβιβάσθη.

7. 'Ως πρὸς τὰς δικονομικοῦ περιεχομένου διατάξεις τοῦ σχέδιου Νομ. Διατάγματος, δέον νὰ παρατηρησωμεν τὰ ἔξης:

(α) 'Ορθῶς τὸ Σχέδιον τροποποιεῖ ἐπὶ τὸ σαφέστερον τὸ άρθρον 211 του Κ.Ι.Ν.Δ. "Ισως χάριν ἐντελεστέρας πραγματοποιήσεως τοῦ σκοποῦ ὃν ἐπιδιώκει ή διάταξις θὰ ήτο όρθότερον ἀν διετούτῳ αὐτῇ ως κάτωθι :

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

πληρωμήν, εἶναι αὐτοδικαίως ἄκυρος.

(β) Τὸ άρθρον 212 του Κ.Ι.Ν.Δ. ρυθμίζει τὸ αὐτὸ δέμα τοῦ άρθρου 1075 § 1 του Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας. 'Ἐπειδή ὁ Εἰσηγητικὸς Νόμος του Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας κατήργησε την προσθήκη τού Κ.Ι.Ν.Δ., ἐκρίθη διά τὸ άρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ., ἔξακολουθεῖ νὰ ισχύη παραλλήλως δὲ ισχύει καὶ τὸ άρθρον 1075 § 1 του Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας. 'Αλλά, τὸ άρθρον 1056 § 1 του Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας, ὅπερ ἀποτελεῖ διάταξιν βασικήν, συνεπάγεται τὴν ἐπὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτελέσεως κατὰ πλοίων ἐφαρμογὴν τού άρθρου 1018 § 2 ητις ἐπιτάσσει τὴν ἐκβέσει ἀναγκαστικῆς κατασχέσεως ἀναγραφὴν τῆς ἀξίας του κατασχεθέντος, στοιχείον ὅπερ δὲν ἀπαιτεῖ τὸ άρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ.

'Εντεῦθεν ήκυρωθησαν ἐκτελέσεις ἐπειδὴ τῷ κυκεώνι τούτῳ τῶν συνισχυουσῶν διατάξεων καὶ τῶν ἀπὸ άρθρου εἰς άρθρον παραπομῶν, δὲν ἀνεγράφῃ ἐν τῇ ἐκβέσει κατασχέσεως ή ἀξία του κατασχεθέντος πλοίου, ὅρδος δὲν ἔχειν μόνον τὸ άρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ. ὅπερ, ἀλλως τε, δὲν ἐδημούργησε ητήματα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ.

"Ηδη τὸ Σχέδιον Νομ. Διατάγματος τροποποιεῖ τὸ άρθρον 212 διὰ ρητῆς ἀναφορᾶς εἰς τὸ άρθρον 1075 § 1 Κώδικος Πολ. Δικονομίας καὶ προσθέτει μεταξὺ τῶν στοιχείων τῆς κατασχετηρίου ἐκθέσεως καὶ τὴν ἐκτιμήσειν αὖτις τοῦ πλοίου. Πορεύεται δηλονότι ἡ τροποποίησις ἀντίθετον ὅλως διὰ τὴν ἀντίθετην τούτης ἀμφιβολίας, ἐγκαταλείπουσα τὸ άρθρον 212 Κ.Ι.Ν.Δ. ἀλώθητον, παρεισάγει ρητῶς τὴν ἐκτιμήσειν αὖτις τοῦ πλοίου, διὰ νὰ θεμελίσῃ στὴν νέας περὶ αὐτῆς ἀμφισθητήσεις, ως δέον ν' ἀνομένεται ἔφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει ἄλλο πρᾶγμα τόσον κυματινόμενον δον ή ἀξία τῶν πλοίων.

'Εν τῷ αὐτῷ άρθρῳ, ὁ διορισμὸς φύλακος ἀντικαθίσταται διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως φύλακος τοῦ κατασχεθέντος πλοίου. Εύχομεθα ή φραστικὴ αὕτη μεταβολή, νὰ μεταβάλῃ τὸν τύπον εἰς οὔσιαν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ**  
Δικηγόρος

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

## Δ/Π ΚΑΡΑΓΙΣΚΑΚΗΣ

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ, ώραν 10.00 διὰ ΚΑΤΑΠΟΛΑ, ΑΙΓΑΙΑΛΗΝ, ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
Έκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ, ώραν 17.00, διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.  
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ώραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ.

## Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ, ώραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ.  
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ, ώραν 13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ.  
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ, ώραν 14.00 διὰ ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ, ΚΙΜΩΛΟΝ, ΙΟΝ, ΟΙΑΝ, ΘΗΡΑΝ.

## Α/Π ΑΠΟΛΛΩΝ

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΩΣ, ώραν 09.00, διὰ ΤΗΝΟΝ – ΜΥΚΟΝΟΝ. Επιστροφὴ ούθημερόν.

Έλληνική Νομολογία

## ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### (ΕΚΟΥΣΙΑ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)

**ΑΡΙΘ. ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ 707/1971**

Αἴτησις συμπλοιοκτήτου διὰ τὴν ἐκποίησιν τοῦ πλοίου ἐν δημοσίᾳ πλειστηριασμῷ.— Ἐξέτασις ὑπὸ τοῦ Δικαστηρίου μόνον τοῦ ἔαν ὁ αἵτων συμμετέχη τούλαχιστον κατὰ τὸ ημισυ τοῦ πλοίου.— Διαδικασία ἡ τῆς ἐκφυγίας δικαιοδοσίας τοιαύπτη.

Έξ αριθ. 32). Έξ αλλού, ή κατά τὴν ἀνωτέρω διάταξιν τοῦ ΚΙΝΔ ἐκδιδομένη δικαιοτική ἀπόφασις, δι’ ἣς χορηγεῖται ή ἀδεια ἐκποιήσεως, δὲν είναι ἀπόφασις περὶ διαινομῆς κοινοῦ πράγματος, ἀλλὰ ἀπλούν συμβιτικὸν μέτρον παροχῆς ἀδειας πρὸς ἑκουσίαν ἐκποιήσεων τοῦ πλοίου, περὶ οὐχ ἔχει συστάθη ἡ συμπλοκοτήσια. Ή ὑπόθεσις αὕτη ἔχει ὡς ἀντικείμενον τὴν διάπλασιν ὀρισμένης ἐννόμου σχέσεων, τὰν προηγουμένης ἀνεντικῆς ἀναγνορίσεως ιδιωτικού τινος δικαιώματος, τοσούτῳ μᾶλλον καθ’ ὅσον δὲν πρόκειται περὶ ἀμφισθήτησεως ἢ προσβολῆς παρ’ ὀρισμένου προσώπου δικαιώματος τοῦ αἰτούντος, ὅλλα περὶ καταργήσεως τῆς σχέσεων συμπλοκοτήσιας. Τούτου δοθέντος ἐπεται, διτὶ ἡ ἐν λόγῳ ἀδεια παρέχεται κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας. Βεβαίως, ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 784 τοῦ Ισχύοντος Κ. Πολ. Δικ., καθιερώθη διὰ τὴν περίπτωσιν σιγῆς τοῦ ὕδου τεκμηρίουν ὑπὲρ τῆς διαδικασίας τῆς ἀμφισθητομένης δικαιοδοσίας (ὅρατε πρακτικά ἀναθεωρητικῆς Ἐπιτροπῆς σελ. 604), οὐχ ἡττον δύμας 8<sup>η</sup> ἀντέβαινε εἰς τὴν λογικὴν τοῦ δικαίου ὁ περιορισμός, ὃς ἐφαρμόζεται τῆς ειδικῆς ταύτης διαδικασίας ἐπὶ ὀρισμένων μόνον ὑπόθεσεων τῆς ἑκουσίας δικαιοδοσίας δι-

### **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :**

“Η ἀνωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις είναι, καθ' ὅσον γνωρίζουμεν, ἡ πρώτη ἐκδοθεῖσα ἀπό τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς μετά τὴν ἔφαρμογην τῆς νέας Πολιτικῆς Δικονομίας καὶ ἀσχολουμένη μὲν τὴν ἔφαρμογην τοῦ ἄρθρου 32 παρ. 1 ΚΙΝΔ. Πρόκειται, ὡς γνωστόν, περὶ τῆς δυνατότητος ἐκποίήσεως πλοίου ἀνήκοντος εἰς συμπλοιοκτησίαν, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ημίσεως τῶν μερίδων.

Δύο είναι τα βασικά θέματα με τα οποία απηχούληθη ή άνω άπόφασις: Το έν υψίστατο ως πρόδηλημα και παλαιότερον. Το έτερον, δηλαδή τό της διαδικασίας, έδημουργήμη κυρώσης μετά την έφαρμογή της νέας Πολιτικής Δικονομίας. Το πρώτον στον ξήπημα είναι τό έαν διά νά παρασχεθῇ ή «άδεια τού δικαστηρίου», τήν οποίαν απαντεί τό δρόμον 32 παρ. Ι ΚΙΝΔ, δέον τό Δικαστήριον νά ξέταση και άν συντέρχουν και ούσιαστικοί λόγοι διά τούς όποιους ζητεῖται ή έκποίσης τού πλοιού, η έαν άρκῃ το τυπικὸν γεγούν, οτι ή έκποίσης αύτη ζητεῖται από το ήμισυ τών μεριθών. Η άπόφασις θεωρεῖ, συντασσομένη ούτω και με παλαιότερων νομολογίαν τών Δικαστηρίων μας και με τούς πλείστους συγγραφείς, οτι οφ' δσον η έκποίσης ζητεῖται από συμπλοιοκήτης έκπρωσωπούντας ποσοτήν άνω τού 50%, τότε ή άδεια δέον νά παρασχεθῇ άνευ ούσιαστηκής ξέτασεως περι τής υποδρομῆς ή μη λόγων δικαιολογούντων τήν έκποίσην. Την δέ διαπούν αύτην, τήν στηθείση ή άποδοτης έν τές διμετασχετήσεως τών

## **ARTHUR RAPP LIMITED**

## OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE

30/33 MINORIES

LONDON E.C.3N 1DX

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX 886 778

λοιπών διατάξεων τοῦ ΚΙΝΔ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἐκποίησιν πλοίου ἀνήκοντος εἰς συμ-  
πλοιοκτησίαν.

Τὸ δεύτερον ζῆτημα εἶναι καθαρῶς διαδικαστικόν. Ἐρωτάται δηλαδὴ κατὰ ποιῶν διαδικασίαν θὰ δικασθῇ ή αίτησις περὶ ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου. Διότι ναὶ μὲν τὸ ἀντικείμενόν της ἀφορᾶ τὴν διάπλασιν ὠρισμένης ἐννόμου σχέσεως, χωρὶς νὰ ἀπαιτήται καὶ ἡ ἀναγνώρισις ιδιωτικοῦ τίνος δικαιώματος, ηπὶς ἀναγνώρισις ἀποτελεῖ κατ' ἔξοχην ἔργον τῆς ἀμφισβητουμένης δικαιοδοσίας. Τοῦ δῆμοντος τὶς ἄρα, ἐκ πρῶτης δόψεως, νὰ θεωρήσῃ διτὸ τὸ ἀντικείμενον τῆς δίκης ὑπάγεται εἰς τὴν ἐκουσίαν δικαιοδοσίαν. Παρὰ τὰῦτα, ὅμως, ἐγγυτέρᾳ ἔχετασις τοῦ θέματος ἐμφανίζει πρόσκομψια τυπικῶν καὶ δυσπλαστικῶν. Διότι δὲ Κώδιξ Πολιτικῆς Δικονομίας, ἐν τῷ προσπαθεῖται του νὰ ταξινομήσῃ καὶ εὐθετήσῃ τὸ διάσπαρτον ὑλικὸν δικονομικῆς φύσεως, ὅριζει ἐν ἀρθρῷ 784 διτὶ «Εἰς τὴν εἰδικήν διαδικασίαν . . . . . (δηλαδὴ τὴν ἐκουσίαν τοιάντων) ὑπάγονται πάσαι αἱ εἰς τὰ ἀρθρά 828 ἥσας 927 ἀναφερόμεναι ὑποθέσεις καὶ πάσαι ἄλλῃ ὑπόθεσις ὑπαγομένη διτὶ διατάξεως νόμου εἰς τὴν διαδικασίαν ταῦτην». Ὁρίζει δηλαδὴ σαφῶς, διτὶ εἰς τὴν ἐκουσίαν διαδικασίαν ὑπάγονται αἱ περιοριστικῶς ἀναφερόμεναι περιπτώσεις εἰς τὴν Δικονομίαν ἢ ἄλλως αἱ ειδικῶς διὰ νόμου (ἐτέρου πλὴν τῆς Δικονομίας) ὅριζόμεναι ὑποθέσεις. Θέτει δηλαδὴ ἡ νέα Δικονομία, πρόγυμτα σὸν ὅποιον δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὴν παλαιάν, τὴν ἀρχὴν ὅτι, εἰς περιπτώσιν σιγῆς τοῦ νόμου, τὸ τεκμήριον εἴναι ὑπὲρ τῆς ἀμφισβητουμένης διαδικασίας. (Τὴν ιστορίαν τοῦ ζητήματος καὶ ιδίως κατὰ τὰς προπαρασκευαστικάς ἐργασίας τοῦ Κώδ. Πολ. Δικ. ἀναφέρει λεπτομερῶς δ. Κ. Μπένης: Αἱ διαδικασίαι ἐνώπιον τοῦ Μονομελοῦς Πρωτοδικείου, Τόμος Γ' σελίς 502 ἐπ.).

Αλλά προκειμένης αίτήσεως συμπλοιοκτήτου πρός λύσιν τής συμπλοιοκτησίας κατ' άρθρον 32 παρ. 1 ΚΝΔΑ, δύναμος δεν ορίζεται ότι ή διαδικασία τής έκουσίας δικαιοδοσίας δέοντον νά διαλογούμεθα κατόπιν τήν συζήτησιν αυτής. Θά ήδην στο λοιπόν νά ισχυρισθή τις, ότι λειτουργώντος τού τεκμηρίου ύπερ τής άμφισσητουψημένης τοιαύτης, θά επτρεπεν άκριβης ή τελευταίας αυτή νά άκολουθηθῇ. Ουτών άλλωστες απέρανθη τὸ αὐτὸ Μονομέλες Πειραιῶς (άπόφασις 224/70 Δικαστής κ. Βαρθαρέσσος), ἐπὶ αιτήσεως ὑποβληθείσης αὐτῷ ύπό συμπλοιοκτήτου καὶ έρειδομένης ἐπὶ τού ἄρθρου 21 ΚΝΔΑ. Δηλαδὴ ἐσκέπθη ἡ ἀπόφασις αυτῆ, μεταξὺ ἄλλων, καὶ ὅτι : «καὶ τὴν εἰδικήν διαδικασίαν τῆς έκουσίας δικαιοδοσίας ρυθμιζομένην ύπό τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 786 - 827 τοῦ Κ. Πολ. Δικ., δικάζονται αἱ ἐν τοῖς ἄρθροις 828 - 927 τοῦ Κ. Πολ. Δικ., περιοριστικῶς ἀναφερόμεναι περιπτώσεις, ως καὶ αἱ υπόθεσεις, αἵτινες διάρητῆς διατάξεως τοῦ ἀνωτέρω Νόμου ύπάγονται εἰς τὴν ἐν λόγῳ διαδικασίᾳν, ἐφαρμοζομένων κατ' ἔξαιρεσιν», καὶ ὅτι δρα «δὲν δύνανται νά ἐκδικασθῇ (ή αἴτησις) κατὰ τὰς διατάξεις τῆς έκουσίας δικαιοδοσίας, ἐφ' ὅσον ή ἐν λόγῳ διάταξις, η ἔτερα τοιαύτη, οὐχὶ μόνον ούδεν περὶ τούτου προβλέπει, καὶ ύπό τοῦ Νόμου, κατὰ τὰς ἐν τῇ ήγουμένῃ αἰτιολογίᾳς ἐκτεθέντα, καθιερώνται τεκμηρίον ἀρμόδιότητος ύπερ τῆς άμφισσητουψημένης δικαιοδοσίας» καὶ τελικῶς ἀπέρριψε τὴν αἰτησίν.

“Η ἀνώτερω, δῆμος, σχολιαζομένη ἀπόφασις ἐθεώρησεν ὅτι, ἐπὶ αἰτήσεως ἔκποιησεως πλοίου, ἀκολουθητέα εἶναι ή διαδικασία τῆς ἑκουσίας Δικαιοδόσιας καὶ ἐπεκαλέσθη πρὸς τοῦτο τὴν ἐλογικὴν τοῦ δικαίουν καὶ τὴν ἀναντότητα ἐρμηνευτικῆς διεμμύνεσσεως τῆς στενῆς νομοθετικῆς περιπτωσιολογίας». Ἐάν ή εὐδροστής χρήστης τῶν ἀρχῶν αὐτῷ ἀποδῖδῃ νεωτεριστικά ἀντιλήψεις τῆς Δικαιούντης, νομίζουμεν ὅτι θὰ πρέπει εὑρήμας νά̄ ἐπιστημανθῇ.

ΑΝΑΣΤ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ  
ΙΩΑΝ. ΚΑΡΚΟΥΛΙΑΣ

Δικηγόροι

## Αγγλική Νομολογία

- Ναύλωσις.— "Εννοια του «καταπλεύσαντος» πλοίου.— Νομικά όρια του λιμένος.— Κατάπλους εις άλλον πλήν του συνήθους τόπου άναμονής πρὸς έλευθέρωσιν προκυμαίας.— "Ερευνα του διέποντος τὸ θέμα, δικαίου.— Δέσμευσις ἐκ τῆς νομολογίας τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων.

Ἐπὶ διαιτησίας μεταξύ ναυλωτῶν καὶ ἐκ-  
ναυλωτῶν ἐν σχέσει πρὸς τὸν χρόνον κατά-  
πλου τοῦ ἀ/π/ Ἰωάννα Οὐλλεντορφία εἰς Αι-  
βερπούλι μὲν φορτίον σίτου καὶ σπόρων σό-  
γιας, ὃ διαιτήτης παρέπεμψεν τὸ ζῆτημα  
τούτο εἰς τὸ Δικαστήριον, ὃ δὲ δικαστής  
Ντόναλντσον ἔκρινεν ὡς ἔξης:

Ἐκαποντάδες πλοιών — εἴπεν — κομίζουν κατ' ἔτος φορτία σιτηρῶν εἰς τὸν μεγάλον τούτον λιμένα, κατὰ τὸν δρόμον τῆς ναυλώσεως ὁ χρόνος ἐκφορτώσεως ἀρχίζει νόμῳ μετρᾶται ἀφ' ἣς καταπληύσουν, τὸν κίνδυνον δὲ ἔξι ὑπερβόσεως τοῦ χρόνου, φέρουν οἱ ναυλωταὶ ἢ οἱ κομισταὶ τῶν φορτωτικῶν.

'Εν προκειμένῳ, τὸ ναυλοσύμφωνον περιεῖχεν εἰδίκους δρους δυνάμει τῶν ὅποιών οἱ ἐκναυλωταὶ διέκαιοντα νόηδοσαν ἐπιπολῆγην ἔτοιμότητος εἰς Γουώλπον Μτεῦ ἐὰν τὸ πλοῖον πρωρίζετο δι'. Ἀθονμάσιον, εἰς Τέιλ ἐὰν τὸ πλοῖον πρωρίζετο διὰ Γλασκώδην καὶ εἰς Σπέρι Χέντ ἐὰν τὸ πλοῖον πρωρίζετο διὰ Χούλ. "Απαντα τά ἐν λόγῳ μέρη κείνηται ἐκτός τῶν νομικῶν ὄριών τοῦ καθ' ἐαυτὸν λιμένος. Έάν, δῆμας, τὸ πλοῖον πρωρίζετο διὰ Λίθερπουλ - Μπίρκενχεντ, οἱ ὅριοι τοῦ ναυλοσύμφωνου δὲν ἐτύγχανον ἀφαρμογής, διότι η τοποθεσία ἀναμονής ἐκείτο ἐντός τῶν νομικῶν ὄριών τοῦ λιμένος.

Ο διαιτητής έκωνεν ότι τό αγάκυροβούλιον Μέρσεϋ Μπάρ απέξον 17 μίλια από την πλησιεστέραν προβλήτα έκφορτώσεως, ήτο δο συνήθης τόπος άναμονης διου τά πλοίον με φορτίου σίτου άνταξενούν ίνα έξευρεθή προδήλης. Έκφόρτωσις σίτου εν τῷ ποταμῷ (διάφορηγιδών) μόνον είς έξαιρετικάς περιπτώσεις ἐπιτρέπεται.

'Εὰν τὰ πλεῖστα ἀναπλεύσουν τὸν ποταμὸν



# TOPOTIMATE TA

Hempel's

δι' ἄλλον λόγον, ως συνέδη ἐν τῇ παραδόσῃ πεπιτώσει, διότι τὸ πλοίον ἔπλευσεν εἰς Πρινοὺς Λάντικ γ διὰ τελωνειακούς λόγους, φεύγονταν νότιο πειστρέψουν εἰς Μέρσεϋ Μπάρ  
ἐν ἀναμονῇ προβλήτος.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν γεγονότων τούτων ἀνέκυψεν ἐν σημαντικὸν πρόβλημα. Ἡ μεταφορὰ πραγμάτων διὰ θάλασσῆς διαιρέεται εἰς τέσσαρα στάδια, πλοῦς πρὸς τὸν λιμένα φορτώσεως, φορτώσις, πλοῦς ἀπὸ τοῦ λιμένος φορτώσεως πρὸς τὸν τῆς ἔκφορτώσεως καὶ ἔκφορτωσις.

Είναι άδυνατον νά γίνη ἀκριβής πρόβλεψις πόση θα είναι η διάρκεια ἐκάστου σταδίου ου και ὁ χρόνος είναι χρῆμα και δῆ χρῆμα πολὺ δύσκινη πρόκειται περὶ μεγάλων συγχρόνων πλοιών.

*'H koinή kai hē émptorikή émpteiρíā úπηγό-*

ρευσεν κατανομήν τού κινδύνου μεταξύ ἑκατοντάων και καυνιώντων μέσω τῶν νομικῶν μορφῶν τῆς ἀναμονῆς (σταλίων) ὑπέραναμονής (κόντρα-σταλίων) και ἐπιταχύνσεως φορτοεκφράτωσεως. "Οσον ὅμως; καὶ ἂν εἰναι ἀπλαὶ ἡ περίπλοκοι αἱ ἐν λόγῳ νομικαὶ μορφαὶ, ἀπαιτούν δλαι χρονικὸν σημεῖον ἀ-φετητρίας καὶ ἡ ἐμπορικὴ συνήθεια προσέφυγεν σχεδὸν ἀνέκαρέτως, εἰς τὸ χρονικὸν σημεῖον καθ' ὃ τὸ πλοίον «καταπλέει» πρὸς φόρτωσιν ἢ πρός ἔκφρατων. Προδῆλως, τὸ σύστημα τούτο ἀπήτει νὰ δρίζεται εὐχερῶς και βεδαίς ἡ στιγμὴ καθ' ἥν τὸ πλοίον «καταπλέει». Μεταξύ τῶν ἑτῶν 1908 και 1958 δὲν ἔλεφαν οι θησαν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἦ πτον, δυσχέρειαι ἐν τῇ ἔφαρμογῃ τοῦ συ-στήματος.

Αλλά ή εύτυχής αὕτη περίοδος ἔληξεν.  
Ἡ μόνη ἀφίβολιά ἦτις προέκυψεν ἡτο πότε  
ἔθεωρετο τὸ πλοῖον «καταπλεύσαν» ἐὰν δὲ  
προσορισμὸς κατὰ τὸ ναυλοσύμφωνον ἡτο εἰς  
λιμὴν ἡ ἄλλη μεγάλη περιοχῇ, μεγαλούτερά  
ἀπῆλη τινος προβλήτος καὶ δέν προεβλέπετο  
σαφῶς δικαίωμα καθορισμοῦ τοῦ σημείου  
φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως.

Πολλοί έβαθρωράσαν διά της 1908 έκδοθείσης ἀποφάσεως του Ἐφετείου ἐν τῇ δίκῃ Λεωνῆς κατά Ράνκ ὑπὸ τινας μικράς ἐπιφυλάξεις ἄν συνεφόνουν αἱ ἔκδοθεῖσαι ἐπὶ τοῦ θέματος δύο ἀποφάσεις.

Ο δικαστής μετά ταύτα άνεφέρθη εἰς τοὺς συγγραφεῖς καὶ δὴ εἰς παλαιοτέρας ἐκδόσεις τοῦ Scrutton δεχομένου ὅτι τὸ πλοίον δέον νὰ καταπλεύσῃ εἰς θέσιν ἐντὸς τοῦ λιμένος, εἰς λιμένα τὸν τὰ πλοία τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ναυλωτοῦ πρὸς φόρτωσιν. Ὁμοίας ἀπόψεις ἔξεφρασεν δὲ ὡς ἄνω συγγραφεὺς ὡς δικαστής ἐτεί 1922 καὶ 1924.

—Αγιάσως —συνέχισεν ο δικαστής — από τού 1957 μετεβλήθησαν αι ως αινω αντιλήψεις. Λέγω δέ — είπεν — απυχώς, διότι στημένους τό δικαίου θεωρεῖ τό πλούτον «καταπλεύσαν» ήταν εύρισκεται είς έκεινο τό μέρος τού λιμένος όπου δύναται νά φορτωθή τό φορτίον, ήταν είναι διαθέσιμος προβλής μολονότι δέν δύναται νά φορτωθῇ πριν η καταστή προβλής διαθέσιμος.

'Ο κανών ούτος είναι ἐπὶ τουσθόν δυσχέρες νά τύχῃ ἔφαρμογῆς δύση συνεπάγεται κρίσις ἐπὶ τὸν ἀν τόπον ἀναμονῆς εὔρηται ἐν τῇ αὐτῇ ἡ διαφόρων θέσει τοῦ λιμένος ἀπό ἑκάτης εἰς ἣν εὑρηται ἡ προβλής φορτώσεως ή ἔκφορτώσεως.

Οι τόποι ἀναμονῆς δυνατῶν νὰ εύρισκωνται καθ' οὗδαν πρὸς τὰ σημεῖα ἐκφορτώσεως ή νὰ περιβάλλωνται ὑπ' αὐτῶν καὶ πιθανῶν ὑπάρχη ή νὰ μὴ ὑπάρχῃ φυσικὸν τι χαρακτηριστικὸν ὡς λιμενοβραχίων, γῆλοσσαν γηγενῆ κλπ., διαμεσοδιαδόνων καίτοι τὰ δύο σημεῖα εύρισκονται ἔγγυς ἀλλήλων.

'Η νέα αύτη αντίληψις του δικαίου ωρμήθηκε τότε στανάχιών αιτίνες έπειτασσον ἐπὶ τοῦ πλοίους «ΑΞΙΛΛΑ» ἐν έτει 1954, σταν καθυστέρησαν ἔξω τοῦ λιμένος τοῦ Μπούνενος "Αγρίους, διότι ώς ἐλέχθη επάρα πολλὰ πλοῖα

ἐπωφθαλμιούν πολὺ μικρὰν ποσότητα σί-  
τους.

Ο δικαστής μετά ταύτα ἀνέλυσε τὰς ἀποφάσεις τῶν τριών δικαστηρίων, ἅτινα ἐπελήθησαν τῆς δίκαιης τοῦ «Ἀλελό». Τὸ ἐκπλήσσον χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι ἐξτήψη ὥπως ὡς ἐμπορικὴ περιοχὴ τοῦ λιμένος θεωρεῖται ἔκεινη εἰ; ἢν ἐνέργειται φόρτωσις ἢ ἐκφόρτωσις. Ἐκπλήσσει δὲ τοῦτο διότι ἔαν ὡς πρότερον είχεν τὸ δικαιον, δὲν ἦσκει ἐπιδροσιν τὸ ὅτι τὸ πλαίσιον δὲν εὑρίσκετο εἰς ἔκεινο τὸ μέρος τοῦ λιμένος ὃπου ἐπρόκειτο νά φορτώσῃ ἢ ἐκφορτώσῃ, φαίνεται ἀσχετον ἐμπορικὴ ἔννοια τὸ κατά πόσον τὸ μέρος τοῦτο συμπτωματικῶς εἶναι μέρος εἰς τὸ ὄπιον ἀλλα πλοιά φορτώνουν ἢ ἐκφορτώνουν. Ἐπιτέλους, καταλλεῖ τὴν ἀπό μακρού χρόνου ἐπιβληθείσαν διάκρισιν μεταξὺ ναυλοσυμφωνητικού λιμένος και ναυλοσυμφωνητικού προβλήτος.

Ἐν τούτοις, συνέχισεν, ὑπερχρεούτο νά κρίνη τὴν ὑπόθεσιν κατὰ τὰ νομολογηθέντα ὑπὸ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Τὴν ὑποχρέωσιν τούτην ἥδηνατο νά ἐκτελέσῃ μή ἀναφερόμενος εἰς ἄλλα πράγματα. Φρονεῖ ὅμως — εἶπεν — ὅτι εἰς ἐμποροδίκην φέρειται νά ἐπισύρῃ τὴν πρασοῦχην εἰς τὰ προβλήματα ἀτινα προκύπτουν ἐν τῆς ἀπό ήμέρας εἰς ήμέραν ἔφωρμογῆς τοῦ δικαίου ἐντὸς τοῦ εἰδικεύμενου χώρου μὲ τὸν ὅπιον ἀσχολεῖται, φέρειται νά ἔξηγῃ πῶς ἀνέκυψαν τὰ προβλήματα τοῦ καὶ ἐν τῇ καταλλήλῳ περιπτώσει ὡς ἡ παρούσα, νά ὑποστηρίζῃ τὰ αἰτήματα τοῦ ἐμπορίου, σoη αὐτὸς δύναμις.

Εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν, εἴπεν ὁ δικαστής, θά ἔκρινα ώς καὶ ὁ διαιτητής, ὅτι  
οὐδείς: λόγος συνέτρεχεν νὰ μη θεωρήσω τό-  
ποισιὸν καταπλέυσουν, ὅταν ἐθεᾶσεν εἰς τὸ  
ἄγκυρωσθόν του Μέσου Μπάο.

Δεσμένωμαί μόνος, είπεν, έτη τής νομολογίας της Βουλής των Λόρδων και της γεωγραφικής θέσεως του Λιβερπούλ - Μπίρκενγεντ και θεωρώ ότι δεν ήταν πλούτος καταδίκευσαν.

Καταλήγει εἰς τὴν ἀπόφασιν ταύτην μὲν πραγματικὴν λύπην, διότι φρονῶ ὅτι δὲν συμφωνεῖ πρὸς τὴν πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων, οἵτινες ἔαν ἐγνώρηζον τὸ δίκαιον προέβλεπον τὴν περιπτώσιν Λίθερουλ - Απίκρεντ, ὡς προέδλεψαν καὶ τὰς ἄλλας περιπτώσεις διποὺ οἱ τοπικοὶ ἀναμονῆς· ἥσαν τεκμήριον ἀπώτερον τῶν νομικῶν ὄριών του λι-  
γενος. «Ἐκρινεν δθεν ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν, ὑ-  
πὲρ τῶν ὅπιώνων διαιτητῆς είχεν ἐπιδικά-  
σει ποσὸν 7,800 λιρῶν καὶ παρέσχεν τὴν  
διειδεν απ' εὐθείας πρωσφυγῆς εἰς τὴν Βου-  
λγαρίαν τῶν Λόρδων, ἃνευ ἐνδιαμέσου ἀσκήσεως  
φέτες.

τοῦ φορτίου, τῆς ἀπεργίας ληξάσης ίκανὰς  
ἡμέρας μετά τὴν πάροδον τῶν ἀνωτέρω εἴς  
ἡμερῶν.

Τὸ ἐριστὸν ἐν προκειμένῳ ἐστρέφετο περὶ τὴν ἔμμεταν τοῦ ὅρου γενικῆς ἀπεργίας ἐν τῷ ναυλωσυμφώνῳ Τζένκον. 'Ο δρός ούτος εἰς τρία σημεῖα ἀνέφερεν κατ' ἀρχήν, ὅτι οὔτε οἱ ναυλωταὶ οὔτε οἱ ἐκναυλωταὶ θά-  
ἔχουν εὐθύνην δ.ἀ. τὰς συνυπειάς οἰωνῆδηπο-  
τες ἀπεργῶν ἡ ἀνταπεργίῶν παρεμπιοδιζου-  
σῶν ἡ ἐπιβραδύνουσῶν τὴν ἑκτέλεσιν οἰασ-  
δῆποτε ὑποχρεώσεως ἀπορρεούσης ἐκ τῆς  
συμβάσεως.

Τό δεύτερον μέρος τοῦ ὅρου προέβλεπεν, ὅτι ἔαν ὑπάρχῃ ἀπεργία ἡ ἀνταπεργία θιγουσα τὴν φόρτωσιν τοῦ φορτίου ἢ μέρους αὐτοῦ, ὅταν τὸ πλοίον θὰ είναι ἐτοιμον v' ἀποπλεύῃ ἐκ τοῦ τελευταίου λιμένος ἢ ὁ ποτεδήποτε διαρκοῦντος τοῦ πλούτου πρὸς τὸν λιμένα ἢ τοὺς λιμένας τῆς φορτώσεως ἢ μετά τὸν κατάπλουν αὐτοῦ ἔκει, ὁ πλοιάρχος ἢ οἱ ἐκναυλωταὶ δικαιοῦνται νὰ ζητήσουν παρὰ τῶν ναυλωτῶν νὰ δηλώσουν οὕτω, ἔαν δέχωνται νὰ υπολογίσουν τάς ήμερας σταθλών ὡς ἔαν δὲν ὑπῆρχε ἀπεργία. 'Εάν οἱ ναυλωταὶ δὲν προβούν εἰς τοιάυτην ἔγγραφον δήλωσιν ἐντὸς 24 ὥρων (τηλεγραφικῶς ἐν ἀλλαγῇ), οἱ ἐκναυλωταὶ δικαιοῦνται νὰ ἀκύρωσουν τὴν σύμβασιν. 'Εάν μέρος τοῦ φορτίου ἐφορτώθη οἱ ἐκναυλωταὶ υποχρεούνται νὰ προχωρήσουν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῆς συμβάσεως (ναύλου καταδαλλομένου μόνον ἐπὶ τῆς φορτωθείστης ποσότητος) ἔχοντες τὸ δικαιώματα νὰ συμπληρώσουν μὲν ἄλλο φορτίον διά λογοτελούμενην ταύτη ὅδην.

Τά τρίτον μέρος του δρου ώραζεν οτι, έταν υπάρχη απεργία ή άνταπεργία θίγουσα την οικόπεδωσιν του φορτίου, κατά τη μετά τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα ἐκπράτωσας ἡ ἔξωθι αύτοῦ, ἡ δὲ απεργία ή άνταπεργία δέν Ἐλληνες ἐντός 48 ὥρων, οι ταραφλήππαι ἔχουν τὸ δικαιώμα νὰ κρατήσουν τὸ πλοίον ἐν ἀναμονῇ μέχρι πέρατος ἡς απεργίας ή άνταπεργίας, κατασβάλλοντες τὸ μήμισυ τῆς ἀποζημιώσεως ὑπεραναμοῆς, μετά τὴν ἐκπινόην τῶν σταλιών, ἢ νὰ διατάξουν τὸ πλοίον νὰ πλεύσῃ εἰς λιμένα

λευθέρον ἀπεργίας διπού τουτὸ δύναται: ἐ-  
ευθέρως νὰ ἑκφορτώσῃ. 'Η τοιαῦτη διατά-  
χη δέσιν νὰ δοθῇ ἐντὸς 48 ὥρῶν μετά τὴν  
πότε τὸν πλοιάρχου ἢ τῶν ἐκναυλωτῶν ἐπί-  
έγγραφου εἰδοποίησεν περὶ τῆς πα-  
ρεμποδίζουστής τὴν ἑκφόρτωσιν ἀπεργίας  
τρόπος τοὺς ναυλωτάς. 'Επὶ τῇ παραδόσει τοῦ  
ορτίου εἰς τοιούτον (ὑποκατάστατον) λι-  
ένα, θὰ ἐφαρμόζωνται ὅλοι οἱ όροι τοῦ ναυ-  
ουσμάφωνο καὶ τῆς φορτοτικῆς, ὡς ἔαν τὸ  
ορτίον είχεν ἑκφορτωθῆ ἐις τὸν ἀρχικὸν λι-  
ένα ἑκφορτώσεων, τὸ δὲ πλοῖον δικαιοῦται:  
εἰς τὸν συμφωνηθέντα ναῦλον, ἐκτὸς ἔαν ἡ  
πόστασις τοῦ ὑποκοταστάτου λιμένος, ὑ-  
ερβαίνει τὰ 100 ναυτικά μίλια, ὅποτε αὐ-  
γάνεται κατ' ἀναλογίαν δὲ ναῦλος τῶν ἑκφο-  
ρτῶντων εἰς τὸν ὑποκατάστατον λιμένα,  
συντητέαν.

Εἰς τὰ προκειμένην περίπτωσιν δὲν ἔφηρ-  
τόθη πλήρως ὃ ἀνώτερω σόρος, διότι οὐτε  
πλοιάρχος οὔτε οἱ ἐκναυλωταὶ προέβησαν  
εἰπίδοσιν ἔγγονάθου εἰδοποιήσεως πρὸς

τούς ἐκναυλωτὰς περὶ τῆς ἀπέργιας. 'Ἐν τούτοις, ἐν διψῃ τοῦ γεγονότος ὅτι δὲν ἔδθη διαταγὴ περὶ ὑποκαταστάτου λιμένος ἐκφόρτωσεων, οἱ διατίθηται ἐνώπιον τῶν ὅποιων εἰχει ἀρχικῶς ὑποβλήθη ἢ διένεξις, ἔκριναν ὅτι οἱ ἐκναυλωταὶ εἶχον ἀσκήσει τὸ δικιασμάτων ὅπως κρατήσουν τὸ πλοίον εἰς Τσάρλεστον, μέχρι πέρατος τῆς ἀπέργιας. 'Η μικτὴ αὐτῇ νομικῇ καὶ οὐσιαστικῇ κρίσις τῶν διαιτητῶν ἐγένετο ἀπόδεκτὴ ὑπὸ τῶν μερῶν. Δέν ἔξιτάσθη ἡ πλευρά τεῦ θέματος εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ ναυλωτῶν καὶ παραληπτῶν τοῦ φορτίου.

Ἔντεις τῶν μερῶν ἐστρέφετο μετά ταῦτα περὶ τὸ ποσὸν τῆς ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς, ὅπερ ἦτο καταβλητέον ὑπὲ τῶν ναυλωτῶν, εἰς τούς ἔκνωτας. Οἱ ναυλωταὶ ὑπετίριξαν διτὶ, ἡ ἀποζημιώσις ἦτα τὸ ἡμίσυο τῆς συμφωνηθεῖσας ἡμεροσίας ἀποζημιώσεως ὑπεραναμονῆς (κόντρα - σταλίαι), καὶ τούτο δι' ὀλάκηρον τὸν χρόνον, διτὶς διέρευσεν μετὰ τὴν πάροδον τῶν σταλιῶν εἰς Τσάρλεστον καθ' ὃν χρόνον (α) τὸ πλοῖον ἀνέμενε τὴν λῆξιν τῆς ἀπεργίας εἰς Τσάρλεστον (β) τὸ πλοῖον παρέμεινε ἐκφορτώνον εἰς Τσάρλεστον μετά τῆς λῆξης τῆς ἀπεργίας (γ) τὸ πλοϊὸν παρέμεινεν ἐκφορτώνον εἰς Μομπίλ (δ) τὸ πλοϊὸν ἀνέμενεν ἔξωθι τοῦ Χιούστον πρὸς ἐλευθέρωσιν προκυμαῖας (ε) τὸ πλοϊὸν παρέμεινεν ἐκφορτώνον εἰς Χιούστον.

Οι έκνωταται προέδηλον ένοδαλοτεκτικώδης τρεπή ίσχυρισμούς, ειδικώτερον ότι τὸ ἡμίουσιον τῆς ἀποζημιώσεως φθείλεται, ἐν σχέσει πρός τὴν χρωνικήν περίοδον μετά τὴν πάροδον τοῦ κρόνου αναμονῆς (1) ὅπου τὸ πλούτον ἀνέμετε τὴν λῆξιν τῆς ἀπεργίας, ἀλλὰ μετά τὴν λήξιν ταῦτης φθείλεται πλήρης ἀποζημιώση.

Διὰ πάντα μετά ταῦτα χρόνον (2) μέχοιται μπληρώσεως τῆς ἔκφορτώσεως εἰς Τσάρπεστον, ἀλλὰ μὲ πλήρη ἀποζημιώσιν φθείλομένην μετά ταῦτα καὶ (3) μέχρι πρέπατος τῆς ἀπεργίας καὶ μετά ταῦτην διὰ πάσαν χρονικήν περίοδον, καθ' ἣν ἐσημειώθη καθυπότερος· ὡφείλομένην ἐν σχέσει αἵτιον πρὸς πεποτέλεσμα εἰς τὴν ἀπεργίαν.

Τό Δικαστήριον έτονίσαν έναν αρχική της άσφασέως του, ότι οι διάθαλάσσης μεταφορείς έκ παραδόσεως έπεδειχναν ένθυμαφέροντα την έξελιξιν και τελειοποίησιν τού δικαιου και μετ' έκπληξεως τό Δικαστήριον άντιτεωπώντας την υπαρξίν περιοχής ισέστι έντελώς άνευδικήν ήγουν, ητοι τού άνωτέρω όρου τερι γενικής άπεργιας τού ναυλωσυμφώνου ζένκον, έν χοήσει από τού έτους 1922.

Τό Δακτυλίου, ἐν συνεχείᾳ, ἐπέκυρωσεν ἡν̄ ὑπὲρ τῶν ἐκναυλωτῶν ἀπόφασιν τῶν διαι-  
ητῶν. «Ἐκρινεῖ οὐτὶ, ἢ λῆξις τῆς προθεσμίας  
εἰρι καταβαλῆσι τοῦ ὑμίσεος τῆς ἀπόζημιώ-  
σεως ἐν τῷ τρίτῳ τμήματι τοῦ ὅρου, ἐπέρ-  
ται διὰ τῆς λήξεως τῆς ἀπεργίας. Ἡ χρή-  
σις τοῦ ὅρου «συνέπεια τῆς ἀπεργίας» δὲν  
υμπίπτει ἀναγκούσιως πρὸς τὰ «ἐπτακόλουθα»  
αὐτῆς καὶ δὲν σημαίνει ἀλλον τι ἐν τῷ κε-  
ινῷ ἔνθα εὑρηται ἢ «ἔξιμια» ἢ ἀπάλειαν  
πορρέουσαν ἐξ ἀπεργίας ἢ ἀνταπεργίας,  
παρεμποδίζει, ἢ ἐπιβραδύνει τὴν ἐκτέλε-  
ιν ὑποχρεώσεως τίνος ἐκ τῆς συμβάσεως.



**“CATALINA” LTD**  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΩΝ ΚΑΒΑΓΓΟΥΡΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Α/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΔΙΚΑ



# BANQUE DE DÉPOTS



## Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

Δέχεται καταθέσεις είς έλβετικά φράγκα ή είς δραχμάς ή είς οιονδόποτε άλλον συνάλλαγμα (δολλάρια, λίρας Αγγλίας, γερμανικά μάρκα, όλλανδικά φλωρίνια).

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

MIA TRAPEZA EIΣ THN EΛΒΕΤIAN EIΣ THN DIAΘESEIN TΗS  
ΕΛΛΗΝIKΗS EΜPORIKΗS NAUTILIAS

1211 GENÈVE 3

RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 3<sup>5</sup>

SOCIETÉ ANONYME FONDÉE EN 1921

TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST: I2 I2046

# 'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

## ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΟΠΟΙΑΣ ΥΠΟΚΕΙ-  
ΤΑΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΕΞΟ-  
ΦΛΗΣΙΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ**

'Εξ αφορμής έπιδειχθείσης άδιαφορίας πωρ' έκπροσώπου φορητού πλοίου νά έξοφλήσῃ όφειλομένας άποδοχάς είς παλινοστηθέν μέλος τού πλόγραμπος τού ή ανά πλοίου, τὸ 'Υπουργείον δι' ἔγγραφον του έφιστη τὴν προσοχήν τοῦ ἐν λόγῳ ἐκπρώσωπου ως πρὸς τὴν ὑφίσταμένην ὑποχρέωσίν του. Εἰδικώτερον είς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον τονίζεται ὅτι, ὡς ἔξηκριβώθη, δὲν τυχάνεται μόνον πράκτορες τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ ἐκπρόσωποι τούτου. 'Η ιδίωτης τοῦ ἐκπροσώπου δημιουργεῖ τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἔξοφλήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐφ' ὅσον ὑφίσταται τελεσιδίκος δικαστικὴ πρὸς τοῦτο ἀπόφασις. Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Α.Ν. 690/45 ὁ ἐκπρόσωπος ὑπέχει καὶ ποινικὴν εὐθύνην διὰ τὴν ἐξόδησιν ἐπιδικασθεόντος ποσοῦ, τὸ ὄποιον προέρχεται ἐκ χορηγίας προβλεπομένης ὑπὸ τῆς ἐν ισχύι Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ ἐν προκειμένω ὑφίσταται ἀπόφασις ἐπιδικασθείσης πρὸς τὸν ναυτικὸν ὄφειλῆς τοῦ Δικαστρίου τῶν ἐθνίας Ἐφετῶν.

Προσέτι, διὰ τῆς θεσπισθείσης διὰ τοῦ Α.Ν. 373/1968 διατάξεως τοῦ ἄρθρου 16 ἀπαγορεύεται ἡ χορήγησις ἀδείας ὑπὸ τοῦ Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας πρὸς ναυτολόγησιν 'Ἐλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἐλληνικῆς ἢ ἔξων σημαίας, τῶν ὅποιων οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἔχονται τὰς διὰ τελεσιδίκου δικαστικῆς ἀπόφασεως ἐπιδικασθείσας ἀπαιτήσεις, μέλους τοῦ πλόγραμπος, προελθούσας ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολόγησεως.

'Εξ ἄλλου, ἡ ἀπαγόρωσις αἱρεται ἐπὶ τῇ ἔξοφλήσει τῆς ἐπιδικασθείσης ἀπαιτήσεως καὶ τῶν τυχόν καταλογισθέντων δικαστικῶν ἔξοδων.

## ΜΙΣΘΟΣ

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

Διὰ παλοιστέρας Διοικητικῆς Λύσεως, τὴν ὅποιαν ἔχουμεν παρασέτει, ἔχει καθορισθῆ ὅτι, τὸ ὑπέρ τοῦ μισθολογίου τῆς παλαιστικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως παρεχόμενον ποσὸν ἐν εἴδει προσανήσεως, συμφωνίζεται πρὸς τὴν παρασχεθεῖσαν διὰ τῆς νέας Συμβάσεως αὐξησιν, δεδομένου ὅτι τούτο συνήθως παρείχετο ως ἐπίδομα BONUS διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν συνήθων καθηκόντων τοῦ ναυτικοῦ καὶ ὅχι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν προσθέτων τοιούτων.

'Οσούτως, διὰ νεωτέρας Διοικητικῆς Λύσεως, εἰς συμπλήρωσιν τῆς παλαιᾶς, διευκρίνεται ὅτι, ἡ προσανήσις τῶν κρατήσεων τοῦ Ν.Α.Τ., ἡ προκύπτουσα ἀπὸ τὴν ἀντίστοιχην αὐξησιν τῶν μισθῶν τῆς νέας συμβάσεως, βαρύνει τὸν πλοιοκτήτην μόνον εἰς περιπτώσιν καθ' ἥν δι' αὐτῆς ἐπέρχεται μείωσις τῶν πρὸ τῆς ισχύος τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως καταβολόμενών συνολικῶν καθαρῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ.

'Ἐπὶ τούτοις σημειούται, ὅτι εἰς τὴν ἀνωτέρω περίπτωσιν ἡ ἐπὶ πλέον προκύπτουσα διαφορὰ τοῦ μισθοῦ λογίζεται ως προσανήσις τοῦ μισθοῦ καὶ συμφωνίζεται μὲ τὴν παρεχόμενην αὐξησιν ὑπὸ τῆς νέας Συλλογικῆς Συμβάσεως, πλὴν ὅμως, ἡ προκύπτουσα

εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τὴν ἀποστολὴν τηλεγραφημάτων.

Κατὰ ταῦτα, εἰς τὸ σχετικὸν πρὸς τὸν πλοιοστρόχον ἔγγραφον τονίζεται, ὅτι, ὡς προβλέπεται ἀπὸ τὴν διάταξιν τῆς ποραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 21 τοῦ ὡς ἄνω Κανονισμοῦ, ἐποίαρχος δὲν δύναται νὰ παρεμποδίζῃ τὴν ἐπίδοσιν εἰς τοὺς παραστήτας τῶν λαμβανομένων ροδιοτηλεγραφημάτων, οὔτε νὰ ἀπαγορεύῃ τὴν ἀποστολὴν τοιούτων, ἐκτὸς ἐὰν τὸ περιεχόμενον τούτων ἀντίκειται εἰς τοὺς νόμους, τὴν Δημοσίαν Τάξιν καὶ ἀσφάλειαν τῆς χώρας ἢ τοῦ πλοίου ἢ τὰ χρηστά ἥθη. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ὑποχρεούται νὰ καταχωρίσῃ σχετικὴν παρατηρησιν εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου.

Οἶκοθεν νοεῖται, ὅτι ἡ σχετικὴ ἔγγραφὴ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου γίνεται διὰ νὸ δικαιολογηθῆ ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἀποστολῆς τοῦ τηλεγραφήματος, ἡτις ἀπαγόρευσις δέν νὰ λαμβάνῃ χώραν διὰ λόγους ἀφορώντας πραγματικῶς τὴν Δημοσίαν Τάξιν, τὴν ἀσφάλειαν τῆς χώρας ἢ τοῦ πλοίου, ἢ τὰ χρηστά ἥθη.

## ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΥΔΑΤΑΠΟ- ΘΗΚΩΝ ΠΟΣΙΜΟΥ ΥΔΑΤΟΣ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953 ὁ ναυτικὸς ὅστις θὰ διαταχθῇ νὰ ἐκτελέσῃ, πέραν τῶν κεκανονισμένων ὥρων ἐργασίας του, καὶ τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐλλίποντος ναυτικοῦ, δικαιοῦται καὶ τοῦ μισθοῦ τούτου, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰσφορῶν καὶ ἀνέν των συγχρόνου καταβολῆς ὑπερωριῶν διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην. Ταύτα ισχύουν διὰ τὰς πλευρίμους ὥρας. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐν λιμένι ἐργασίαν, ἡ ἀρμοδιός 'Υπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου ἔχει ἐκφράσει τὴν γνώμην, ὅτι διατηρούμενων τῶν φυλακῶν καὶ ἐφ' δύον δοσίον δικαιότερος δικαιοῦται πέραν τοῦ κανονικοῦ του ὥραρίου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλειποντος ναυτικοῦ, δικαιοῦται οὗτος τοῦ ἐλειποντος ναυτικοῦ, δικαιοῦται οὗτος τοῦ ὑπαντέρω μισθοῦ.

## ΕΙΣ ΠΟΙΑΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΔΙΚΑΙΟΥΤΑΙ Ο ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ ΜΙΣΘΟΝ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΣΥΛΛΟΥΡΓΟΥ

Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 8 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953 ὁ ναυτικὸς ὅστις θὰ διαταχθῇ νὰ ἐκτελέσῃ, πέραν τῶν κεκανονισμένων ὥρων ἐργασίας του, καὶ τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐλλίποντος ναυτικοῦ, δικαιοῦται καὶ τοῦ μισθοῦ τούτου, μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ὑπὸ τῶν οἰκείων ἀσφαλιστικῶν ίδρυμάτων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ εἰσφορῶν καὶ ἀνέν των συγχρόνου καταβολῆς ὑπερωριῶν διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην. Ταύτα ισχύουν διὰ τὰς πλευρίμους ὥρας. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ἐν λιμένι ἐργασίαν, ἡ ἀρμοδιός 'Υπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου ἔχει ἐκφράσει τὴν γνώμην, ὅτι διατηρούμενων τῶν φυλακῶν καὶ ἐφ' δύον δοσίον δικαιοῦται πέραν τοῦ κανονικοῦ του ὥραρίου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας τοῦ ἐλειποντος ναυτικοῦ, δικαιοῦται οὗτος τοῦ ὑπαντέρω μισθοῦ.

Οὕτως ἔχοντων παρίσις τῶν πραγμάτων, ζήτημα ἐτέθη ἐὰν ὁ ἐκτελῶν καὶ τὰ καθήκοντα ξυλούργου ναυλήρος τοῦ πλοίου δικαιοῦται διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ ξυλούργου, μισθοῦ ἐλειποντος. Τὸ 'Υπουργείον ἔκρινε, ἐν προκειμένῳ, ὡς ἀκολούθως : 'Ἐφ' δύον ἡ ὄργανικη σύνεσις τοῦ πλοίου, προβλέπει ξυλούργον καὶ οὗτος ἐλλείπει, τὸ δὲ καθήκοντά του ἐκτελοῦνται ὑπὸ τοῦ ναυλήρου, ὁ ναυλήρος δικαιοῦται νὰ λάβῃ τὸν μισθὸν τοῦ ἐλλειποντος ξυλούργου ὑπὸ τὴν ἀπαραίτητον προϋπόθεσιν, ὅτι οὗτος ἐργάζεται πέραν τὸν κεκανονισμένου ὥραρίου ἐπὶ ὀκτάρων, ἔνευ καταβολῆς ὑπερωρίας.

## ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

### ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ ΥΠΟ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

'Εξ αφορμῆς ἐνδιαφερούσης περιπτώσεως ἡ ὅποια προεκδέσει τὴν παρέμβασιν τῆς ἀρμοδιός 'Υπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου ἐπεστήθη ἡ προσεχή πλοιάρχου ποντοπότου φοιτηγού πλοίου, ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 21 τοῦ ισχύοντος Κανονισμοῦ 'Εργασίας τῶν 'Ἐλληνικῶν Φορτηγῶν Πλοίων.

Συγκεκριμένως, μέλος τῆς οἰκογενείας ναυτικοῦ ὑπηρετούντος ἐπὶ φορτηγού πλοίου ἀνέφερεν εἰς τὸ 'Υπουργείον, ὅτι ὁ πλοιάρχος τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου ἔχει ἀπαγορεύσει

## ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

### ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΥΝΔΕΣΙΣ ΣΩΛΗ- ΝΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

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

Οὕτω, τὸ 'Υπουργείον ἔκρινε ὅτι ἐν λόγῳ ἐργασία ἀδιαίτερης οὐσίας δέν ἀμείβεται ιδιαιτέρως (ἔξτρα), ἀλλὰ μόνον ὑπερωριακῶς ἐφ' δύον δοσίον δικαιοῦται πέραν τοῦ κανονικοῦ του ὥραρίου διὰ τὴν ὑγρεύσειν ποιήσηται τοῦ παρεχόμενου διάτοκης τοῦ πληρώματος ποσίμου δοσίου, διὰ τὴν καλήν, ὑγρεύσην κατάστασιν τῶν οὐδατοπηθηκῶν ποσίμου δοσίου, ὡς καὶ διὰ τὸ φιλτράρισμα τοῦ δοσίου.

# HELLAS SHIP SUPPLY COMPANY, INC.

ANTHONY CHOKAS

JOHN VAFIADIS

G. A. TSIKOURDIS

## "WHOLESALE SHIP CHANDLERS"

106 N. Delaware Avenue

Philadelphia, U. S. A.

CABLE: "HELSHIP"

PHONES: WA 2-2355, WA 3-1995

RES. RA 5-2480, PI 4-0115

έκτελείται πέραν τού κανονικού ώραρίου.  
Έξ αλλού σίς τό σχετικόν ἔγγραφον τονίζεται ότι ή ἔργασία ἐκτός τού πλοίου πρέπει κανονικώς νὰ ἐκτελήται ὑπὸ τῶν ἐργατῶν τῶν ἑταιριῶν ὑγρῶν καυσίμων. Έὰν ὅμως ἐκτελεοῦθη αὐτὴ ὑπὸ ἀνδρῶν τού πληρώματος τού πλοίου, ή καταβλητέα ἀμοιδὴ πρὸς τοὺς ἀπασχολθεντας ἐκ τού πληρώματος τού πλοίου δεὸν νὰ εἰναι ἀνάλογος τῆς καταβαλλομένης τοιαύτης εἰς τοὺς ἐργάτας τού τόπου φορτώσεως.

Οὕτω, ἐπέρχεται διὰ τῆς τοιαύτης Διοικητικῆς Λύσεως διαχωρισμὸς τῆς ὅλης ἔργασίας εἰς δύο μέρη. 'Αφ' ἐνὸς εἰς τὴν ἔργασίαν τὴν διεξαγόμενην ἐντὸς τού πλοίου καὶ ὑπόχρεοι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τούτης εἰναι οἱ ἄνδρες τού πληρώματος, τῶν ὁποίων ἡ ἀμοιδὴ εἰναι ὑπερωριακὴ ἐφ' ὅσον ἐκτελείται πέραν τού κεκανονισμένου ώραρίου ἔργασίας καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὴν ἔργασίαν τὴν διεξαγόμενην ἐκτὸς τού πλοίου, ἡ ὁποία ἐκτελείται ὑπὸ τῶν ἐργατῶν τῶν ἑταιριῶν ὑγρῶν καυσίμων. Κατὰ ταῦτα μόνον εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν ἔὰν ἀπασχοληθοῦν οἱ ἄνδρες τού πληρώματος ἀμειδονται (ἔξτρα) καὶ κατόπιν ἰδιαιτέρας συμφωνίας μετὰ τού πλοίαρχου ἀναλόγου ὅμως μὲ τὴν καταβαλλομένην εἰς τοὺς ἐργάτας τού τόπου φορτώσεως.

#### ΕΠΙΣΤΡΩΣΙΣ ΚΥΤΩΝ ΔΙ' ΕΠΙΓΓΕΝΙΔΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΤΟΥ

Ζήτημα ἐτέθη ἔὰν ή ἔργασία ἐπιστρώσεως τῶν κυτῶν δι' ἐπιγγενίδων καὶ χάρτου ἀμειδεῖται ἰδιαιτέρως καὶ ἔὰν οἱ ἔλουργοι ὑποχρεοῦται νὰ συμμετέχῃ εἰς τὴν ἔργασίαν ταῦτη.

Τὸ 'Υπουργεῖον διὰ γνωμοδοτήσεως του ἐν προκειμένῳ ἔκρινεν ότι ή ἀνωτέρω ἔργασία δὲν ἀμειδεῖται ἰδιαιτέρως (ἔξτρα) ἐφ' ὅσον ἐκτελείται ἐντὸς τού κανονικού ώραρίου ἔργασίας. Πέραν ὅμως τούτου διεξα-

γομένη ἀμειδεῖται ὑπερωριακῶς.

Τέλος, οἱ ἔλουργοι ὑποχρεοῦται ὅπως συμμετέχει εἰς τὴν ἐργασίαν.

#### ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

#### ΑΠΟΡΡΙΨΙΣ ΛΙΤΗΣΕΩΣ ΔΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙ-ΣΜΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τού Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου κατὰ πρόσφατον συνεδρίασίν του ἐπελήφθη τού χαρακτηρισμοῦ παθήσεως ναυτικοῦ — κατόπιν ὑποβολῆς σχετικῆς αίτησεως — προκειμένου νὰ τύχη ούτος συντάξεως ἀτυχήματος.

Ο εἰσηγητής τού Ταμείου, ἔξέθεσε εἰς τὸ Συμβούλιον ότι ὁ παθὼν ἡλικίας 31 ἔτῶν, ἔχων συνολικὴν πραγματικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν 5 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν παρέμεινε ναυτολογηθεὶς ὡς ὑποπλοίαρχος ἐπὶ φορτηγοῦ πλοίου ἐπὶ τετράμηνον περίπου.

Καθ' ᾧ προέκυψαν ἐκ τῆς ἐνεργηθεὶσῆς ὑπὸ τῆς Λιμενικῆς 'Αρχῆς Πειραιῶς ἀνακρίσεως καὶ τὸ πόρισμα αὐτῆς τὸ ὡς ἄνω πλοίον ἀπέπλευσεν ἔμφορτον ἐκ τού λιμένος τῆς 'Ελευσίνος καὶ καθ' ὃν χρόνον παρέπλεε τὴν νησίδα Ψυττάλειαν ὁ εύρισκόμενος ἐπὶ τῆς πλώρης τού σκάφους ὑποπλοίαρχος κατελήφθη ὑπὸ ζάλης καὶ σκοτοδίνης, ἀπολέσας δὲ τὰς αἰσθήσεις του κατέπεσεν ἐπὶ τού δαπέδου τού καταστρώματος. Τοῦ παρεσχέθησαν αἱ πρῶται βοηθείαι καὶ τελικῶς ἀπειδιάσθη εἰς λιμένα Πειραιῶς καὶ εἰσήχθη εἰς κλινικὴν ἐνθα ἐνοσηλευθῇ ἐπὶ ἔνα μῆνα περίπου πάσχων ἐξ ἐμφράγματος τού μυοκαρδίου.

Ἡ Πρωτοδάθμιος 'Υγειονομικὴ 'Επιτροπὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεπέμφθη ὁ ἐν λόγω ναυτικὸς ἀπεφάνθη ότι ούτος πάσχει ἐκ πάλαιοῦ ἐμφράγματος τού μυοκαρδίου ἀπὸ 9 μῆνου περίπου μετὰ στηθαγχικῶν παροξυ-

σμῶν καὶ ὅτι ή ὡς ἄνω πάθησις εἶναι πιθανὸν νὰ ὄφειλεται εἰς τὴν ἐν τῷ τελευταίῳ πλοίῳ ἔργασίαν καὶ διαρκῶς διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα μὲ ποσοστὸν ἀναπτηρίας ἐδδομήκοντα τοῖς ἑκατὸν (70%).

Ἐν συνεχείᾳ, ή Δευτεροβάθμιος 'Υγειονομικὴ 'Επιτροπὴ εἰς τὴν ὁποίαν παρεπέμφθη ὁ ἐνδιαφερόμενος, κατόπιν ὑποβολῆς σχετικῆς ἐνστάτεως του κατά τῆς γνωματεύσεως τῆς Πρωτοδάθμιος 'Υγειονομικῆς 'Επιτροπῆς ἀπεφάνθη ότι ὁ ἐν λόγω ναυτικὸς πάσχει ἐξ ἐμφράγματος ὅπισθιον τοιχώματος, εἶναι δὲ ἀνίκανος διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα σχετικῶν καὶ διαρκῶς μὲ ποσοστὸν ἀναπτηρίας ὅγδοοντα τοῖς ἑκατὸν 80%, ή δὲ πάθησις του ὄφειλεται εἰς τὴν ἐν τῷ τελευταίῳ πλοίῳ, ἔργασίαν του.

Κατὰ ταῦτα, καὶ κατά τὰς σχετικὰς διατάξεις τού Ν. 3170/55 περὶ Ν.Α.Τ. ὡς ἐτροποποιηθῆ διὰ τού ἄρθρου 12 τού Νόμου 4502/66, ὡς ἀτύχημα χαρακτηρίζεται ἡ πάθησις ναυτικοῦ, ή ἐπελθούσα ἐν τῇ ἐκτέλεσι ἡ ἔξ ὄφορμῆς τῆς ναυτικῆς ἔργασίας.

Τελικῶς, ἐκ τῆς μελέτης τῶν στοιχείων τοῦ φακέλλου τῆς ὑπὸ κρίσιν ὑποθέσεως πρόκειψεν, ότι κατὰ τὰς χρόνον τῆς ἐν τῷ τελευταίῳ πλοίῳ ἔργασίας τού παθόντος, πλήν τῶν συνήθων ἐπαγγελματικῶν του ἀσχολιῶν καὶ ὑποχρεώσεων, οὐδὲν ἔτερον ἔκτακτον η βίαιον γεγονός συνέβη δυνάμενον νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐκλυτικὸν αἴτιον τῆς παθήσεως του.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τού Ν.Α.Τ. θεωρεῖ ότι ή περίπτωσις τού ἐν λόγω ναυτικοῦ δὲν ἐμπίπτει εἰς τὰς διατάξεις τού ἄρθρου 12, παράγραφος 3 τού Νόμου 4502/66 καὶ ως ἐκ τούτου ἀποφασίζει ότι ή πάθησις τούτου δὲν ἔχει σχέσιν μὲ τὴν εἰς τὸ τελευταίον πλοίον ἔργασίαν του καὶ ἀπορρίπτει τὴν αἴτησην περὶ χαρακτηρισμοῦ τῆς παθήσεως ὡς ναυτικοῦ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος.

## ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

### ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΑΣΗΝΠΟΤΕ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗΝ.

#### ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

##### ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

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

##### TELE EXES

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

##### CALL SIGNS OF VESSELS

##### ΒΕΡΝΙΚΟΥ

- B. MANOS/SYZF  
B. KITTY/SYT

##### ΜΑΤΣΑ

- ATLAS/SZIK  
M. MATSA/SZOT

##### ΤΣΑΒΛΙΡΗ

- N. KRTH/SZNE  
N. ΑΝΔΡΟΣ/SZRN

##### ΤΗΛΕΦΩΝΑ

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Η ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΤΟΥ ΓΑΛΛΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Την 2αν Ιουλίου συνήλθεν έναν Πειραιεί, εις την τακτικήν έτησίαν συνεδρίασίν της, ή 'Ελληνική Επιτροπή του Γαλλικού Νηογνώμονος Bureau Veritas. Ένδιαφέρουσαν υπόγρξαν αιάνακοινώσας τῶν τεχνικῶν τοῦ Νηογνώμονος ἐπὶ θεμάτων ἀμέσων ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς ἔφοδοις τάς. 'Η όμιλα τοῦ κ. P. Prost, προϊσταμένου τῶν ἑδῶ Γραφείων τοῦ Νηογνώμονος, ὑπῆρξε λίαν καταποτιστική ἐπὶ τῶν ἑξελίξεων περὶ τάς ναυπηγήσεις, ἐνὸς ἔξαιρετικῶν ἐνδιαφέρουσας ἡ οἵη διάλια ἐπὶ τοῦ αὐτοματισμοῦ τοῦ κ. F. Monceaux, γενικοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ Νηογνώμονος, ἐκ Παρισίων ἐλθόντος διὰ νὰ παραστῇ εἰς τὴν συνεδρίασίν της Επιτροπῆς.

Κατωτέρω δημοσιεύομεν ἐν περιλήψει τὰ κύρια σημεῖα τῶν δύο ὡς ἄνω ὅμιλιδων :

### ΕΚ ΤΗΣ ΟΜΙΛΙΑΣ Κ. P. PROST

Λαμβάνων ἀφορμὴν τὴν παρούσαν Συνεδρίασίν, θὰ ἐπιμύμουν νὰ ἔχετάσω τὴν πρόσφατον ἑξελίξιν τῶν πλοίων καὶ νὰ ἐπισημάνω τὰς ἔνεργειας τοῦ Bureau Veritas διὰ τὴν προσαρμογὴν τῶν μεθόδων του πρὸς αὐτήν. Δυνάμεις γενικῶς νὰ δεχθῶμεν, στὶ δύο κύρια σημεῖα δύον νὰ ἔχετάνωσι κατὰ τὴν ἐπόνησιν τῶν σχεδίων ἑνὸς νέου πλοίου : Σκάφος καὶ Μηχανήματα.

Διὰ τὰ Μηχανήματα πολλαὶ βελτιώσεις ἔχουν ἐπίπειρχθή τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν. 'Η πραγματικὴ όμως ἑξελίξις δὲν συνεπάγεται ἀπαραιτήτως καὶ ἐπανάστασην. Δὲν ἔχουν ἐμφανισθῆ μέχρι τούδε κύρια προβλήματα καὶ ἐάν τὸ Bureau Veritas ἐνέργη συνεχῆ ἔρευναν, αὕτη κυρίως ἄγει πρὸς δύο κατεύθυνσεις.

'Η πρώτη ἀφορᾷ εἰς τοὺς κραδασμοὺς καὶ τὴν ευθυγράμμισιν τῶν ἀξόνων. Εἶναι γνωστή εἰς ὅλους ἡ ἐπὶ μακρὸν ἐπίμονος ἐνέργεια τοῦ Bureau Veritas πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τούτην.

'Ο δεύτερος τομεὺς μελετῶν εἶναι ὁ 'ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ'. Δὲν θὰ ἐπιμεινῶ ἐπὶ τοῦ θέματος; τούτου, δεδομένου στὶ συντόμως θὰ

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

'Ως ἐπεσήμανα ἀρχικῶς, τὸ ἔτερον κύριον σημεῖον κατὰ τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων ἑνὸς πλοίου εἶναι τὸ Σκάφος. Τὸ ἀμεσον ἐνδιαφέρον τοῦ πλοιοκήτου ἀφορᾶ εἰς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου καὶ τὴν ταχύτητα φορτοεκφορτώσεως. Συγχρόνως τὸ Ναυπηγεῖον προσποθεῖ νὰ ίκανοποιήσῃ τὸν πλοιοκήτην, διδόν τὴν χαμηλότεραν τιμήν, δι' ἐμπεριστατωμένης μελέτης τῶν διστάσεων καὶ διὰ τῆς βελτιώσεως τῶν μεθόδων ναυπηγήσεως.

Οἱ τέσσαρες κατωτέρω παράγοντες ὑπῆρχον δο κύριος λόγος τῆς ἑξελίξεως κατὰ τὴν τελευταίαν εἰκοσαετίαν, εἰδικῶς δὲ κατὰ τὰ τελευταῖα ἑξ-ἐπτά ἔτη: Μέθοδοι Ναυπηγήσεως, Διστάσεις, Ταχύτης Φορτοεκφορτώσεως, Χωρητικότης.

### ΜΕΘΟΔΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Αἱ καρφώσεις κατηγορήθησαν τελείως. 'Η λεκτροκόλλησις καὶ προκατασκευὴ εἶναι τὰ δύο κύρια χαρακτηριστικά τῆς σημειώνης νέας κατασκευῆς. 'Ἐνῷ ἡ προκατασκευὴ εἶναι κυρίως πρόδηλη τοῦ ναυπηγείου, τὰ πρωδήληματα λεκτροσυγκολλήσεων παρακολουθούνται ἐνδελεχῶς παρὰ τοῦ Bureau Veritas.

'Η τυποποιησίς πλοίων εἶναι ἐπίσης μία λύσις προτοθεῖσα ὑπὸ μεγάλων ναυπηγείων. 'Ἐάν κάποια ἐπιτυχία ἔχει σημειωθῆ πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνσιν, ἔξακολουθούμεν νὰ εὐρισκώμεθα μοκάν τῆς ἐπιτυχίας τῶν χιλιάδων πλοίων «Liberty».

### ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ — ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

'Ας ἔλθωμεν τώρα εἰς τὰ κυρίως προβλήματα τῶν τελευταίων ἑτῶν, τὰ ὅποια εἴχον μίαν ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ναυπηγήσεως, τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ Bureau Veritas.

"Οταν δο πλοιοκήτης ἔχει ἔξασφαλίσει ἓνα ώρα: μένον τύπον φορτίου δι' ἐν πλοίον, τὸ πρῶτον τοῦ βῆμα πρὸς συναγωνισμὸν εἶναι ἡ ἀπόκτησις τοῦ καταλλήλου πλοίου. Ούτος εἶναι ὁ λόγος τῆς ἀναπτύξεως τῶν πλοίων τῶν ναυπηγουμένων δι' εἰδικῆν χρῆσιν: πετρελαιοφόρων, μεταλλευματοφόρων, φορτηγῶν χύδην φορτίου, φορτηγῶν ἐμπορευματοκινήτων, φορτηγῶν υγρῶν πετρελαιοειδῶν, πλοίων μεταφορᾶς ἀερίων — θὰ ἡδυνάμην ἐπίσης νὰ προσθέσω εἰδικῶς διὰ τὴν χώραν ταύτην τὴν ισητέονταν εἰς τὰ ἐπιβατηγά, ὡς τὰ κρουαζιερόπλοια, μεταγαγικά αὐτοκινήτων, μεταγαγικά φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ τὰ ἐπὶ στρώματος ἀέρος κινούμενα πλοιά εἰς Γαλλίαν καὶ Ἀγγλίαν.

"Ἐφ' ὅσον ὑπάρχει ζήτησις δι' ώρισμένον φορτίου καὶ ἐφ' ὅσον προσφέρεται εἰδικὸς τύπος πλοίου, ἀπαντεῖς οἱ πλοιοκήταις ταχέως θ' ἀναγκασθεῖν ν' ἀκολουθήσουν τὸν πρωτοτόδονον. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀρχίζει νέα ἑξελίξις. Αὔξησις τῆς χωρητικότηος τοῦ πλοίου θὰ σημειώσει τὰς περισσότερες σημειώσεις, πράγμα τὸ δηποτὸν τελικῶν μᾶς ἔφερεν εἰς τὸν γιγαντιαίον πλοιά.

Εἰς τὰ γιγαντιαία πλοῖα η σιδηροκατασκευὴ ἀντιπροσωπεύει μεγάλον ποσοστὸν τῆς τιμῆς τοῦ πλοίου καὶ μόνον ἡ ἀπόκλισις ἡμίσημος χλιδισμού τοῦ πάχους τοῦ ἀλλάσματος σημαίνει ἀσκετὰς ἐκανονιζόμενα τόνων. Οὕτω ἐκριθῆ ἀναγκαία η ἑξεύρεσις ἀκοινοτέρων τρόπων ὑπολογισμοῦ.

Η λύσις τῶν προβλημάτων λόγω εἰδικεύσεως, γιγαντισμοῦ καὶ ἀνάγκης μεγαλυτέρας ἀκριβείας ἀπέτελεσαν τὸν κύριον σκοπὸν τῶν ἐρευνῶν τοῦ Bureau Veritas κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά ἔτη, ἀπήτησαν δὲ τὴν κατὰ μέγα ποσοστὸν χρησιμοποίησιν λεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν, τὴν ἐγκαθίδρυσιν νέων μεθόδων καὶ τὴν μελέτην παραγόντων, οἵτινες δὲν εἶχον ληφθῆ ὑπὸ δψιν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά.

1. 'Ηλεκτρονικοὶ 'Υπολογισταί. Είμεθα ἡδη κάτοχοι ἑνὸς IBM—1130 μὲ ταχύτυπα καὶ χαράκτην καμπυλῶν καὶ χρησιμοποιούμεν εἴναι IBM—360—75 διὰ τηλεπεξεργασίας. 'Εθεωρήθη ἐπίσης ἀναγκαῖον κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους νὰ χρησιμοποιήσωμεν ἑνὸς δεύτερον 'Ηλεκτρονικὸν 'Υπολογιστὴν IBM—1130.

2. Νέαι μέθοδοι ἔγκοθρούθησαν ἡ ἑβδομάδης εἰδικῶς ἐπὶ ὑπολογισμῶν διὰ πεπερασμένων στοιχείων. 'Ανάλογας εἰς δύο, ἀλλὰ καὶ εἰς τρεῖς διστάσεις δοκιμαὶ ἐπὶ

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253  
5254

Residences : Director - 4456  
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

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

*N. Kassimatis, Ltd.*

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS  
EXPORTERS - IMPORTERS

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

LOURENCO MARQUES  
Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

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

Bankers :

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

όμοιωμάτων πλοίων είς τὰ ἑργαστήριά μας πρὸς ἔλεγχον τοῦ ικανοποιητικοῦ τῶν νέων μεθόδων αὐξῆσις μετρήσεων ἐν πλῷ.

3. Μελέτη παραμορφώσεων καὶ τάσεων: Ἐπὶ μακρὸν ἐνετίναμεν τὴν προσοχήν μας ἐπὶ φαινομένων τινῶν ἐπικρατούντων εἰς τοὺς νέους τύπους καὶ νέα μεγέθη πλοίων. Αἱ μελέται αὗται κατὰ τὰ τελευταῖς ἑτη εἰχον τεραστίαν ἔξελιξιν καὶ τοῦτο κατέστη δυνατὸν μόνιον διὰ τὸ λόγον ὃτι τὸ Bureau Veritas ἐβελτίωσε τὰ ἀπαιτούμενα μηχανήματά του ἡτοὶ ἡλεκτρονικὸν ὑπολογιστήν, μεθόδους ὑπολογισμῶν καὶ, βεβαίως, λόγω τῆς ἀξίας τοῦ τεχνικοῦ καὶ ἐπιστημονικοῦ ἐπιτελείου του, τὸ ὅποιον ἔχει αὔξηθη σημαντικῶς.

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

Συμφώνως πρὸς τὴν φυσιολογικὴν ἔξελιξιν τῶν πραγμάτων καὶ δεδομένου ὅτι αἱ ἔρευναι ἔφθεσαν εἰς τοιούτον ὑψηλὸν σημεῖον, εἰναι εὐλογούν νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἡ πορεία των δυνατῶν νὰ ἐπιβραδυθῇ.

Τουναντίον, ἡ ίκανότης μας πρὸς ὑπολογισμούς ἑκάτερισιν τὴν ἐπιστημονικὴν μας περιέργειαν. Ἡ δυνατότης μας νὰ προσδιορίσωμεν μὲ περισσότερον ἀκρίβειαν τὰς τάσεις ἐπὶ τοῦ πλοίου, μᾶς ἔξηνάγκασε ν' ἀποκομίσωμεν μεγαλύτεραν γνῶστιν τῶν ἐφαρμοζομένων δυνάμεων, αἱ κυριώτεραι τῶν δυτίων εἰναι αἱ δυνάμεις αἱ ὄφειλόμεναι εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡδη ἐπὶ πολλὰ ἑτη ἔχουν γίνει μελέται πρὸς αὐτὴν τὴν κατεύθυνσιν, ἀλλά, ὅπως δοι ηγιαρίζομεν, ἡ θάλασσα καὶ ἡ συμπεριφορά της εἰναι λίαν ιδιόμορφοι. Πρὸς βελτίωσιν τῶν γνώσεων μας ἀπαιτοῦνται μαθηματικά, μετρήσεις καὶ στατιστικά. Σπουδαῖαι πειραματικά ἔρευναι γίνονται ἡδη καὶ ίκανοποιητικά ἀποτελέσματα ἔχουν ἡδη ἐπι-

τευχῆ εἰς αὐτὴν τὴν εὑρεῖαν καὶ πολύπλοκον περιοχήν, χάριν τῶν ἐργασιῶν τοῦ Bureau Veritas ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ Μετεωρολογικοῦ Ἰνστιτούτου.

Τὸ παρὸν εἶναι μία μικρὰ προσπάθεια πρὸς κατατοπισμόν σας ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐνεργειῶν μας. Ἐπιθυμούμενν νὰ σᾶς βεβαιώσωμεν ὅτι θά ἔξακολουθησωμεν τὰς προσπαθείας μας πρὸς ἐξυπηρέτησιν αὐτῆς τῆς ἔξελιξεως πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν πλοιοκτητῶν.

## ΕΚ ΤΗΣ ΟΜΙΛΙΑΣ Κ. F. MONCEAUX

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

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

- 1) Τηλεκίνησις τῆς πρωστηρίου ἔγκαταστάσεως ἐκ τῆς γεφύρας.
- 2) Κατάργησις τῶν περιοδικῶν χειροκίνητων χειρισμῶν περιοδικότητος μικροτέρας; τῆς τῶν 24 ὥρων.
- 3) Αὐτοματισμὸς τῶν λειτουργιῶν κινδύνου.
- 4) Ἐν καρῷ, αὐτοματισμὸς τῶν λειτουργιῶν χειρισμοῦ.
- 5) Διάθεσις συστήματος ἔλέγχου δι' ἀσφαλῆ παρακολούθησιν τῆς ἔγκαταστάσεως μηχανῶν.
- 6) Προστασία τοῦ πλοίου λόγω ἀπουσίας πρωστηρίου. Προστασία κατὰ πυρός, ἀνίχνευσις εἰσόδου ὕδατος καὶ διαρρών.

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

περὶ τοιούτου κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν ἐπίσης.

Τὸ Bureau Veritas ἔχει υἱοθετήσει δύο σημεῖα (marks) καλύπτοντα τὰς δύο αὐτάς περιπτώσεις:

Aut — πλοίον αὐτοματοποιημένον διὰ ναυσιπλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ διὰ χειρισμούς,

(Aut) — πλοίον αὐτοματοποιημένον μόνον δι' ἀνοικτὴν θάλασσαν.

Ἡ περία ἔχει ἀποδείξει ὅτι ἡ ἐκλογὴ μεταξὺ τῶν διαφορετικῶν τούτων τύπων αὐτοματισμού ἔχει προαναφερεῖσθαι.

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

Ἀντιθέτως διὰ τὸ σημεῖον Aut ἡ ἐκκίνησις τῶν μηχανῶν, ἡ ταχύτης κλπ. θὰ κανονίζονται διὰ τηλεκινήσεως.

2. Διὰ χειροκινήτους χειρισμούς ἡ κατάστασις εἶναι ἡ αὐτὴ καὶ διὰ τὰ δύο σημεῖα Aut καὶ (Aut). Οἱ χειροκινήτοι χειρισμοὶ δέον νὰ εἶναι εἴτε αὐτοματοποιημένοι εἴτε εἰς περίόδους 24 ὥρων τουλάχιστον δηπερῶνται εἶναι δυνατόν, εἶναι καὶ προτιμότερον, π.χ. ἡ καθημερινὴ πλήρωσις τῶν δεξαμενῶν.

3. Βοηθητικά λειτουργία: Διὰ τὸ σημεῖον (Aut) οὐδεμία ιδιαιτέρα προφύλαξις χρειάζεται. Έάν, λόγω βλάβης τῶν γεννητριῶν ἡ ὠρισμένων βοηθητικῶν μηχανημάτων, τὸ πλοίον δὲν δυναται νὰ ἐκτελέσῃ χειρισμούς, μία κάποια καθυστέρησις εἶναι ἀποδεκτή εἰς τὴν λήψιν τῶν ἀναγκαίων μέτρων, τοῦ πλοίου εύρισκομένου εἰς ἀνοικτὴν θάλα-

## ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



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

### ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιατρέσεις – Ρυμουλκήσεις  
35/39 'Ακτὴ Μιαούλη – ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Τηλέφωνα γραφείων:  
4520.132, 4520.084, 4520.128

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

### ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

LUCAS MATSAS (LONDON) LTD.,  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS, LONDON, E.C.3

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" – LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

λασσαν, έννοείται ανέυ άμεσου κινδύνου. Είναι άντιληπτόν ότι διά τὸ σημεῖον Λιττοῦ τοῦτο δὲν είναι ἀποδεκτόν καὶ αἱ ἀναγκαῖαι προφυλάξεις δέον νὰ ληφθοῦν διὰ τὴν κατὰ τὸ δυνατόν διστήρησιν τοῦ πλοίου ὑπὸ ἔλεγχον. (Αὐτόματος ἐκκίνησις τῆς δυντέρας ἀντίλιας λιπάνσεως εἰς περίπτωσιν βλάβης τῆς ἀντίλιας ὑπὸ λειτουργίαν, αὐτόματος ἐκκίνησις, μιὰς συμπληρωματικῆς γεννητρίας εἰς περίπτωσιν βλάβης ἀλλης κ.ο.κ.).

4. Είναι φανερὸν ότι ὁ αὐτοματισμὸς χειρισμῶν ἐφαρμόζεται μόνον διὰ πλοΐα μὲ σημεῖον Λιττοῦ.

5. Διάθεσις συστήματος χειρισμοῦ: Πρόκειται περὶ σπουδαίου θέματος καὶ ὡρισμένοι ἀτέλειαι δέον ἀπαραίτητως ν' ἀποφευχθοῦν. "Ἄς δώσωμεν παραδείγματα δύο διαφορετικῶν τύπων βλαβῶν αἴτινες δέον νὰ προδειθοῦν:

• Ἐνεργός βλάβη δόδηγούσα πρὸς ἀνασφαλή κατάστασιν. Ἐὰν ὑποθέσωμεν ότι ἡ ταχύτης μιὰς πετρελαιομηχανῆς διατηρεῖται διὰ συγκρίσεως, μιὰς ἡλεκτρικῆς τάσεως δοθείσης διὰ τὴν τηλεκίνησεως ἀφ' ἐνός καὶ δι' ἐνός ταχυμέτρου ἐπὶ τοῦ ἄξονος ἀφ' ἔτερου, δόταν δ' ἀριθμὸς τῶν στροφῶν (RPM) τῆς Ἑλλικοῦ εἶναι κάτω τῆς δοθείσης ἐντολῆς, ή τάσις εἶναι κατώτερα τῆς δοθείσης διὰ τῆς ἐντολῆς καὶ δ' διαφορὰ τάσεως ἐνεργεῖ μέσω ἐνισχυοῦ ἐπὶ τῆς τροφοδοτήσεως καυσίμων πρὸς αὐξητοῦ τῆς ταχύτητος.

"Ἐάν ὑποθέσωμεν ότι τὸ καλώδιον τὸ μεταβιδάζον τὴν πληροφορίαν του ταχυμέτρου κοπῆ, θὰ ἐμφανίσθῃ εἰς τὸ αὐτόματον σύστημα ότι ἡ Ἐλιξ ἐσταμάτησεν, ἐστω καὶ ἐάν λειτουργῇ, καὶ θὰ δοθῇ ἐντολὴ διὰ τὴν αὔξησιν τροφοδοτήσεως καυσίμων.

"Ἡ βλάβη αὐτῆς ἡδη δυνατὸν νὰ είναι ἐπικίνδυνος διὰ τὴν μηχανῆν εἰς ἀνοικτῆν θάλασσαν, δύναται ν' ἀποδῆ καταστρεπτικῆ κατὰ τὴν διάρκειαν χειρισμῶν, τοῦ πλοίου δυναμένου νὰ προχωρήσῃ αἰφυδίως πρόσως ὀλοταχῶς, καθ' ὃν χρόνον ἐντέλλεται νὰ παραμείνῃ «ἡρέμα». Λύσεις διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῶν συνεπειῶν τοιούτων βλαβῶν πρέπει νὰ ἔξειρθοῦν.

• Παθητική βλάβη. Ὡς τοιούτον παράδειγμα δίδεται ἐν περιστατικὸν ἐπὶ τῆς τηλεκίνησεως, τοῦ πλοίου εὐρισκομένου εἰς ἀνοικτῆν θάλασσαν. Οὐδὲν παραπρέπειται μέχρι τῆς στιγμῆς ποὺ εἶναι ἀναγκαῖον νὰ ἐκτελέσῃ χειρισμόν. Ἐμφανίζεται πολὺ ἀργά ότι ὑπάρχει βλάβη καὶ ότι ἡ τηλεκίνησις εἶναι ἐκτὸς λειτουργίας. Πρὸς ἀποφυγὴν συνεπειῶν ἐπ' παρομοίων βλαβῶν δέον νὰ ὑπάρχουν τ' ἀναγκαῖα σήματα κινδύνου διὰ τὴν ἔγκαιρον εἰδοποίησιν τῆς βλάβης εἰς τὸ σύστημα.

6. Αἱ προφυλάξεις διὰ τὴν προστασίαν τοῦ πλοίου εἶναι αἱ αὐταὶ δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις, καθ' ὅσον τὸ μηχανοστάσιον εἶναι συχνὰ ἀνέυ προσωπικοῦ φύλακη.

Τέλος, καὶ ἔκτὸς τῆς γενικῆς ἀντιλήφεως περὶ αὐτοματισμοῦ, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ φροντὶς διὰ τὴν ἀσφάλειαν λειτουργίας τοῦ ἔξοπλισμοῦ.

Αἱ ἀναγκαῖαι δοκιμαὶ πρὸς ἐπιθετικῶσιν τῆς κανονικῆς λειτουργίας του εἶναι μακροχρόνιαι, δύσκολοι, δαπανηροὶ καὶ ἐν γένει δὲν δύναται ν' ἀποδειχθῇ ότι ἔγγυῶνται τὴν ἀποδοτικότητα τοῦ ἐξοπλισμοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Συνεπῶς τὸ Bureau Veritas δὲν ἀπαιτεῖ πλήρεις δοκιμαὶς ἐπὶ τῶν μηχανημάτων, πλὴν ὅμως τρία μέτρα λαμβάνονται:

- α) Ἐξέτασις τῶν μηχανημάτων, βασιζόμενη ἐπὶ τῆς ἡδη ἀποκτηθείσης ἐμπειρίας.
- β) Εἰς περίπτωσιν ἀμφιθολιῶν ἐπὶ ὥρισμένων καταστάσεων θὰ διεξαχθοῦν αἱ ἀναγκαῖαι δοκιμαὶ διὰ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἀμφιθολοῦ σημείου, λόγου χάριν δοκιμαὶ κραδασμῶν (δονήσεως).
- γ) Ἐάν κατὰ τὴν στιγμὴν σύτην τὸ ὄλικὸν θεωρητῆ ἱκανοποιητικόν, θὰ δοθῇ τὸ σύμφωνον.

Τὸ πρόβλημα τῆς διαδικασίας ταύτης εἶναι ἡ ἀπόκτησις τῆς ἀναγκαιότητος βασικῆς

ἐμπειρίας. Ἡ λύσις ἔχει ἔξειρθε διὰ τῆς συνεργασίας πλοιοκτητῶν, οἱ ὅποιοι περιοδικῶς ἀποστέλλουν πρὸς τὸ Bureau Veritas εκθέσεις, ἐπὶ διαφόρων βλαβῶν τοῦ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Αἱ πληροφορίαι αὗται, συναλεγείσαι παρὰ τοῦ Bureau Veritas καὶ ἀναθεωρηθείσαι κατὰ τὸ πλοίον σκευῆς, δυνατὸν νὰ οδηγήσουν εἰς τὸν ἀποσύρουν τὸ σύμφωνον τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ ἐξοπλισμοῦ, ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν κατασκευαστῶν, πρὸς τὸ Bureau Veritas δυνατὸν ν' ἀποδειχθῇ ὡς μεγάλη βοήθεια πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου.

κτητῶν καὶ τῶν κατασκευαστῶν.

Συμφώνως πρὸς τὸ ὡς ἄνω μημόνιον, θεωροῦμεν ότι οὐδεὶς θὰ κερδίσῃ τι παραμένων μακράν τῆς προσόδου καὶ ἀνθιστάμενος εἰς τὰς νέας μεθόδους. Ἀλλὰ αἱ ἀναγκαῖαι προφυλάξεις δέον νὰ ληφθοῦν κατὰ τὴν ἔκτελεσιν τῶν σχεδίων καὶ τὴν ἔκλιψην τοῦ ἐξοπλισμοῦ, μὲ προσπάθειαν ν' ἀποφευχθοῦν περιπτώσεις περιπλοκαί. Ἡ προσφερόμενη ἐμπειρία παρὰ τοῦ Bureau Veritas δυνατὸν ν' ἀποδειχθῇ ὡς μεγάλη βοήθεια πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου.

## ΤΟ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ «ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ»

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν σκάφος μεταφράστης ὑγραερίων «Εύκλειδης» (συμφέροντα Οἰκου Κουλουκούντη) προστίγγισε πρὸ τοῦ εἰς τὸ Αμέρερσαν ἐλκυστὴν ιδιαιτερως τῆς προσκήνης τοῦ ἔγχωρίου ναυτιλιακοῦ τύπου, λιαν εύαισθητον εἰς τὰ εἰδικευμένα ταῦτα πλοία. Πράγματι τὸ μέλλον τῶν σκαφῶν αὐτῶν λαμπρὸν διαγράφεται, ἐνῷ καὶ ἡ ἀπασχόλησις εἶναι λιαν ικανοποιητική. Τὸ «Εύκλειδης» κατεύθυνθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χαροκῆς την δην Ἀπρίλιον 1970 καὶ παρεδόθη την ίσην παρελθόντος Φεβρουαρίου εἰς την εταιρίαν «Ἀντάρκτικ Ικας Κόμπανου» υγρατρικῆς τοῦ ὄμιλου «Γκαζόσεαν». Τὸ σκάφος πρήσης τὸν σταδιοδρόμιον του δι' ἐνός ταξίου εξ Ἀγγερίου πρὸς Βοστώνη μέντος επιπτοφρής. Προκειται περὶ σκάφους δυναμένου νὰ μεταφερῃ ὑγροποιημένου φυσικὸν ἀέριον, εἶναι δε τὸ πρώτον πλοίον τὸ ὅποιον μεταφέρει παρόμοιον φορτίον ἐντὸς τῶν σφαιρικῶν δεξαμενῶν του, χάρις εἰς μίαν νέαν μεθόδον ἡτοις εφφράσθη ὑπὸ του γαλλικοῦ οἴκου «Τεχνηγκαζα».

Αἱ σφαιρικαὶ δεξαμεναὶ εἶναι τοποθετημέναι ἐπὶ κυλινδρικῆς βάσεως νέου τύπου (οἱ Βρετανοὶ ἀποκαλοῦν ταῦτην τὸ φουστανώ) καὶ εἰς τὰ Χόρβερκραφτς. Τὸ μέσον τοῦτο ὑποδαστάσεως καὶ σταθεροποίησεως τῶν δεξαμενῶν εἶναι τελείως διάφορον ὅποιον μεταφέρει παρόμοιον φορτίον ἐντὸς τῶν σφαιρικῶν δεξαμενῶν του, χάρις εἰς μίαν νέαν μεθόδον ἡτοις εφφράσθη ὑπὸ του γαλλικοῦ οἴκου «Γκαζόσεαν».

Δέον νὰ σημειωθῇ ότι διὰ Βρετανικός Νηγώμων ἐπραγματοποίησε προσφάτως πειράματα κοπώσεων; καὶ στρεβλώσεως ἐπὶ προτύπου ὅλου σκάφους μεταφράστης ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀέρου, ὅλῃ πολὺ μεγαλυτέρου, εἰς νορβηγικὸν ναυπηγεῖον. Πρόκειται περὶ μονάδος χωρητικότητος 48.900 τόνων δ.π.ω., ἡτοις θὰ διαθέτῃ πέντε δεξαμενάς ἐν εἰδεί δόλου καὶ ἐθυλαίνου, βουτάνιον καὶ παράγωγον τούτου, προπάνιον, προτυλαίνιον καὶ ἀμμωνίαν. Τὸ σκάφος εἶναι χρονοναλμένον διὰ περιόδου 10 ἑταῖς την ἔταιριαν «Γκαζόσεαν».

Δέον νὰ σημειωθῇ ότι διὰ Βρετανικός Νηγώμων ἐπραγματοποίησε προσφάτως πειράματα κοπώσεων;

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -  
N. K. TOMAZOS  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:  
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

## ΑΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • NAYTIKO PAKTOREON ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • NAYLΩSΕΙΣ

— 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

# **Αἰώνος ναυπηγικὴ παράδοσις διὰ τὴν σήμερον**

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

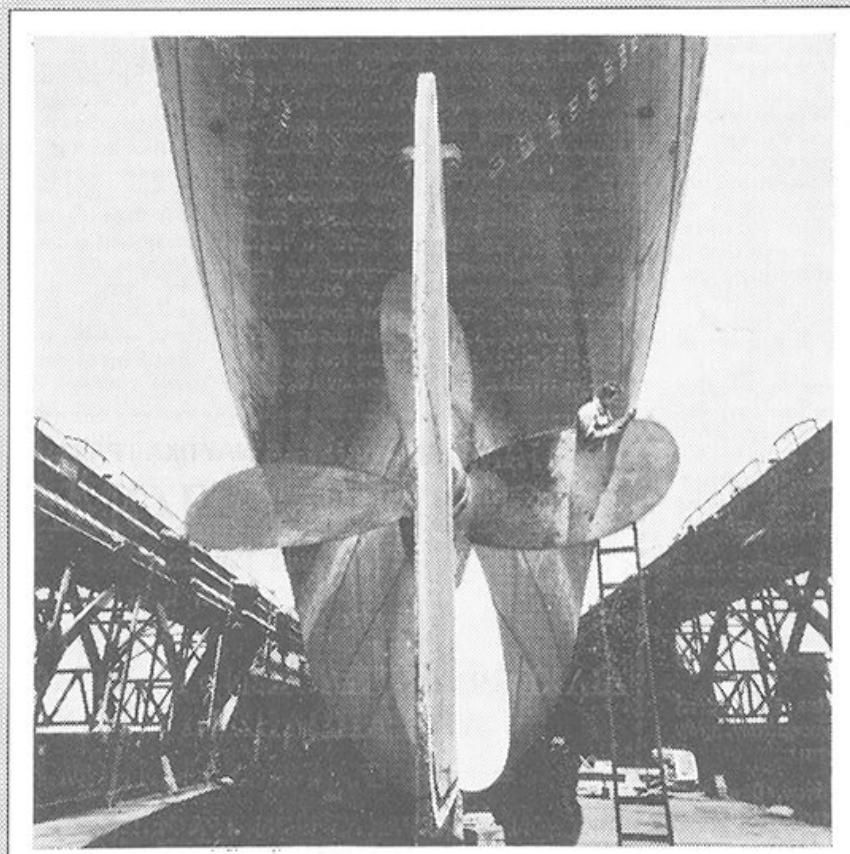
Σήμερον, πράγματοποιοῦνται εἰς  
τὸ Νεώριον Σύρου δῆλαι αἱ ναυπηγικαὶ,  
ἐπισκευαστικαὶ καὶ μετασκευαστικαὶ  
ἔργασίαι.

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

ΥΙΟΙ Ν.ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



**Νεώριον Σύρου A.E.** ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΝ ΣΥΡΩ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 65, ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 477517, TELEX 212563



Νέος ἀριθμὸς Τηλεφωνικοῦ Κέντρου Πειραιῶς 45.20.778



## Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Τελευταίως είδε το φώς της δημοσιότητος μελέτη του κ. Ιωάννου Γερασίμου, γεωπόνου - ύδροβολόγου, Διευθυντού του 'Υπουργείου Βορείου Ελλάδος, άναφερομένη εις την έλληνικήν άλιείαν, την άλιείαν ἐν τῷ Μεσογείῳ καὶ τὴν ἐπισιτιστικήν σημασίαν τῶν ἀλιευτικῶν ἀγαθῶν διὰ τὸν κόσμον ὅλοληρον.

'Ἐν τῇ μελέτῃ του ὁ κ. Γερασίμου, ἀναφέρομενος εἰδικότερον εἰς τὴν 'Ελλάδα, διαθέτουσαν ἀκτάς μῆκος 15,020,9 χιλιομέτρων, ἔτοισεν διτὶ εἶναι ἀδικαιολόγητος ἡ ὑφισταμένη καθαυτέρησις εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὸν τεχνολογικὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν παραγωγικῶν μέσων, τὴν ἀξιοποίησιν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν ύδροτόπων τῆς χώρας καὶ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Κρατικοῦ 'Αλιευτικοῦ Όργανου.

'Ἡ στροφὴ τῶν 'Ελλήνων πρὸς τὴν θάλασσαν, βάσει ὄρθολογικοῦ προγραμματισμοῦ τῆς άλιείας καὶ ἡ ἐφαρμογὴ καταμερισμένης ύδροταξικῆς μελέτης ἀναπτύξεως θὰ είχε τα κάτωθι ἄμεσα ἀποτελέσματα:

- Σημαντικὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς.
- Αὔξησιν τοῦ οἰκογενειακοῦ ἀλιευτικοῦ εἰσδομήματος.
- Δημιουργίαν νέων μορφῶν ἐπαγγελματικῆς βιοτεχνικῆς καὶ βιομηχανικῆς ἀπασχόλησεως.
- Μερικὴν τουλάχιστον ἀνάσχεσιν τοῦ ρεύματος ἀποδήμιας ἐργατικοῦ δυναμικοῦ.
- Εισροήν ξένου συναλλάγματος.
- 'Εξισωσιν τοῦ βιολογικοῦ ἐπιπέδου τοῦ λαοῦ πρὸς τὸ τοιούτον τῶν λαῶν τῶν Κρατών Μελών τῆς Ε.Ο.Κ.
- 'Ενισχύσιν τοῦ 'Εμπορίου.

Πρὸς πραγματοποίησιν τῶν ἄνω εἰναι ἀπαραίτητον ὅπως ἐνισχυθοῦν αἱ ύδατοκαλλιέργειαι, ρυθμισθοῦν τὰ τῆς διακινήσεως τῶν ἀλιευμάτων καὶ καθορισθῆ ἑθνικὴ ἀλιευτικὴ πολιτική.

Παραλλήλως ἀπαιτεῖται ἐκσυγχρονισμὸς τόσον τοῦ ἀλιευτικοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ, δύον καὶ τῶν συλλεκτικῶν ἐργαλείων, τιθεμένων ὥρισμένων περιορισμῶν πρὸς προστασίαν τοῦ βιολογικοῦ κύκλου καθὲ ἀλιευτικοῦ εἴδους καὶ τῶν ζωῶν ἀλιείας τῆς χώρας.

Διά τῆς ύδατοκαλλιέργειας δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ σημαντικὴ αὐξῆσις τῆς παραγωγῆς καὶ δημιουργηθοῦν νέαι μορφαὶ ἐπαγγελμάτων λιαν ἀποδοτικαί, ὡς ἡ τεχνικὴ ἀναπτυγωγὴ καὶ ἡ ἐκτροφή.

Συγχρόνως δέονται νὰ ἐνταθῇ ἡ διαφώτισις τοῦ κοινοῦ ἐπὶ τῆς θρηπτικότητος καὶ τῆς βιολογικῆς σημασίας τῶν θαλασσῶν ζῶν, ἀποκαθισταμένης τῆς ἐμπιστοσύνης αὐτῆς ἐπὶ τῆς ἔξασφαλίσεως τῆς ὑγείενης συντροφῆσεως καὶ διακινήσεως τῶν ἀλιευμάτων.

'Ἡ δυνατὴ ἀνάπτυξις τῆς ἀλιείας ὡχι μόνον θὰ ἐπαρκέσῃ διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ λαοῦ, ἀλλὰ θὰ δημιουργήσῃ καὶ ἀλιευτικὰ πλεονάσματα διὰ τὴν βιομηχανικὴν καὶ βιοτεχνικὴν ἐπεξεργασίαν τῶν ὅποιων (ἀλιπάστα, κονσέρδες καὶ υποπροϊόντα αὐτῶν) ἀπαιτεῖται ἡ δημιουργία ικανοποιητικῶν κινήτρων.

Τέλος ἀπαιτεῖται ἡ ἐνίσχυσις τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου ἀλιευμάτων.

'Ο μελετητὴς καταλήγει διτὶ διὰ τὴν ὄλοκλήρωσιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἀλιείας καὶ

τὴν αὐξῆσιν τῆς παραγωγῆς τῆς ἐπιβάλλεται:

- ὁ καθὼρισμὸς κλειστῶν (μονίμως ἢ κατά χρονικάς περιόδους) ἀλιευτικῶν περιοχῶν (κόλποι, ὄρμοι) αἵτινες θὰ παρέχουν βεβίαν ἀποδοτικότητα,
- ὁ τεχνικὸς ἐπιλογισμὸς διὰ παραγωγικῶν ιχθυζωϊκῶν ὄργανισμῶν τῶν ἀποδοτικῶν θαλασσῶν καὶ ὑφαλμύρων ὑδάτων,
- ἡ χρηματοδότησις τῶν διαφόρων μορφῶν καὶ κατηγοριῶν τῆς ἀλιευτικῆς δραστηριότητος μὲ σκοπὸν τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν πλωτῶν μέσων, συμπλήρωσιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ αὐτῶν, προσαρμογὴν τῶν χρησιμοποιουμένων ἐργαλείων, συσκευῶν καὶ μέσων πρὸς τὰς συγχρόνους ἀνάγκας καὶ ἔξασφαλισιν ἀνέτου ἐνδιαιτήσεως τῶν πλημμάτων,
- ἡ ἰδρυσις ἀλιευτικῶν σχολῶν πρὸς κατάτισιν καὶ ἐπιμόρφωσιν τῶν ἀλιέων,
- ἡ δημιουργία ἐνδιαφερόντων κινήτρων διὰ τοὺς νέοις, τόσους διὰ τὴν ἀλιευτικήν, ὅσους καὶ ἰδιωτική ἐπιχειρηματικήν δραστηριότητα, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμποροδιομηχανικήν ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου,
- ἰδρυσις ἰδρυμάτων ἐρευνῶν μὲ σκοπὸν τὴν ἐπιστημονικὴν ἐρευναν τῶν θαλασσῶν μας καὶ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδάτων τῆς χώρας, ἵνα βάσει τῶν πορισμάτων αὐτῶν χαράσσωνται αἱ δέουσαὶ κατευθύνσεις τῆς ἀλιευτικῆς πολιτικῆς.
- ὁργάνωσις τῶν διαφόρων κατηγοριῶν τῶν ἀλιέων εἰς συνεταιρισμούς, 'Οργανισμούς καὶ 'Ομοσπονδίας πρὸς καλυτέραν ἀξιο-

ποίησιν τοῦ μόχθου των,

● ἔξασφαλισις ἐξοπλισμοῦ τῶν σκαφῶν τῆς ύπερποντίου ἀλιείας διὰ τῶν καταλλήλων ὄργανων καὶ μέσων καὶ χάραξις πολιτικῆς ἡτὶς θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως τῆς τοιάτης ἀλιείας εἰς τὰ κατάλληλα ἀλίπεδα,

● ἔξασφαλισις διαθέσεως τῶν καταλλήλων πλοίων - ψυγείων διὰ τὴν μεταφοράν τῶν προϊόντων τῆς ύπερποντίου ἀλιείας,

● ὁργάνωσις βάσεων ἐφοδιασμοῦ καὶ ἐπισκευῶν τῶν σκαφῶν ύπερποντίου ἀλιείας ὡστε νὰ ἀποφεύγωνται οἱ ἀσκοποὶ μετανήσεις των.

'Ἐν κατακλείδι τῆς μελέτης του ὁ κ. Γερασίμου τονίζει διτὶ ἡ παραπτρούμενη ἐλάττωσις τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς τῆς Μεσογείου δέοντα νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰ χρησιμοποιούμενα ἀτέλη καὶ καταστρεπτικά ἀλιευτικά συλλεκτικά ἐργαλεία καὶ εἰς τὴν ἐκ μέρους τῶν ἀλιέων ἀλιεύσιν ἰχθύων ἡλικίας μὴ ἐπιτρέπομένης καὶ ἀποκλεισθῆται τὸν πλαταπλασισμὸν αὐτῶν. Διὰ τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἀσκεῖται ἡ ἀλιεία σήμερον προκαλεῖται ἡ καταστροφὴ τῶν 2/3 τῶν ἀλιευμένων ἰχθύων καὶ δημιουργεῖται ὁ κίνδυνος ἔξαφανίσεως εἰς τὸ προσεχές μέλλον πολυτιμῶν ἰχθυολογικῶν εἰδῶν. 'Ἡ ἐν τῇ Μεσογείῳ ἀλιεία δέοντα νὰ προστατεύθῃ διὰ κοινῶν μέτρων λαμβανομένων ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ ἀπαράσιων τῶν παρακτίων χωρῶν.

Οἱ κοινούσιες πολιτικοὶ ἐκπρόσωποι τῆς Βορειοατλαντικῆς Συμμαχίας καὶ ἐπιστήμονες ἀλιευτικῶν προηγμένων χωρῶν, ἐπισημαντοῦντες τὴν ἐπιστητικήν σημασίαν τῶν ἀλιευτικῶν ἀγαθῶν, ὑπεγράψιμαν διτὶ ἐκμετάλλευσίς τῶν σήμερον εἰναι λίαν ἀνεπαρκής καὶ διτὶ ὁ ἀνθρώπος δέν λαμβάνει ἀπὸ τὴν θάλασσαν παρὰ μόλις τὸ 1% τῶν ἀπαραίτητων διὰ τὴν ἐπιβίωσίν του τροφῶν.

## ΣΧΟΛΗ

### PANTAP - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Α.Π.

#### ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

##### ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ



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



##### ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ



##### ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΚΑΡΑΙΣΚΟΥ 98 . ΤΗΛ. 471.041 . 422.308

## ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ ΤΗΣ Φ.Α.Ο. ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΤΗΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

'Ο Οργανισμός Τροφίμων και Γεωργίας (Φ.Α.Ο.) τών 'Ηνωμένων Εθνών, έντι προσπαθεία του αναπτύξεως της άλιειας, ιδία διά της αναζήτησεως νέων άλιευτικών περιοχών και έκπαιδεύσεως τών κατά τόπους άλιέων τών υπαναπτύκτων χωρών περί την χρησιμοποίησην υπ' αύτών άποτελεσματικών μέσων άλιειας, έπεδόθη άπό τού 1952 είς τήν έφαρμογήν ένος συστήματοποιημένου προγράμματος.

'Η προσπάθεια αυτή έλαμβανε μεγαλυτέραν σημασίαν έκ της έπειγούσης άναγκης αντιμετωπίσεως και καταπολεμήσεως του υποσιτισμού, υψ' ὅν έτελει και έξακολουθεί τελούν μέγας ποσοστὸν ανθρωπίνων υπάρχεων, ιδία έκεινών τών υπαναπτύκτων χωρών, άλλα και έκ τού γεγονότος ότι οι ίχεις και γενικώς τὰ δυτά τὰ διαδιούντα έν τῷ ύγρῳ στοιχείῳ (θάλασσαι, λίμναι, ποταμοί), ως έκ της είς πρωτείνας περιεκτικότητός των, δύνανται νὰ παράσχουν προστήν τροφήν πρός τούς λιμώττοντας κατοίκους τῆς γῆς Ικανήν νὰ αναπτυγρώσῃ έτερας δαπανηροτέρας και μᾶλλον δυσευρέτους τοιαύτας.

'Από της έποχης έκεινής, δηλαδή άπό τού 1952, ο έπικεφαλής της προσπαθείας αυτῆς Σουηδός μηχανικός Γιάν 'Ολαφ Τράουγκ άπεδύθη μετά φαντασμού είς τήν έφαρμογήν τού χαραχθέντος υπό τῆς Φ.Α.Ο. προγράμματος, κατευθύνων τάς σχετικάς προσπαθείας έκ της έν Ρώμη έδρας τού 'Οργανισμού.

Ούτω τὸ 1952 αι Η.Π.Α. ήγόρασαν τὸ 40 ποδῶν μήκους άλιευτικὸν σκάφος (Νιοῦ Χόπ) ὅπερ διέθεσαν πρώται αύται, είς τὸν 'Οργανισμὸν πρός ανάληψην τῶν πρώτων προσπαθειῶν. Πρώτη άποστολὴ τοῦ σκάφους αὐτοῦ ἥτο η προσπάθεια αναπτύξεως τῆς άλιειας τοῦ τόνου παρὰ τὰς Σομαλικάς ἀκτὰς. Βραδύτερον διετέθη εἰς τὰ χωρικά θύετα τοῦ 'Ιράν και τοῦ Πακιστάν δι' ἔκτισιν έρευνῶν σχετιζομένων μὲ τὴν γαρίδαν. 'Αμφοτέραι αἱ άποστολαὶ τοῦ ἔξεπληρώθησαν ἐπιτυχῶς, ούτω δὲ τὸ σκάφος τούτο θεωρεῖται ότι συνέβαλε τὰ μέγιστα, οἷς μόνον είς τὸν έντοπισμὸν πλούσιον είς γαρίδας περιοχῶν εἰς τὰ θύετα τοῦ 'Ινδικοῦ Ωκεανοῦ, άλλα και εἰς τὴν δημιουργίαν ἐμπιστοσύνης ἐπὶ τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν διερευνητικῶν ἀποστολῶν τοιούτων σκαφῶν.

Κατὰ τὸ διάστημα ἀπό τοῦ 1952 μέχρι σήμερον ἡ Φ.Α.Ο. συνεκρότησε στόλον διερευνητικῶν και ἔκπαιδευτικῶν σκαφῶν διτεῖ σήμερον περιλαμβάνει 100 σκάφη. Τὰ σκάφη αὐτὰ παραχωροῦνται υπό τῶν διαφόρων κρατῶν, μελῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ, τελούντα υπό τὴν σημαίαν τοῦ παραχωρούντος κράτους,

φέροντα ὅμως κοινὸν χαρακτηριστικὸν σῆμα ἐπὶ τῆς καπνοδόχου και τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους τὸ ἐμβλῆμα τῶν 'Ηνωμένων Εθνῶν και ἐπανδρούμενα δι' ἀνδρῶν διαφόρων ἐθνικοτήτων. Καὶ αὐτὰ ἀποτελοῦν τὸ καλύτερον δυνατὸν παράδειγμα ἀσκήσεως πραγματικῆς πολιτικῆς διειθούς ἀλληλεγγύης.

Σημειωτέον ὅτι τὸ κόστος ναυπηγήσεως ἑκάστου τῶν πλοίων αὐτῶν, ἀναλόγως τοῦ τύπου τῶν, ποικίλει, κατὰ τὸ δεδομένα τῆς Φ.Α.Ο. ἀπό 200.000 μέχρι 400.000 δολ. Η.Π.Α., χωρὶς φυσικὰ εἰς τὸ κόστος αὐτὸν νὰ περιλαμβάνωται αἱ δαπάναι παραδόσεως, συντηρήσεως και ἔκμεταλλεύσεως τῶν. Τοῦ ψηφλὸν κόστος ναυπηγήσεως φείλεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι τὰ πλοία εἰναι ἔφωδισμένα διὰ τῶν τελειοτέρων ἡλεκτρονικῶν ὄργανων ἔρευνῆς και ἐντοπισμοῦ τῶν ιχθύων. Εἴναι κατὰ μέγα βαθμὸν αὐτοματοποιημένα και διαθέουν πάσας τὰς δύνατάς ἀνεσίς διὰ τὸ πλήρωμά των. Τὰ ἡλεκτρονικὰ ὄργανα ἔρευνῆς και ἐντοπισμοῦ τῶν ιχθύων θεωροῦνται σήμερον ἀπαραίτητα ἔφοδια διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τῆς ἀποστολῆς τῶν πλοίων αὐτῶν. Τὰ πλείστα τῶν παραχωρθέντων εἰς τῆς Φ.Α.Ο. τοιούτων σκαφῶν εἰναι 'Ιπανωνικής, 'Ολλανδικής, Νορβηγικής και Βρετανικής ναυπηγήσεως.

'Η χρηματοδότησις τῆς δῆλης διερευνητικῆς, ἔκπαιδευτικῆς και ἀναπτυξιακῆς ἐπιχειρήσεως τῆς Φ.Α.Ο. έχει ἀναληφθῇ υπό τοῦ προγράμματος αναπτύξεως τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμ. Εθνῶν.'

Σήμερον ἡ σχετικὴ δραστηριότητη τῆς Φ.

Α.Ο. ἔκτείνεται ἐπὶ 60 προγραμμάτων ἐνδιαφερόντων 65 χώρας. Τὸ χρησιμοποιούμενον διά τὸ κολοσσιαίον τοῦτο ἔργον πρωστικόν, πλὴν τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν, ἀνέρχεται εἰς 300 εἰδικοὺς τῆς Φ.Α.Ο. και 1.700 ἀπότα μεταποιητούς και ἐντοπίους ἀλιείς, ἀπασχολουμένους εἰς ἀνάπτυξιν τῆς τε ὑπερποντιου, πελαγικῆς και παρακτίου ἀλιείας.

'Ο ἐπί κεφαλῆς τοῦ στόλου αὐτοῦ Γιάν 'Ολαφ Τράουγκ ἔχει διασκορπίσει τὰ σκάφη του ἀνά τὴν ὑδρόγειον μὲ ἀποστολὴν τὴν ἐνίσχυσιν τῶν κατὰ τόπους ἀλιέων και τῶν τοπικῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰ σημεῖα ἔκεινα τῆς 'Υδρογείου ὅπου ἔχασκολούσθων ἔφαρμοζόμεναι ἀπηρχαίωμέναι και ἀκατάλληλοι τεχνικαὶ μέθοδοι ἀλιείας ἡ ὅπου ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία στερεῖται ἐπαρκούς χρηματοδοτήσεως πρὸς ἐκσυγχρονισμόν.

Τὰ σκάφη τῆς Φ.Α.Ο. ἀναζητοῦν νέα ἀλίπεδα, ἔκπαιδεύουν τοὺς κατὰ τόπους ἀλιεῖς και τοὺς ἐπιστήμονας, τοὺς ἀσχολούμενούς μὲ τὴν ἀλιείαν και τὸν ἐνάλιον πλοῦτον και προσποθοῦν νὰ συμβάλλουν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἀλιευτικῶν βιομηχανιῶν τῶν ὑπαναπτύκτων ἡ υπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Αἱ προσδοκίαι τῶν εἰδικῶν ἐπὶ τῆς ἐπιτυχοῦς ἔφαρμογῆς τῶν συγχρόνων μεθόδων και μέσων περὶ τὴν ἀλιείαν εἰναι λίαν ἐνθαρρυντικαί. 'Αρκεῖ πρὸς τοῦτο νὰ ἀναφερθῇ ὅτι ἡ ἀλιευτικὴ ἀπόδοσις τοῦ 'Ινδικοῦ Ωκεανοῦ, ἥτις σήμερον ἀνέρχεται εἰς 2,4 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων ἀλιευμάτων, ἀναμένεται ότι δύναται νὰ αύξηθῃ κατὰ 5,8 φοράς, φθάνουσα τὰ 14 ἑκατομμύρια τόνων.

Τῆρουμένων τῶν ἀναλογιῶν ἀναμένεται ὅτι ἡ ἐπιτυχία τοῦ προγράμματος θὰ ἐπιφέρῃ σημαντικήν αὔξησιν τῆς παγκοσμίου ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, ἥτις σήμερον περιορίζεται εἰς 60 ἑκατομμύρια τόνων.

## ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΤΑΚΛΥΖΟΥΝ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

Πρὸ τίνος ρωσικὸν ἀλιευτικὸν ἀλιεύον παρὰ τὸν Φάρον Muckle Flugga τῶν Σέπτλαντ, συνελήφθη υπὸ Βρεταννικοῦ ναρκαλιευτικοῦ ὡς ἀλιεύον ἐντὸς τῆς ζώνης ἀποκλειστικῆς ἀλιείας τῶν 12 μιλίων τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου. Πρόκειται περὶ μικροῦ πιθανῶς γεγονότος ὅπερ δῶμας ἔχει σημασίαν προκειμένου περὶ τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου τῶν Ρώσων, ὅστις ἀποτελεῖ τὸ εύρυτερον ἔξωπλοισμένον και μᾶλλον ἀποτελεσματικὸν ὄργανον ἀλιείσεως και ὅπερ χρησιμοποιεῖ ἥδη τόσον ἀποτελεσματικάς και ἀνοικτήρων μεθόδους, ὡστε ἔξ αιτίας του ὀλόκληροι οἰκεανοί περιοχαὶ νὰ εύρισκωνται ἐν κινδύνῳ συστηματικῆς ἔξοντώσεως τῶν ἀπόθεμάτων ἀλιείσεων των.

Διοθέντος ότι ἡ Κασπία θάλασσα ὡς και

αἱ πλείστοι τῶν Ρωσικῶν παρακτίων περιοχῶν ὑπέκυψαν εἰς τὴν ρύπανσιν και ὅτι ἡ ζήτησις τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας αὔξανε ὀλονέν, ἡ Σοβιετικὴ 'Ενωσις ἐστράφη πρὸς τὴν οἰκεανὸν ἀλιείαν. 'Ηδη ἐπενδύει διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπησίως κεφάλαια ὑψους λιρῶν 'Αγγλίας 150 ἑκατομμυρίων. Τούτο ἐπρόκαλεσε εκπληκτικὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανοποίησιν. Γιγαντιαῖοι σχηματισμοὶ τῶν μᾶλλον ἐπεξιργασμένων ἀνά τὸν κόσμον ἀλιευτικῶν, ἔφωδισμένων διὰ παντὸς μέσου, ἀπὸ τῶν κανονικῶν δικτύων πρυμναίας σύρσεως μεχρι τῶν τοιούτων ἐπιφανείων, δικτύων μέσων θαθῶν διὰ ρέγγαν, σαρδέλλων και στρογγυλούντις ιχθεῖς, δικτύων μετά θύλακος και ἀλιευτικῶν ἀναρροφητικῶν ἀντλιῶν, ὡς

**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 & ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ  
ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

DIRECTORS : CAPT. P. PAPADIAS  
K. S. TAJU DEAN

επίσης και μακρών όρμων δι' άλιείαν τόνου, έπιδιδονται εις άλιείαν διασθέτοντες σκάφη - μάνα, πολλά τῶν όποιών εἰναι πλέον τῶν 16.000 τόνων.

'Η σπουδυλική στήλη τοῦ στόλου αὐτοῦ ἀπὸ τοῦ 1961 ἐφωδιάσθη δι' άλιείτικῶν πυρμαίας σύρσεως, τύπου Τρόπικ καὶ τῶν διαδεχθέντων αὐτῶν τύπου 'Ατλαντικ.'

Τό πρώτα εἶναι σκάφη ἑκπληκτικῆς σοφιστικῆς σχεδιάσεως.

'Ἐργαζόμενον ἀνεξαρτήτως, σκάφος τοῦ τύπου αὐτοῦ, δύναται ν' ἀπασχολθῇ εἰς ἄλιείαν ἐπὶ 60 συνεχεῖς ἡμέρας, ἔχον τὴν δυνατότητα καλύψεως 15.800 μιλίων. 'Η κατὰ μέσον ὥρον ἀπόδοσίς του εἰς ἐπεξιργασμένον ἀλιεύματα καὶ ὑποπροϊόντα ἀλιεύματος ὑπολογίζεται εἰς 5.700 τόνους ἐπιστίως.

Διὰ νά ἐπίτευχθη τοῦτο ἀπτήθη ἡ δημιουργία σκάφους διπλελίκου μῆκους 261 ποδῶν, ὑπερεσιακῆς ταχύτητος 11,5 κόμβων καὶ ταχύτητος σύρσεως 7 κόμβων. 'Η βοηθητικὴ ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια τοῦ σκάφους ἐσχεδιάσθη, ώστε νά ἐπιτρέπῃ τὴν εἰσοδήν δικτύων πυρμαίας σύρσεως βάρους 12 τόνων, ὑπὸ ταχύτητα εἰσολκῆς 196 ποδῶν ἀνά λεπτὸν τῆς ὥρας.

'Ἐξαιρετικὴ εὐελιξία εἶχει ἔξασφαλισθῇ διὰ τῆς χρήσεως μηχανικού πηδαλίου τύπου Βόστρα, ἐνῷ ἔλιξι στρεφομένη ἐντὸς προστατευτικῆς κυκλικῆς χούστης ἐπιτρέπει ἀφ' ἕννος, ἀνεύ χρήσεως τῶν κυρίων μηχανῶν, τὴν ἐκτέλεσιν στροφῆς τοῦ σκάφους κατὰ 360° μὲ ἀκτίνα στροφῆς μὴ ὑπερβαίνουσαν τὸ μῆκος τοῦ πλοίου καὶ ἀφ' ἑτέρου ἔξασφαλίζει εἰς αὐτὸ τὴν στιγμαίαν ἀνταπόκρισιν ὑφ' οἰστροῦ ποτὲ συνθήκας.

'Ἄπαντες οἱ χειρισμοὶ τῆς ἀλιευτικῆς συγκομιδῆς εἶναι αὐτοματοποιημένοι. Αὐτὸς οὗτος διὸ ἀλιευτικὸς γρήπτος εἰσέλκεται εἰς τὸ σκάφος μέσθι ἐπικλινοῦν στραγγός τῆς πρύμνης διὰ τὴν τηλεκινουμένου ἀπὸ τῆς γεφύρας συστήματος. 'Απὸ τοῦ δικτύου τὸ ἀλιεύμα ἔκχνεται πρὸς τὸ ἐπωτερικὸν τοῦ σκάφους μέσω ὑδραυλικῶν χειριζόμενῶν καθεκτῶν χυτῶν πρὸς τὴν δεξαμενὴν καταψύξεως ἀλημῆς ὃπου ὑφίσταται ἀμέσως ἀπότομον κατάψυξιν εἰς 2° ἔκαπονταβάθμου.

'Απὸ τῶν δεξαμενῶν καταψύξεως μεταφορεῖς κάδων μεταφέρουν τοῦτο ἐπὶ ταΐνιας ταξινομήσεως, ὅπου κατατάσσεται κατὰ μεγέθη καὶ τίθεται ὑπὸ ἐπεξεργασίαν, εἴτε ὡς φιλέτο, εἴτε ὡς ἀκέραιος ἰχθὺς καὶ τοποθετεῖται ἐπὶ ἀμεσών κινουμένων ἐπὶ σιδηροδρομικῶν, ἀτίνα τὸ μεταφέρουν μέσω τῆς στραγγούς ἀπότομου καταψύξεως πρὸς ἀπό-

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

Μικροῦ μεγέθους ἴχθεῖς, τὰ ἐπτόσθια καὶ τὰ κατάλοιπα τῆς ἐπεξεργασίας διαβιβάζονται πρὸς ἀπόστραγγισιν καὶ συλλογὴν τοῦ ἔλαιου τῶν καὶ εἴτα μεταφέρονται πρὸς ἐπεξεργασίαν εἰς ἴχθυάλευρον.

Τὰ σκάφη τύπου Τρόπικ ἀνακαλύπτουν τοὺς ἴχθεis, τὰ ἐπτόσθια καὶ τὰ κατάλοιπα τῆς ἐπεξεργασίας διαβιβάζονται πρὸς ἀπόστραγγισιν καὶ συλλογὴν τοῦ ἔλαιου τῶν καὶ εἴτα μεταφέρονται πρὸς ἐπεξεργασίαν εἰς ἴχθυάλευρον.

Ἐξαιρετικῶς ἐκτεταμένος ἔξοπλισμὸς εἰς ραντάρ μακρᾶς ἐμβελίας, συσκευαὶ ραντάρ Ντόν καὶ συσκευαὶ Ντόνετ διὰ τὴν ἀκτοποίην ἐν συνδυασμῷ πρὸς πομπούς 250 βάττα, ὑψηλῆς συχνότητος καὶ μέσων κυμάτων τύπου Μπίλσνα καὶ δέκται εὐρέων ζωνῶν συχνοτήτων Βόλνα, ἔχουν τοποθετηθῆ ἐπὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν.

'Ο ἐπιμελημένος τοιούτος ἔξοπλισμὸς εἶναι μεγάλης ἀξίας ἀπὸ ἀλιευτικῆς ἀπόβιωσεως, ἀλλὰ εἶναι ἐξ ίσου τεραστίας ἀξίας διὰ τὸν τόσον διαφῆμισθεντα δευτερεύοντα ρόλον τῶν ἀλιευτικῶν τύπου Τρόπικ, διότις εἶναι ἡ παρακολούθησις τῶν πολεμικῶν σκαφῶν τῶν Δυτικῶν Δυνάμεων.

'Εχει ἀναφερθῆ ὅτι ἀμφότεραι αἱ ἀνωτέρω κατηγορίαι τῶν ἀλιευτικῶν αὐτῶν σκαφῶν δύνανται ταχέως νά ποοσαρμοσθῶν κατὰ τρόπον ἐπιτέοντα εἰς αὐτὰ τὴν χρησιμοποίησιν 6 ἢ καὶ περισσοτέρων προκεχωρημένου τύπου πυραύλων «ἐπιφανείας πρὸς ἐπιφάνεια».

'Η ἀλιευτικὴ δύναμις τοῦ Σοβιετικοῦ Στόλου ἀποτελεῖ τὴν πλέον ἀμεσον πρόληπτον. Τὰ πλοῖα τῆς κινοῦνται ἐπὶ τῶν θαλασσῶν ἀλιεύοντα τῶν σχεδὸν εἰδοῦς θαλασσίας πανίδος ὑπερβαίνον εἰς μέγεθος τὸ πλαγκτόν.

'Ἐφ' οσσον δὲ δεν ἐπιστρέφει τίποτε εἰς τὴν θάλασσαν ἀλλ' ἐπεξεργάζεται τὰ πάντα ἀπὸ τοῦ φιλέτου μέχρι τοῦ ἴχθυάλευρου, φαίνεται ὅτι θά ἀποστειρώσα καθ' ἐκάστην

διαδρομὴν τῶν σκαφῶν της μίαν νέαν περιοχὴν τοῦ ὥκεανού.

#### ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

'Η ἀλιευτικὴ παραγωγὴ παρουσιάζει παγκοσμίως πτώσιν ητοι μεγάλως ἀπασχολεῖ ὅχι μόνον τὰ κράτη, ἀλλ' ιδιαιτέρως, ἐκείνους οἵτινες ἀπόζουν ἐκ τῆς ἀλιείας.

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

'Η διαπιστωμένη συνεχῶς μείωσις τῆς Ιταλικῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς, ητοι μεγάλου χλυρού, κατὰ τὸ ἔτος 1967 ἐμειώθη εἰς 211.098.000 χλυρ., κατὰ τὸ 1969, παρουσιάσσασα διαφοράν ἐπὶ θλαττον 909.000 χλυρ., ἀτίνα ἀντιστοιχῶν πρὸς μείωσιν 3,64% ἐπὶ τῆς παραγωγῆς, ἀποτελεῖ τὴν πλέον χαρακτηριστικὴν ἐνδείξιν τῆς υφισταμένης κρίσεως ἐπὶ τοῦ τομέων τῆς θαλασσίας ἀλιείας. Παραλήπτως ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ τῶν ἐσωτερικῶν ὑδάτων ἐμειώθη ἀφ' τῆς πραγματοποιηθείσης 6.744.700 χλυρ., κατὰ τὸ 1967 εἰς 6.049.400 χλυρ., κατὰ τὸ 1969, παρουσιάσσασα καὶ αὐτή μείωσιν 695.300 χλυρ., ητοι μείωσις 10,31% τῆς παραγωγῆς.

'Η ἔθνηκή Συνεργατική 'Ομοσπονδία 'Ἀλιείας, ητοι μείνισχει τὸ πλειστον τῶν ἐν τῇ χώρᾳ Συνεργατικῶν τῶν ἀλιέων, προσεπάθησε νὰ καδρίσῃ ἐκαστον τῶν αἰτίων ἀτίνα προκαλούον τὴν τοιαύτην πτώσιν τῆς παραγωγῆς. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν σχετικῶν ἐρευνῶν ἀνεπτύχθησαν διαρκούσης συνεντύξεως πρὸς ἀντιπροσώπους τοῦ Τύπου ἐν Ρώμῃ τοῦ Διευθυντοῦ τῆς 'Εθνικῆς Συνεργατικῆς 'Ομοσπονδίας 'Ἀλιείας.

Αἱ προκαλούσσαι τὴν κρίσιν εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας αἰτίαι, κατὰ τὸν ὄμιλητήν, εἶναι: πολυάριθμοι, μεταξὺ τῶν ὅποιων, ως κυριώτεραι, δύνανται νὰ ἀναφερθοῦν αἱ κατωτέρω:

- 'Η ρύπανσις τῶν ὑδάτων.
- 'Η ἐπίμονος διατήρησις τῆς ἀποκλειστικήτος τῶν ἀλιευτικῶν κατὰ χώρας δικαιωμάτων.
- 'Τὸ ἀκολουθηθεῖν σύστημα ἐπὶ τῶν παραχωρήσεων προνομίων ἀλιείας ἐπὶ τῶν Δημοσίων καὶ Ιδιωτικῶν 'Υδάτων.
- 'Η ἐξάπλωσις τῆς ἐρασιτεχνικῆς ἀλιείας.

**S O I**  
*Always at  
your service*



**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL.."

GOTHENBURG

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

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS: "OCEANSHIP.."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

# 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

GORDOMICHALIS & 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 MIAΟΥΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS



## ΓΑΛΛΙΑ

ΑΙ ΕΚΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

Τό διεπιβατηγόν «Παστέρ», δύπερ κατεσκευασθή είς την Δουκέρχη, θύ διποσυρθῆ ἐκ της γραμμῆς της Νοτίου Αμερικῆς τὸ 1972. Επράκτει νὰ τὸ διαχειρισθοῦν ἀπὸ κοινοῖς ή «Μεσσαζέρι Μαριτίμ» καὶ ἡ «Τρανσάτη» ὡς κρουζιζεράπολην, ἀλλὰ προσφάτως ἀπεφασίσθη ἡ πώλησίς του εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορά.

«Ηδη ἡ «Μεσσαζέρι Μαριτίμ» ἔλαθεν ικανοποιητικῶν πρασφορῶν ὑπὸ γερμανικοῦ σίκου. Συνάμαξ, ὅμως, αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις διεμπυρήθησαν διὰ τὸ σχέδιον τούτο, δύπερ, καὶ σύτάς, θύ ἑστήσαντες στέρησιν ἀπασχολήσεως 250 ἀξιωματικῶν καὶ ναυτικῶν.

«Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς της ἡ «Τρανσάτη» ἀντιμετωπίζει τὴν ἐκποίησιν τριῶν σκαφῶν της σειρᾶς «C», τῶν «Καραΐμπ», «Καρμπτέ» καὶ «Καριμάρ», ἀτίνα ἐναυπηγήθησαν μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1949 - 1950.

«Ἄρο» ἑτέρων εἶναι δυνατὸν δπως ἔν ἐκ τῶν δύο τελευταίων ἐπιζώντων παροχλίκων σκαφῶν της «Τρανσάτη», τὸ «Λά Αγκ» καὶ τὸ «Λά Κούμπρ», ναυπηγήσεως 1948, ἐκποιηθῆ ὑπὸ τῆς ἐταιρίας.

## ΙΣΡΑΗΛ

Η "ZIM.."

Ο γενικὸς διευθυντής τῆς ισραηλινῆς «Zim» ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἡ ἐταιρία παρήγγειλε 4 σούπερ τάνκερ τῶν 250.000 τόνων ἐκστοτοῦ. Τὰ σκάφα ταῦτα δὰ εἰσέθησον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν κατὰ τὰ τέσσαρα προσεχῆ ἑτη. Ἀποτελοῦν μέρος παραγγελίας ἔξ 20 μονάδων διὰ λογαριασμὸν τῆς «Zim», αἵτινες ἀντιμετροσωπεύουν ἐπενδύσεις τῆς τάξεως; τῶν 300 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Ἐξ ἄλλου ἀνέφερθη ὅτι τὰ καθασά κέρδη τῆς «Zim» διὰ τὴν χρήσιν 1970 ἀνήλθον εἰς 24 ἑκατομ. Ισραηλινῶν λιρῶν καὶ ἔξερσος τὴν ἀλπίδα ὅτι τὰ κέρδη κατὰ τὸ 1971 θύ ἀνέθησον εἰς τὸ αὐτὸ ἐπίπεδον.

## 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 &amp; II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

Ο ἀποχωρῶν Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως κ. Μπάζιλ Ρόμπαρτς, δημιλῶν κατὰ τὴν ἀνωτέρω συνέλευσιν εἶπεν, ὅτι δὲ συνεχίζομενος πληθωρισμὸς καὶ ἡ ἔξ αὐτοῦ ἐπίπτωσις ἐπὶ τοῦ κόστους ἐπισκευῶν ἡνάγκασε τοὺς ναυτασφαλιστάς νὰ αὔξησουν τὰ ἀσφαλιστρά των. Τὸ γεγονός τούτο, ἐν συσχετισμῷ μὲ τὰς αύσιωδεις αὔξησεις εἰς τὰς ἀσφαλισμένας ἀξίας πόσους τῶν πλοίων δόσον καὶ τῶν φορτών, συνετέλεσεν εἰς τὴν αὔξησην τῶν ὡς ἀνωτέρω προσδόδων ἔξ ἀσφαλιστρῶν. Ως ἐπίσης καὶ αἱ ηγέημέναι ἀξίαι καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν νέων ἀεροπλάνων «τέξεται».

Αἱ συνοικιαὶ παγκόσμιοι πρόσδοδοι ἔξ ἀσφαλιστρῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως Βρετανῶν Ἀσφαλιστῶν κατὰ τὸ 1970 ἀνήλθεν εἰς £ 3.702.000.000. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου £ 2.084.000.000 (αὔξησις 11,6%) ἀντεπροσώπευσαν γενικάς ἀσφαλείας καὶ £ 1.618.000.000 (αὔξησις 11,9%) τὰς μακροπροθέσμους ἀσφαλιστικὲς ζωῆς.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰς νέας ἔξελιξεις περὶ τὴν εἰσδόσην τῆς Μεγάλης Βρετανίας εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, ἡ «Ἐνώσης Βρετανῶν Ἀσφαλιστῶν» λέγει, ὅτι ὑφίσταντο ἦδη ἐν δράσει: βρετανικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινότητος (καὶ ὡς μέλη τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἀσφαλιστικῆς «Επιτροπῆς») ἀλλὰ καὶ ὅτι ἀναμένονται ηγέημέναι ὄφελη ἐκ τῆς περαιτέρω οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, ἥτις θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν διέρυνσιν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

Πρὸς τὸ παρόν, τὰ ἀσφαλιστικὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου τριμήνου 1971 φαίρονται ὡς χαμηλότερα τῶν τοῦ 1970.

## ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΟΡΑΝ Η ΚΙΟΥΝΑΡΝΤ!

Τὴν 29ην Ιουνίου ὁ Πρόεδρος τῆς Κιουνάρντ Σέρ Μπάζιλ Σμώλλπις ἀνέκοινωσεν ὅτι ἡ ἐταιρία του Κιουνάρντ εύρισκετο εἰς φάσις συζητήσεων, αἵτινες ἦτο ἐνδεχόμενον νὰ ἀπολήγουν εἰς τὴν ἔξαγοράν τοῦ ιστορικοῦ βρετανικοῦ ναυτιλιακοῦ συγκροτήματος παρ' ἄλλων συμφερόντων. Κατὰ τὴν ἀνωτέρω του ἀνακοίνωσιν ὁ Σέρ Μπάζιλ Σμώλλπις διημκρίνησεν ὅτι αἱ συζητήσεις εύρισκονται εἰς προκαταρκτικὸν ἀπλῶς στάδιον καὶ ὅτι δὲν ἥδυνατο νὰ ἀνακοινώσῃ τὸ ὄνομα τῶν διὰ τὴν ἔξαγοράν τῆς Κιουνάρντ ἐνδιαφερομένων.

Η κιολούθησεν ἀμέσως ἀπότομος ὑψωσίς τῶν εἰς τὸ χρηματιστήριον διαπραγματευομένων μετοχῶν τῆς Κιουνάρντ. Καὶ ἀρχὴν ἐπιστεύθη ὅτι ἡ διὰ τὴν ἔξαγοράν ταύτην ἐνδιαφερομένη ἦτο ἡ νέα ἰδιωτικὴ τράπεζα ἐπενδύσεων «Σλέιτερ Ούάλκερ Σεκιούρτις». Ήτις καὶ ἐνδοφέρεται ἰδιαιτέρως διὰ τὴν ἀγορὰν μετοχῶν εὐρισκομένων εἰς μεγάλην πτώσην εἰς τὸ Χρηματιστήριον, ἀλλὰ μὲ ἀντίκρισμα ὑψηλῆς προγνωστικῆς ἀξίας στοιχείων ἐιςεργητικοῦ τῶν οἰκείων ἐταιριῶν. Πράγματι, η Σλέιτερ Ούάλκερ ἡγόρασε μετοχὰς τῆς Κιουνάρντ, ἀλλ' ὡς κατωτέρω ἀναφέρεται διὰ κερδοσκοπικού λόγους.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΗΥΨΗΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ  
ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

Κατὰ τὴν ποδόσφαιρον ἐτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως Βρετανῶν Ἀσφαλιστῶν ἀνεκοίνωσαν ἐποικιδίωσαν ἐμφαίνοντα, ὅτι κατὰ τὸ 1970 τὸ ἔξ ἀσφαλιστῶν εἰσόδημον ηγέησθη «ατὰ 24% (ἐναντὶ 12% κατὰ τὸ 1969), ἀνελθόν εἰς £ 225.000.000. Επρόκειτο εἰδικῶς περὶ τῶν ἀσφαλιστρῶν ἐκ τῶν τοιένων ἐμπορικῆς ναυτιλίας, τῆς ἀεροπορίας καὶ λοιπῶν μεταφορῶν.

Akti Miaouli &amp; II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

Κατά τὰ τελευταία ἑτη ή Κιουνάρντ ἐπέδειν παράδοξα οἰκονομικά ἀποτελέσματα ἡ ἀληθῶς εἰπεῖν ισολογισμούς. Ούτω ἐνῷ διά τὸ έτος 1969 εἶχεν ἐμφανίσει καὶ ἐρ δὴ ἔκμεταλλεύσεως τῆς τάξεως τῶν \$ 7.680.000 (£ 3.200.000) διὰ τὸ 1970 ἐνεφάνισε ζημίας \$ 4.800.000 (£ 2.000.000). Ό Σέρ Μπάζιλ Σμώλλπις ἀπέδωσε τὰς ζημίας ταύτας εἰς λόγους λογιστικῆς ἐμφανίσεως ζημιῶν παραφύλων ἐταιρῶν καὶ ἔχαρακτήρισεν ταύτας ὡς γενικῶς ὑπερβολικάς. Ἐξ ἀλλοῦ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ρευστότητος μετρητῶν ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τῆς Κιουνάρντ είχε βελτιώθη λίαν σημαντικῶς διὰ τῆς ἐν τῷ μεταξὺ πραγματοποιείσης πωλήσεως τοῦ εἰς τὸ «Σίτου τοῦ Λοιδίνου» κεντρικοῦ ἀκίνητου τῆς ἀντί ποσοῦ \$ 14.400.000 (£ 6.000.000) ἐνῷ καὶ ἡ πραγματικὴ ὅξια τοῦ ποικιλῆς συνθέσεως ἐμπορικοῦ τῆς στόλου («Κουήν 'Ελιζαμπέθ 2», ἀλλα ἐπιβατηγά σκάφη, μπάλκα κάροιρες, τάνκερς καὶ πλοιάκουτενερς ἀνίκοντα εἰς τὸ εύρυτερον κονσόρτιον «ACT» — Ἀσσοσιέτεντ Κοντένερς Τρανσπορτέσιον) είναι ὑψηλοῦ ἐπιπέδου. Πάντως ὅταν καθετῶν ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς εἴναι γεγονός ὅτι ὑπῆρξαν ζημίαι ἔκμεταλλεύσεως ἐπὶ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ κονσόρτιον Κοντένερς «ACT» τῶν γραμμῶν Αὐστραλίας.

Πλὴν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου καὶ τῆς εἰς ἀκίνητα περιουσίας τῆς, ἡ Κιουνάρντ συμμετέσχε κατὰ τὰ τελευταία ἑτη εἰς ἐπιχειρήσεις ἔξερευνήσεως πηγῶν πετρελασίων καὶ υγραερίων, ἀμα δὲ καὶ πρακτορειακάς τοιαύτας ταξιδίων.

Καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὰς περὶ τὴν ἔξαγοράν τῆς Κιουνάρντ ἔξελίζεις καὶ ζυμώσεις ἀνάφερονται ὡς δια ταῦτην ἀνταγωνιστικῶς ἔνδιαφερόμενα τὰ Βρεταννικά συγκροτήματα «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» καὶ «Μετροπόλιταν Χοτέλς» τοῦ Μάξουελ Τζόζεφ.

Τὰ «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» ἔ-

χουν ἡδη τὰ 21.1% τῶν τακτικῶν μετοχῶν τῆς Κιουνάρντ. Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαρτίου είχον ὄγοράσει 1.300.000 μετοχάς καὶ τὴν 3ην Ιουνίου ἡγόρασαν ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω ρθείσαν ίδιωτικὴν τράπεζαν Σλέιτερ Ούώλκερ ἐτέρας 1.450.000 μετοχάς (ἢ Σλέιτερ Ούώλκερ ἐπραγματοποίησεν διὰ τοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω κερδοσκοπικοῦ ἔχειρημάτος της ἀγοραπωλησίας τῶν μετοχῶν κέρδος \$ 1.200.000 (£ 500.000). Τὰ «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» φέρονται ὡς ἔχοντα ἐποικοδομητικά κίνητρα ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πολυμερούς ἐνεργητικοῦ δυναμικοῦ τῆς Κιουνάρντ ιδιαιτέρως δὲ τοῦ ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ τῆς στόλου καὶ ἐντὸς τοῦ εύρυτερού πλαισίου τῆς ὑφισταμένης δραστηριότητός των πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν ξενοδοχείων καὶ τουριστικῶν τῶν συμφερόντων, τὰ ὅποια περιλαμβάνουν τὴν ξενοδοχεισκήν των ἀνάπτυξιν καὶ εἰς τὴν Καραϊβικήν. Κατὰ σαφῇ δήλωσιν τοῦ προσθέσπου τῶν «Τραφάλγκαρ Χάουζ 'Ινθέστμεντς» κ. Βίκτορ Μάθους, τὸ συγκρότημα τούτο ἔξακολουθεῖ νότιν ἔνδιαφέρεται καὶ διὰ τὴν ἔξαγοράν τοῦ κρατικοποιημένου Τουριστικοῦ 'Οργανισμοῦ «Κούκης».

Ὦς πρὸς τὸ διά τὴν Κιουνάρντ φερόμενον ὡς ἔνδιαφερόμενον ἔτερον συγκρότημα τῶν «Μετροπόλιταν Χοτέλς» τοῦ Μάξουελ Τζόζεφ, ἀναφέρεται πρῶτον ὅτι ὁ Μάξουελ Τζόζεφ είναι ἡδη μέλος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Κιουνάρντ καὶ ὅτι τὸ ξενοδοχειακόν του συγκρότημα ἔχει ἡδη εύρειαν ἐπιφάνειαν εἰς τὸν τουριστικὸν ἐπίσης τομέα.

Τὸ μεγαλύτερον καὶ ἐπιτυχέστερον ναυπηγείον, τὸ ὅποιον εὐρίσκεται εἰς τὸ Γαλατσίο, ειδικεύεται εἰς τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν πλοίων μέσης καὶ μεγάλης χωρτικότητος. Τὸ πλέον πρόσφατον τούτων ἦτο χωρητικότητος 12.500 τόνων προσφεύγονταν διὰ τὴν μεταφορὰν μεταλλεύμάτων καὶ γαιανθράκων. Τὸ ἐν ισχύι κατασκευοστικὸν πρόγραμμα τῶν ναυπηγείων τούτων, τόσον διά τὴν Ρουμανικήν ἐμπορικήν ναυτιλίαν, δύον καὶ διὰ λογαριασμὸν πλοιοκτητῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ, προβλέπει φορτηγά σκάφη «στάνταρ» τύπου τῶν 4.500 τόνων καὶ ἄνω, ὡς καὶ δύο νέους τύπους τῶν 7.500 καὶ 15.000 τόνων άντιστοιχως.

Ἡ εἰς Βραττάνην ναυπηγικὴ μονάς εἶχε περιορισθῆ ἐις τὴν κατασκευὴν μικρῶν σκαφῶν, ὡς ρυμουλκῶν, πρόκειται δῆμος νότιαν αναλάβην συντόμως μέρος τοῦ ἔργου τῶν ναυπηγείων τοῦ Γαλατσίου καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ σκάφη τῶν 3.200 καὶ 4.500 τόνων π.ν.

Τὰ λοιπά Ρουμανικά ναυπηγεία εἰς τὸ Τούρνο Σεβερίνο καὶ τὴν 'Ολτενίτσαν ἀσχολούνται γενικῶς μὲ τὴν κατασκευὴν μικρῶν μόνων σκαφῶν, συμπεριλαμβανομένων φορτηγῶν τῶν 1.500/2.000 τόνων, ἐπιβατηγῶν ποταμοπολίων καὶ βυθοκόρων ἀνοικτῆς θαλάσσης (εἰς τὴν 'Ολτενίτσαν μόνων).

Τὸ παρά τὴν Κωνστάντζαν μοναδικὸν ναυπηγικὸν συγκρότημα δέν ἔχει δρια μεγέθους. Μία νέα μόνιμος δεξαμενή ναυπηγήσεων εὐρίσκεται ἔκει ὑπὸ συμπλήρωσιν.

# TSAVLIRIS SALVAGE - TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



SALVAGE STATIONS IN THE MEDITERRANEAN ATLANTIC OCEAN  
ISLANDS ALSO ELSEWHERE SEASONALLY

REPRESENTATIVES IN THE UNITED KINGDOM:

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE AND TOWAGE) LTD. 14/20 ST. MARY AXE, LONDON, E.C.3.A. 8.D.A.

Telephone: 01-283 1212 — Telex: 888905

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

After Office Hours: Tel.: Billericay (Essex) 3921 & 01-850-0348

## GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones: 424309, 422225, 470969

Telex: 2338 & 2340

Cables: "Tsalvico" Piraeus

Telephones - after office hours:  
670520, 4515235, 670730, 4618156

## UNITED KINGDOM

TSAVLIRIS (SHIPPING) LTD.

194/200 Bishopsgate, London,  
E.C.2M 4 NX

Tel.: 01-283, 4980 & 7734

Telex: 884291 & 888237

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

After Office Hours — Telephone:

01-486-5651

01-882 1022, 01-590 7482

01-552-4763

# ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

## ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

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

**“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ**

**“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”**

## ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

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

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

Γραφεῖα τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” ὁδὸς Σοφοκλέους 11

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

# HELLENIC SHIPYARDS Co



## SKARAMANGA YARD



## Graving dock for mammoth tankers

### LARGEST IN THE MEDITERRANEAN

Photo shows a mammoth tanker in Skaramanga Yard's new graving dock which can take vessels up to 250,000 tons. The dock is 1100 ft. long, 176 ft. wide and 30 ft. deep at the entrance. It holds 170,000 tons

\* of water which can be pumped out in 3 hrs. 20 min. It is outfitted with the most up-to-date facilities for speedy repair work and is served by two 100-ton and one 50-ton cranes.

MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF SD 14-TYPE CARGO VESSELS, 35,000-TON BULK CARRIERS, ETC. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 250,000-TON GRAVING DOCK

\*

### OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215.123 - Cables: SHIPYARD ATHENS  
SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS  
U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1-Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561 /2 - Cables: SHIPNIAR LONDON  
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.Y.10022-Tel. MU 8-7070-Telex: 224042-Cables: TROCEANIC NEW YORK

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησιόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν :

1. ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ : Φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Frans Gorthlon») νεοαγορασθέν, 3.369 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀράπτο» (κ. Δημ. Ἀράπτης).

2. ΓΚΟΛΝΤ ΣΤΑΡ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην κορεατικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) νεοαγορασθέν, 73.201 τόν. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σαΐντ Κρουά» (κ. Ἰω. Ρουκουνάκης).

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

4. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ : Δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Hunter Cambridge») νεοαγορασθέν, 8.886 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρινέα» (AENE Μαριτάνικα Α.Ε.).

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

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

### ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 21ην Ἰουνίου καθειλκύσθη εἰς τὰ ἐν Τσού ναυπηγεῖα τῆς Νίππον Κοκάν τὸ πρώτον ἐκ δύο O.B.O. τῶν 153.000 τόν. d.w. διὸ λογοριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Τράιαν» τῆς Νέας Υόρκης (κ. Μ. Λεμός).

—Κεθειλκύσθη εἰς Λαντσκρόνα τὴν 4ην Ἀπριλίου τὸ τρίτον καὶ τελευταῖον δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου, τῶν 28.000 τόν. d.w. τοῦ Οἰκου Κουλουκούντη. Τὸ ὄνομα αὐτοῦ «Κηφεύς». Σημαία Λιθβείας.

—Ἐκ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» τοῦ Σκαριμαγκά καὶ ἐκ τῆς μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς τῶν 250.000 τόνων, θὰ γίνῃ τὴν μεσημβρίαν τοῦ προσεχοῦς Σαββάτου, ἡ καθελκυστικὴ ἐνὸς ὁκούμ φορτηγὸν SD14. Εἰς τὸ καθελκυσθόμενον φορτηγόν, εἰς τὸ δόποιον θὰ δοθῇ τὸ ὄνομα «Νεότης», θὰ παραστῇ ὡς ἀνάδοχος ἡ κ. Κλαίρη Ἀλ. Τσαβλίρη.

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Διαπραγματεύσεις διεξάγονται μεταξὺ τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε καὶ τοῦ κ. Γ. Π. Λιθανοῦ, διὰ τὴν κατασκευὴν δύο δεξαμενόπλοιών τῶν 260 χιλ. τόν. ἔκαστον. Παράδοσις 1974.

φος (OBO) «Ἀρκτικό». Τὸ νεοαγορασθέν πλοίον, κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 39.617 τόνων d.w. 70.020, ναυπηγήσεως τοῦ 1968 θὰ νηλογηθῇ βάσει τοῦ N.D. 2687/1953 καὶ θά μετονομασθῇ εἰς «Λορέντζο Χαλκούσης».

### ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Τὴν 21ην Ἰουνίου παρελήφθη εἰς τὴν Ἀμερικὴν τὸ π.ν. «Aegis Mythi» καὶ ὑψωσε τὴν Κυανάλευκον. Παρεδόθη εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς αὐτὸς Μεσσ., Volta Lines δ.ά. περιόδου δύο ἔτων. Τὸ πλοίον ναυπηγηθὲν τὸ 1955, ἔχει ταχύτητα 16 μιλίων καὶ είναι 9.640 τόνων d.w.

—Τὴν 25ην Ἰουνίου, ἐξ ἄλλου, παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Αστιλλέρος» τὸ νεότευκτον «Aegis Scope», τύπου «Santa Fe», 19.250 τόν. d.w. ταχύτητος 16 μιλίων, ὅπερ παρεδόθη εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς του.

### ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑ ΜΑΤΣΑ

Τὰ μεγαλύτερα σκάφη ἔχουν ἀνάγκην καὶ ισχυροτέρων ρυμουλκῶν - ναυαγοσωστικῶν. Ό. κ. Λουκᾶς Γ. Μάτσας κατείδε τὴν ἀνάγκην αὐτῆς καὶ ἐνεπηγήσε τὸ «Αστέρι», ὅπερ ἐντὸς βραχέος χρονικοῦ διαστήματος τόσας εἰσέφερεν εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας ὑπρεσίας.

—«Ηδη μὲ τρία νέα ισχυρὰ ναυαγοσωστικὰ ἐνισχύει τὸ στόλον του ὁ κ. Μάτσας.

—Ηγοράσθη τὸ «Ἐκόλ Κρήκ» καὶ μετωνόμασθη «Στάρλετ», ισχύος 1.250 ἵππων. Καὶ διατελούν ὑπὸ διαπραγματεύσεις τὰ ἄλλα δύο, μὲ ήλεκτροδῆλη πρόσωσιν, ισχύος 4.800 καὶ 4.300 ἵππων, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν. Μόνιμος σταθμὸς ἡ Μεσόγειος.

### ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

—Υπὸ τῆς ἑταῖριας «Ἀδελφῶν Κολοκοτρώνη» ἡγοράσθη προσφάτως καὶ πρόκειται νὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ Αὔγουστου τὸ δεξαμενόπλοιον «Μπέργκε «Οντελ», τὸ ὅποιον θὰ ψφώσῃ τὴν κυανόλευκον καὶ θὰ μετονομασθῇ «Τσαλλεντζέρο Κολοκοτρώνης». Εναυπηγήθη τὸ 1964 εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ρόζεμπεργκ τοῦ Σταβάγκερ καὶ ἀνήκειν εἰς τὸν στόλον τοῦ οἰκου Σίγκμαν Μπέργκεσεν. Εἶναι μεταφορικῆς Ικανότητος 52.475 τόνων d.w. καὶ φέρει μηχανῆν τύπου «Μπουρμάϊστερ καὶ Βέιν» ισχύος 21.000 ἵππων, ἥτις προσδίδει εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 16½ κόμβων. Τιμὴ ἀγορᾶς δέν τοις ἀνεκοινώθη.

—Ἐξ ἄλλου παρεδόθησαν εἰς τὴν ίδιαν ἑταῖριαν τὰ προσφάτως ἀγορασθέντα γερμανικά φορτηγὰ «Ἀνκαρά», «Λίμπανον», «Γκαλατά», «Νταμάσκουζ» ἀπαντα παραπλησίας χωρητικότητος (γύρω εἰς τὰς 6.000 τόνων d.w.) καὶ «Κολαχάρι» 10.286 τόνων d.w., ἀπίνα παραμένουν χρονοναυλωμένα διὰ τέσσαρα ἔτη εἰς τὴν γερμανικήν «Χάπταγκ» καὶ θὰ ἐξακολουθήσουν να ἐκτε-

### ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΙΣ ΤΑ “ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ.”

—Ἡ πρώτη παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ελευσίνος» ἐδόθη. Πρόκειται περὶ φορτηγοῦ 5.900 τόνων d.w. Ἐν σειρᾷ τὰ σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὴν πλωτὴν ναυπηγικὴν κλίνην τῶν ναυπηγείων. Περάδοσις Αὔγουστον 1972.

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

### ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΟΥΣ Ο.Β.Ο.

—Ο ἐφόπολιστής κ. Ἀχιλ. Χαλκούσης, ἐπρόσωπος τῆς παναματικῆς ἑταῖριας «Σκυζέα Κορπορεῖσιον» ἐγγόρισεν, ὅτι ἡγοράσθη τὸ ὑπὸ λιθερισμὴν σημαίαν μικτοῦ φορτίου σκά-



**ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.  
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' 17 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 478.714)**

### Δ. Σ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Πλοιάρχου Π.Ν.

Πτυχιούχου Ναυτιλίας Ἀγγλικοῦ καὶ Ἑλληνικοῦ Π.Ν.

—Ἐναρξις μαθημάτων διὰ τὴν νέαν περίοδον ὡς κάτωθι :

Γ' Πλοιάρχων 16 Αὔγουστου 1971

Β' Πλοιάρχων 27 Σεπτεμβρίου 1971 καὶ

Α' Πλοιάρχων 1 Σεπτεμβρίου 1971

**Ο ΠΡΩΤΟΣ ΕΛΛΗΝΗ  
SENIOR SURVEYOR  
ΤΟΥ ΛΟΥΔΗΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ**

Αισθανόμεθα Ιδιαιτέρων χαράν αναγγέλλοντες τὸν διορισμὸν τοῦ κ. Λουκᾶ Θ. Καρρᾶ εἰς τὴν θέσιν τοῦ Senior Surveyor τῆς ἑδῶ ὁργανώσεως τοῦ Λούδης Ρέτζιστερ.

Σπουδάσας τὴν ναυπηγικὴν εἰς Ἀγγλίαν, ὁ κ. Καρρᾶς, εισήλθεν ἀπὸ τοῦ 1960 —εἰς ἡλικίαν μόλις 28 ἔτῶν— εἰς τὸν τεράστιον Ὀργανισμὸν τοῦ Βρετανικοῦ Νηογνώμονος. Παρέμεινεν εἰς Λονδίνον ἐπὶ ἐπιτασίαν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐποποθετήθη εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα ὡς ἐπιθεωρητής. Σήμερον, ἡ ἀναγνώρισις τῆς ἐπιστημονικῆς καταρτίσεώς του, τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀπόδοσεως καὶ τοῦ ἥθους του, τὸν ἔφερον πρὸς τὴν κορυφὴν τῆς ιεραρχικῆς πυραμίδος. «Ἐξουσιοδοτημένος δι' ἐπιθεωρήσεις σκάφους καὶ μηχανῶν, ὁ κ. Καρρᾶς, είναι ὁ πρώτος Ἐλλην, διτις ἀποκτά τὸν ἐπίχειλον τίτλον τοῦ Senior Surveyor.



Ο ναυτιλιακὸς κόσμος, διτις ἔγνωρισεν ἐκ τοῦ πλησίον τὸν κ. Καρρᾶν εἰς τὴν ἐπιτυχῆ ἀσκησιν τῶν καθηκόντων του, εἴναι πεπεισμένος διτις καὶ ὑπὸ τὴν νέαν του ιδιότητα, ὅχι μόνον θὰ συνεχίσῃ προσφέρων τὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν πολυτίμους ὑπηρεσίας του, ἀλλ' διτις δικαιώνη ἀπολύτως τὴν ἐμπιστοσύνην ἡτὶς τοῦ ἐπεδειχθῆ, ἔξιψῶν τὸ Ἑλληνικὸν ὄνομα εἰς μίαν Ιδιαιτέρως σημαντικὴν σκοπιὰν τῆς πολυσχιδούς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

λοῦν, πλὴν τοῦ «Καλαχάρι», τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορείου Εύρωπης - Ἀνατολικῆς Μεσογείου μὲ συχνὰς προσεγγίσεις εἰς Πειραιά καὶ ἔνα ἀκόμη ἑλληνικὸν λιμένα.

Ἐν τῶν σκαφῶν τούτων, τὸ «Λίμπανον», παρελήφθη τὸν 10ην τρέχοντος εἰς τὸν Πειραιᾶ, μᾶς ἔδθη δὲ ἡ εὐκαιρία νὰ ἡ ἐπισκέψθωμεν. Πρόκειται περὶ ἀρίστως συντηρημένου σκάφους μὲ ἀνάγλυφον τὴν σφραγίδα τῆς καλῆς μεταχειρίσεως. Τὸ μηχανοστάσιον ἀπάρτατρει καθαριότος καὶ δίδει τὴν ἐντύπωσιν εἰς τὸν ἐπισκέπτην διτις μόλις πρὸ ἔτους ἐγκατέλειψε τὰς χείρας τῶν κατασκευαστῶν του. Εἰς τοὺς χώρους ἐνδιαιτήσεως διάχυτος είναι ἡ ἐντύπωσις διτις πρόκειται περὶ κρουαζιεροπλοίου μᾶλλον, παρὰ περὶ φορτηγοῦ. «Ἀλλωστε ὑπάρχουν καμπίναι διὰ τὴν παραδίδην 10 - 12 ἐπι-

βατῶν. "Ολοι οι κοινόχρηστοι χώροι είναι ἐπειδεύμενοι διὰ ζύλου καὶ ὑπάρχουν περιστροφικά κλίμακες διπλῆς κατευθύνσεως, διακόσμησις, ἀναπαυτικὴ καὶ σύγχρονος ἐπίπλωσις, κρυφοὶ φωτισμοὶ κλπ. "Ας σημειωθῇ διτις ὅτι ὅλοι οι ηροί τὸν τέλος τῶν σκάφους είναι συνδεμένοι διὰ καρφώσεων. Ως μᾶς ἐπιληρόφθορτος ὁ ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν κ. Ιωσήφ Κολοκοτρώνης είς τὴν ιδίαν ἀρίστην κατάστασιν εύρισκονται καὶ τὰ λοιπὰ φορτηγά.

• Ἐν τῷ μεταξὺ περὶ τὰ τέλη Αύγουστου ἡ ἡράξια Σεπτέμβριον προβλέπεται ἡ καθέλκυσις τοῦ τρίτου SD14 ἐκ τῶν 9 συνοικιῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς ἑταίριας εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σάντερλαντ. Θὰ ὀνυμασθῇ «Σάντα Αρτεμίς». Τὸ δεύτερον «Σάντα Κατερίνα» παραδίδεται λίαν προσεχῶς. Τὸ πρῶτον «Σάντα Βασιλική» ἐκτελεῖ ὥστε τὸ πρῶτον του ταξίδιον.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΛΕΤΗΝ  
ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

Συνήλθεν εἰς πρώτην συνεδρίασιν ἡ συγκροτηθεῖσα 'Ομάδας 'Εργασίας διὰ τὴν μελέτην μακροπονώντος τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως. Πρόεδρος τῆς ἐπιτροπῆς ὡρισθή ὁ γενικός διευθυντής Ναυτιλιακῆς Αναπτύξεως τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας πλοιοπλοκος λιμενικός κ. Γρηγ. Μαζαράκης. Τῆς δύμαδος, ὡς γνωστόν, μετέχουν οι κ.κ. 'Απ. Δεπάστας, Βασ. Φραγκούλης, Κ. Μίλησης, 'Ιω. Ζανώρας, διευθυντής τοῦ οίκου Σ.Τ. Λιβανού, 'Αρ. Καραγιώργης, έφοπλιστής, 'Ανδ. Κυρτάτας, έφοπλιστής, Β. Μαζανάρης, διευθυντής τοῦ συγκροτήματος Εύγενείδου καὶ Δημ. Μαρκακιανός, δικηγόρος.

**ΧΡΥΣΟΥΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ  
ΕΙΣ ΤΟ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΝ**

Τὸ Ἀρχηγεῖον Ναυτιλικοῦ ὅπενειμε τὸ χρυσοῦν μετάλλιον πρὸς τὸ "Ιδρυμα Εύγενείδου, διὰ τὴν πολύτιμον καὶ πολύπλευρον συμπαράστασιν του κατά τὸν ἐργαστηριόν τῆς Ναυτικῆς Εβδομάδας, χάρις εἰς τὴν ὑπόστην πολλαχῶς διημολύνθη τὸ ἔργον τῶν ἀμφοδίων καὶ ἐξησφαλίσθη ἡ ἐπιτυχία τοῦ ἐργαστηρίου εἰς βασικοὺς τομεῖς τῶν ἐκδηλώσεών του.

Προσθέτομεν καὶ ἡμεῖς τὰ θεμάτα μας συγχρητήρια πρὸς τὴν κυρίαν Μαριάνθην Σίμου, εἰς τὰ θεμουργὸν ἐνδιαφέρον τῆς ὑποίας ὄφειλεται τὸ γεγονός διτις τὸ "Ιδρυμα Εύγενείδου εύρισκεται πάντοτε ἐπὶ τῶν ἐπάλλεων τῆς ναυτιλιακῆς προόδου.

**ΝΕΟΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΛΕΒΕΝΤΕΡΗ**

Τὸ θεμελιωθέν τὴν 27ην Ιουνίου εἰς τὸν Βόλον νέον ἐργοστάσιον τῆς ἑταίριας «Ν. Λεβεντέρης Α.Ε.» πρόκειται διὰ τῆς παραγωγῆς του εἰς συμματίδια (φίλμασιν) νά ὀλοκλήρωσῃ τὴν δῆλη παραγωγὴν τοῦ ἐργοστασίου συμματοσχοίνων Λεβεντέρη. Προβλεπομένη διαπάντη πεντήκοντα ἑκατομ. δραχ.

Θετικὸν οὖτος προσφέρεται ἔργον εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας, διότι θὰ πάντη εἰσαγομένη ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ ἡ πρώτη ὥλη

εἰς λεπτὸν σύρμα, ἔξοικονομωμένου συναλλάγματος 1,3 ἑκατομ. δολλ., θὰ ἐπιτευχθῇ καὶ κατωτέρα, κατά σημαντικὸν ποσοστόν, τιμὴ πωλήσεως τῶν συρματοσχοίνων, τὴν ἀνάγκην τῶν ὑποίων θὲτε καλύπτη πλέον ἡ ἐγχώριος παραγωγὴ.

**Ο ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ**

Τὴν 5ην Αύγουστου πρόκειται νὰ συνέλθῃ εἰς Ἀθήνας εἰς τὴν ἑταίριαν τακτικὴν του συνέλευσιν δὲ ἐν Λονδίνῳ 'Ελληνικὸς 'Αλληλοσφαλιστικὸς 'Οργανισμὸς Κινδύνων Πολέμου. Εἰς ιδιαιτέρων δεξίωσιν, μὲ τὴν συμμετοχὴν ὑπερεκατὸν ἐφοπλιστῶν, θέλει παρακληθῆ ὁ κ. Πρωθυπουργός ὅπως παραστῇ.

**ΘΕΡΜΗ ΥΠΟΔΟΧΗ ΤΟΥ "ΑΤΛΑΝΤΙΣ",**

Ο λιμὴν τῆς Νέας Υόρκης ἐπεφύλαξεν θερμὴν ὑποδοχὴν εἰς τὸ κρουαζιερόπλοιον «Άτλαντίς» τῶν «Χανδρῆ - Αμερικα Λάινς» κατὰ τὸν εἰς αὐτὸν «παρθενικὸν» εἰσόπλουν τοῦ την 29ην Ιουνίου. Πρόκειται, ὡς γνωστὸν περὶ τοῦ πρώην ὑπερακεανὸν «Πρέζιντ Ρουζβελτ» τῶν «Αμερικανῶν Πρέζιντεντ Λάινς», τὸ ὑπόστην προστροπὴν εἰς κρουαζιερόπλοιον εἰς τὸ Πέραμα, βάσει σχεδίου τοῦ κ. 'Αντωνίου Χανδρῆ καὶ ἀντὶ δαπάνης \$ 9.000.000. Ή τιμὴ ἀγορᾶς τοῦ σκάφους ήτο \$ 2.400.000. Ή χωρητικότης τοῦ νέου κρουαζιερόπλοιον είναι 24,458 τόνων καὶ ή δι' ἐπιβάτας δυναμικότης του είναι τῆς τάξεως τῶν 1.092 ἀτόμων.

Τὸ «Άτλαντίς» θὰ ἔχει πρετερήση κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον τὸ τουριστικὸν κοινὸν μεταξὺ Νέας Υόρκης / Νασσάου καὶ Φορ್μπορτ εἰς τὰς Μπαχάμας. Ός καὶ τὸ ἀπὸ τὸν 1967 παρομίων μετασκευασθὲν «Άμερικανίς», ἀποδλεπεῖ εἰς τὴν ἔξυπρέτησιν τῆς ἀναπτυσσομένης ἀγορᾶς τοῦ Αμερικανικοῦ Τουρισμοῦ.

Ο Δήμαρχος τῆς Νέας Υόρκης ἀνεκήρυξε τὴν 29ην Ιουνίου ὡς «Ημέραν Ατλαντίδος». Τὸ «Άτλαντίς» θὰ ἀποτελεῖ διὰ τὸ παρθενικὸν ταξίδιόν του τὴν 15ην Ιουλίου μὲ προορισμὸν τὸ Νασσάου.

**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

"Ελληνες τοῦ Λονδίνου ἡγόρασαν τὸ δημοτικόν διανομεύοντα κάρριερ «Lauast Maersk» 27.042 τόν. γκρός, 46.350 τόν. d.w., τοῦ 1965, ἀντὶ 6.300.000 δολλαρίων, μὲ παραλαβὴν Σεπτέμβριον.

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

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

—'Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ελλήνων τὸ δημοτικόν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kapnak» 3.198 τόν. γκρός, 4.794 τόν. d.w., τοῦ 1948 καὶ παραλαμβάνεται.

—Κύπριοι ἡγόρασαν τὸ γερμανικὸν μότορσητ «Lie» 834 τόν. γκρός, 1.230 τόν. d.w., τοῦ 1952. "Ψύκεσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Προδέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύναμα.

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

—Κύπριοι ἡγόρασαν καὶ παρέλασον τὸ δημοτικόν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Saga-Land» 1.199 τόν. γκρός, 1.694 τόν. d.w., τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Εώργιος Σ.». "Ψύκεσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

—Παρ' Ελλήνων ἡγοράσθη τὸ δημοτικόν νορβηγικὸν δεξαιωνόπλοιον «Pelikan» 13.533 τόν. γκρός, 20.777 τόν. d.w., τοῦ 1958 ἀντὶ 1.175.000 δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούρτερ μέχρι Φεβρουαρίου 1972 εἰς τὰ 190 τῆς Γουσόρλιντσκέηλ.

# ZHTOYNTAI

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

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

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

—'Αντί 1.175.000 γερμανικών μάρκων συμπεριλαμβανομένου ταύτι μετάρτερ εἰς τούς πωλητάς διὰ τρία έτη, ήγοράσθη παρά Κυπρίων τό δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Gisela Vennemann» 2.067 τόν. γκρός, 3.238 τόν. d.w., τού 1955.

—'Ηγοράσθη, παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ιάδιον» και ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν, τό δηζελοκίνητον Ιταλικὸν φορτηγόν «Iirma» 1.260 τόν. γκρός, 1.427 τόν. d.w., τού 1950.

—Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσει ἐπίσης τό ἀγορασθὲν δηζελοκίνητον μικτὸν παναμαϊκὸν «Free Lance» 18.047 τόν. γκρός, τού 1959. Παρέμεινεν ὑπό τό αὐτό δύομα.

—Τό γαλλικόν μότορσιπ «Le Guelo» 495 τόν. γκρός, 650 ὄν. d.w., τού 1953, ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. «Υψωσε τὴν Κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Μυρτιδιώτισσα».

—Τό γερμανικόν μότορσιπ «Lisa» 500 τόν. γκρός, 844 τόν. d.w., τού 1953, ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων, παρελήφθη, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Μῆλος 4».

—Τό φιλανδικόν μότορσιπ «Nansum» 970 τόν. γκρός, 1.365 τόν. d.w., τού 1956, ήγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Πέλλα». «Υψωσε τὴν Κυανόλευκον.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τό δόλλανθικὸν δεξαμενόπλοιον «Koningswaard» 12.569 τόν. γκρός, τού 1956. Μετωνομάσθη «Αιδίον Κουήν». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Παρελήφθη ἐπίσης τό νορβηγικὸν φορτηγόν «Simpolynesia» 8.971 τόν. γκρός, τού 1957 καὶ ὑψωσεν τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Στελλάς».

—Μετωνομάσθη «Αιγαίς Μύθ» καὶ παρελήφθη τό ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Thessaloniki» 7.561 τόν. γκρός, τού 1955. Σημαία «Ελληνική».

—Παρελήφθη τό γερμανικὸν φορτηγόν «Elliott» 2.555 τόν. γκρός, τού 1955 καὶ παρέμεινεν ὑπό τό αὐτό δύομα. «Υψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Παρελήφθη ἐπίσης, παραμεῖναν ὑπό τό αὐτό δύομα, τό γερμανικὸν φορτηγόν «Alliotti» 1.803 τόν. γκρός, τού 1956. Σημαία «Ελληνική».

—«Υψωσε τὴν κυανόλευκον τό παραληφθὲν λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Fiona» 16.989 τόν. γκρός, τού 1959. Μετωνομάσθη «Κριός».

—Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τό ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Sunjarn» 10.179 τόν. γκρός, τού 1958. Παρέμεινεν ὑπό τό αὐτό δύομα.

—Παρελήφθησαν τὰ γερμανικὰ μότορ-

κατόπιν ἀναδιαρθρώσεως τῆς διοικήσεως της, ὡς K. Shojiro Kikuchi διωρίσθη νέος Πρόεδρος τῆς N.Y.K.

—Ο μέχρι τοῦδε Πρόεδρος κ. Yoshiya Aioishi προσήχθη εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικού Συμβούλου ἀπό τῆς 28.5.71, καὶ ὡς K. Isamu Kannanuchi, μέχρι τοῦδε διεύθυντής, εἰς τὴν θέσιν τοῦ Αντιπροέδρου.

—Ο κ. Kikuchi, μέχρι τοῦδε ἀντιπρόεδρος,



έγεννήθη τὸ 1912. Εύθὺς ὡς ἐπεράτωσε τὰς σπουδάς του εἰς τὴν Οἰκονομικὴν Σχολὴν τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Τόκιο τὸ 1934, ἀνέλαβεν ὑπηρεσίαν παρὰ τῇ N.Y.K. Ἀπὸ τοῦ 1940 καὶ ἐπὶ πέντε καὶ πλέον ἔτη ἵργασθη εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς N.Y.K. εἰς Βερολίνον καὶ κατόπιν εἰς «Αγιον Φραγκόκον. Καθήκοντα ἀντιπροέδρου ἀνέλαβε τὸ 1967.

—Η σταδιοδρομία τοῦ κ. Kikuchi κατὰ τὰ

σπῖτα «Nusakan» καὶ «Sheratan» 993 τόν. γκρός ἐκαστον, τοῦ 1958 καὶ 1959 ἀντιστοίχως καὶ ὑψωσαν τὴν κυανόλευκον. Παρέμεινεν ὑπό τὰ ίδια ὄντα.

—Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Τζός Π.» τό ἀγορασθὲν νορβηγικὸν φορτηγόν «John Presthus» 4.401 τόν. γκρός, τού 1956.

—Τὴν κυανόλευκον ὑψωσεν ἐπίσης τό παραληφθὲν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Horecrag» 9.858 τόν. γκρός, τού 1963. Μετωνομάσθη «Ελένη Ε.Φ.».

—Τὸ ὑπό σημαίαν Μονακὸ ἀγορασθὲν

37 καὶ πλέον τελευταῖα ἔτη, χαρακτηρίζεται ἐκ τῶν προσπαθειῶν του διὰ τὴν προώθησιν καὶ ἀνύψωσην τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν τῆς ἑταῖριας. Εἰδικῶς συνέβαλεν τὰ μέγιστα διὰ τὴν ἔξαπλωσην τῶν πεδίων δράσεώς της διὰ τῆς προσθήκης πλοίων - τράμπτ, τάνκερς, πλοίων - μπάλκ (χύδην), ἐνῷ ἀλλοτε ἡ N.Y.K. περιωρίζετο εἰς τὰ πλοῖα λάινερς μόνον.

—Ἀπὸ τοῦ 1968, προηγούμενος δόλων τῶν ὅλων ισπανικῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν, ἡ σχολή μὲ τὸ θέμα τῶν πλοίων - κοντέινερς (ἐμπορευματοκινωτίων), ἔκποτε δὲ δὲν ἔπαισεν καταβάλλων προσπαθείας διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς N.Y.K. καὶ εἰς τὸ πεδίον τοῦτο.

—Εἰς αὐτὸν ὄφειλε ἡ N.Y.K. τὸ ὅτι κατέχει σήμερον τὸν μεγαλύτερον ὀρθιμόν μονάδων ἀπό δόλας τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐταιρίας ἀνὰ τὸν κόσμον. Ο κ. Kikuchi εἶναι συγχρόνως καὶ Πρόεδρος εἰς ἄλλας ἐταιρίας, ὡς Taiyo Shosen Kaisha Ltd., Tokyo Seapaku Kaisha Ltd., Nippon Container Yuso Co. Ltd., καὶ NYK International Luxembourg S.A., κατέχει δὲ καὶ ἄλλας θέσεις. Εἶναι μέλος τοῦ Τμήματος Διεθνούς Οἰκονομίας τοῦ Υπουργείου Ἐμπορίου καὶ Βιομηχανίας, καὶ εἰδικῶν μέλος τοῦ Τεχνολογικοῦ Συμβούλου τοῦ Υπουργείου Μεταφορῶν. Ἐπίσης εἶναι μέλος τῆς Όμοσποδίας τῶν Ισπανῶν Ἐφοπλιστῶν, καὶ Γραμματεὺς τοῦ Ισπανικοῦ Συμβούλου διὰ τὴν Οἰκονομικὴν Ανάπτυξιν.

—Η N.Y.K. ἔξυπηρετεῖ 32 γραμμάτων. «Εχει ἔκτεταμένον δίκτυον διαφόρων ἀλλών γραμμῶν ἀνὰ τὸν Κόσμον, συμπεριλαμβανομένων τάνκερς, πλοίων - μπάλκ καὶ εἰδικῶν μεταφορῶν.

—Κατὰ τὸν Μάρτιον τοῦ τρέχ. ἔτους ἡ N.Y.K. εἶχεν 166 πλοῖα χωρητικότητος 5.750.000 τόνων (292 πλοῖα χωρητικότητος 7.670.000 τόνων ὑπό ταυλασιν), κατέχουσα, οὕτω, τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως, ὡς υἱάς ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

—**ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ**  
—Ισπανοί διαλυται ἡγόρασαν τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Άνκα» 7.314 τόν. γκρός, τού 1943.

—Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτο «Σιδερῆς» 7.275 τόν. γκρός, τού 1943, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς Ισπανούς.  
—Εἰς διαλυτὰς Ισπανούς ἐπωλήθη ἐπί-

## DFDS NORDANA LINE

TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METAΣY LIΜENON :

KOLOPOU H.P.A. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) PEIRAIOS - THESSALONIKIS KAI TANAPAALIN  
DIA NEOTEYKTWN DHZELOKINHTON SKAΦΩN TAXYTHTOS 21 MILLAIΩN  
ME YUKTIKOYX XWROYX (diakrēta, phariká, turiá, phrounta)  
KAI MPIGEY 85\* KAI 50\*\* TONNΩN

Prosochētis ἀναχωρήσεις  
ék Kolopou :

'Anaménontai eis Peiraiat :

M.V. SKYROS

5—11/7  
3—4/8

M.V. ONTARIO\*\*

16—24/7  
19/8

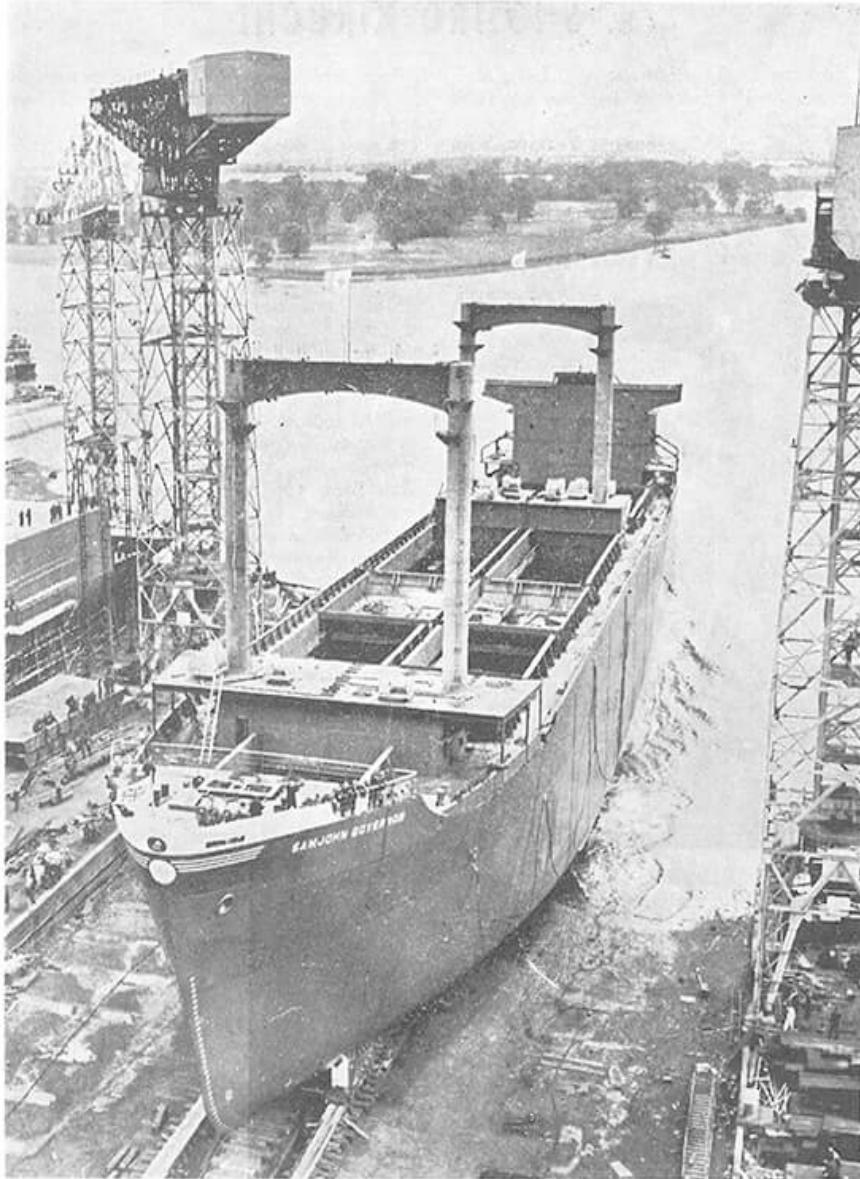
DEKTAI EPISHS FORTWS EIΣ DIA TOYS LIIMENA :  
LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

GENIKOI PRAKTORES EN ELLADI: BALTIC LEVANT Co.

AKTH MIKOULI 7, PEIRAIYES — P.O.B. 110

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

## ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΣΑΜΟΝΑ



Τὸ φορτηγὸν τύπου λάινερ «Σαμοτζίβ» 18.470 τόν. d.w., ἐνῷ καθελκύεται ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων «Ἀππερ Κλάύδ». Είναι τὸ δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος παραγγελθὲν ἀπὸ τοὺς κ.κ. 'I. Σαμονᾶν καὶ Υιούς. Τὸ πρώτον «Σαμοτζίβ Παΐόνη» καβειλκύσθη τὴν 25ην Μαρτίου καὶ πρόκειται κατ' αὐτὰς νὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του.

στὶς τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ἀριά» 6.906 τόν. γκρός, τὸν 1947.

### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ναυσικά» 10.744 τόν. γκρός, τὸν 1961 μετωνομάσθη «Θεοκυτῶρα».

— Τὸ μπάλκ κάρριερ «Νόρθερν Βέντσαρ» 9.998 τόν. γκρός, τὸν 1958, μετωνομάσθη «Ναδισίππερα». Ή κυανόλευκος διετηρήθη.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Βέ-

γας» 15.794 τόν. γκρός, τὸν 1948, μετωνομάσθη «Ἐργον».

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Δορκάς» 21.577 τόν. γκρός, τὸν 1953, μετωνομάσθη «Μπούρμα Λάππις».

— Έζητηθῇ ἐπίσης παρὰ τοῦ Υ.Ε.Ν. ἡ ἔγκρισις διὰ τὴν μετωνομασίαν τοῦ φορτηγοῦ «Σάντα Τρίνινταν» 3.027 τόν. γκρός τοῦ 1959 εἰς «Φάσω».

— Εἰς «Καλυψώ» θὰ μετωνομασθῇ τὸ φορτηγὸν «Οὐλύνσεσ Όγυγια» 1.799 τόν. γκρός, τὸν 1955.

### ΔΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Μπλού Σῆ» 3.335 τόν. γκρός, τὸν 1948 ὑψωσε τὴν κυπριακήν.

— Τὴν κυπριακήν ὑψωσεν ἐπίσης τὸ δεξαμενόπλοιον «Μάκο Φελίσιτου» 10.712 τόν. γκρός, τὸν 1951.

### ΙΝΑ ΠΡΟΣΕΛΑΘΟΥΝ ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ

Δὲν χρειάζεται πλέον ἡ γνῶσις τῆς ἀγγλικῆς διὰ τοὺς ἐπιθυμούντας νάντιας εἰς τὰς δημοσίες ναυτικὰς σχολάς. Σχετικὸν Β. Διάτογμα, τὸ 432/29.6.71 «περὶ ἔξετάστεών μαθημάτων εἰσαγωγικῶν ἔξετάσεων Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.» ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως. Εἰς σχετικὰς δηλώσεις τοῦ ὑπουργοῦ: Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δημοκρίνησεν ὅτι τὸ ἐν λόγῳ μέτρον ἐλήφθη διὰ τὰ διευκολυθῆ ἢ προσέλευσις ὑποψηφίων μαθητῶν εἰς τὰς Σχολάς, παρεχομένης τῆς δυνατότητος συμμετοχῆς εἰς τὰς εἰσαγωγικὰς ἔξετάσεις μαθητῶν ἐξ ἐπαρχιακῶν κυρίων γυμνασίων, ὅπου δὲν διδάσκονται τὰ ἄγγλικά.

«Μέχρι τούτου — προσέδεσεν ὁ κ. Χολένας — τὰ ἔξετάσόμενα κατὰ τὰς εἰσαγωγικὰς ἔξετάσεις τῶν Δημ. Σχολῶν μαθημάτα ἡσαν τὰ 'Ελληνικά - Μαθηματικά ('Αλγεβρα - Γεωμετρία - Τριγωνομετρία) Φυσική (Φυσική - Χημεία) καὶ 'Αγγλικά. 'Εν διπεῖ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἀφ' ἐόδου μὲν ἡ ἔξεταζομένη ὑλὴ τῶν μαθημάτων Φυσικῆς - Χημείας διδάσκεται εἰς τὰς Σχολάς, ἀφ' ἑτέρου δὲ τὰ 'Αγγλικά δὲν διδάσκονται εἰς πλείστα ἐπαρχιακά Γυμνάσια, ἔξετιμηθή, ὅτι ἡ ἔξετασίς τῶν κατὰ τὰς εἰσαγωγικὰς ἔξετάσεις θὰ ἡδύτερον νὰ παραλειφθῇ, ὥστε νὰ παρασχεθῇ ἡ δυνατότητας προσέλευσεων, πρὸς φοίτηριν περισσοτέρων υποψηφίων καὶ κατ' ἀκόλουθον καλυτέρας ἐπιλογῆς».

### ΜΕΧΡΙΣ ΚΑΙ 60 ΕΤΩΝ!

Χαρακτηριστικὸν τῆς δύειας ἑλλειφεως ναυτικῶν καὶ τῆς προσποθείας τοῦ κρατικοῦ παράγαντος νάντιας ἱκανοποιήσῃ κατὰ τὸ δυνατότην τὰς ὑφασμάτων ἀ.άγκας, ἀποτελεῖ καὶ τὸ δημοσιεύθεντα εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως Β. Δ.) γμα 431/29.6.71, διὰ τοῦ διποίου ἐπιτρέπεται ἐπὶ μίαν διετίον εἰς ναυτικῶν, ἡλικίας μέχρις 60 ἑτῶν, ὅπως ἀποκτήσουν ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς ἱκανότητος.

Ος γιωτόν, διὰ προγειεστέρου Ν. Δ) τος καθορίζεται ὡς ἀνώτατον ὅριον ἡλικίας ναυτικῶν πρὸς ἀπόκτησιν φυλαδίου τὸ 50δὲν ἔος.

Ἐν τούτοις διὰ τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ Ν. Δ) τος 855/71 «περὶ ὅριου ἡλικίας ναυτικῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος» πρεσεχέθη ἡ ἔξουσιοδότησις, διπὼς τοῦ λοιποῦ, τὰ ὅρια ἡλικίας τῶν ναυτικῶν πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἱκανότητος, μὴ δυνάμενα νὰ ὑπερβούν τὸ 60δὲν ἔος, καθορίζωνται διὰ Β. Δ/τος, ἐκδιδομένου προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας».

### ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ

Νέα εὐεργετικά μέτρα διὰ τοὺς ναυτικούς ισχύων ἀπὸ Ιησ. Ιουλίου τρέχ. ἔτους. Κατὰ πρόσφατον ουνεδρίσασιν τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπουρ-

**ΕΦΟΔΙΑ ΚΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ**

**·ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ·<sup>Α</sup>**

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΚΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

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

γού Συντονισμού κ. Ν. Μακαρέζου, αύξανεται τό χορηγούμενον έπιτόκιον τών είς συνάλλαγμα καταθέσεων τού Στεγαστικού Ταμιευτηρίου, ένω συγχρόνως αύξανονται τά ποσά και μειούνται τό έπιτόκιον τών χορηγουμένων στεγαστικών διαιτών.

Ειδικώτερον ή απόφοιτος διαλαμβάνει τά έξης:

1) Προσαυξάνονται τά έπιτόκια καταθέσεων είς συνάλλαγμα, ώς άκολούθως:

α) Μετά πάροδον έτους από της άρχικης καταθέσεως και έφ' ίσσον αι καταθέσεις ύπερβούν τό ποσόν τών 2.000 δολαρίων, παρέχεται έπιτόκιον μέχρις 6,75% έτησίως, άντι τού νῦν ισχύντος 6,25%.

β) Μετά πάροδον ένδεις είσετι έτους και έφ' ίσσον αι καταθέσεις ύπερβούν τό ποσόν τών 4.000 δολαρίων, παρέχεται έπιτόκιον μέχρις 7,25% έτησίως.

'Επι τών υψησταμένων καταθέσεων, ή ώς ίανω χρονική διάρκεια προσμετράται άπό τής ένάρξεως ισχύως τής νέας άποφάσεως τής Νομοματικής 'Έπιτροπής, ήτοι άπό 1ης Ιουνίου 1971.

2) Αύξανονται τά άνωτα δρια στών παρεχμένων στεγαστικών διαιτών ώς άκολούθως:

α) Διά τούς καταθέτας στεγαστικού ταμιευτηρίου είς δραχμάς, άπό 250.000 δρχ. αύξανεται είς 400.000 δρχ.

β) Διά τούς καταθέτας στεγαστικού ταμιευτηρίου είς συνάλλαγμα, άπό 300.000 δρχ. αύξανεται είς 750.000 δρχ.

3) Μειούνται κατά μίαν μονάδα, ήτοι άπό 7% είς 6% έτησίως, τό έπιτόκιον τών νέων στεγαστικών διαιτών τών χορηγουμένων είς τούς καταθέτας (είς δραχμάς ή συνάλλαγμα) τού Στεγαστικού Ταμιευτηρίου τής 'Εθνικής Κτηματικής Τραπέζης τής 'Ελλάδος.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ ΚΑΙ ΓΥΜΝΑΣΙΑ ΕΠΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Χ. ΝΤΟΥΝΗ ΚΑΙ Δ. ΔΗΜΑΡΑΚΗ

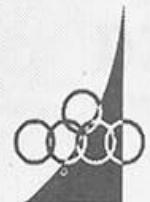
Πέμπτος κατά σειράν καρπός τής άποδητικής συνεργασίας τών 'Υποπλοιάρχων τού Λιμενικού Σώματος κ.κ. Χρ. Ντούνη και Α. Δημαράκη, τό αρτι κυκλοφορήσαν βιβλίον των υπό τόν άνωτέρω τίτλου, άποτελεί ούσιοστικήν συμβολήν είς βιβλιογραφίαν τήν άφορώσαν είς τήν άσφαλτειαν τής ναυσιπλοΐας, είς ήν μετά ζήλου έχουν άφιερώσει τό μέγια τμῆμα τής συγγραφικής έπιδιόσεώς των.

Τό θέμα είναι σχεδόν παρέβον. Σύντομοι δηγγίαι ή περιγραφαί περιεχόμεναι είς γεννικά ναυτικά έγχειριδια, δέν είναι δυνατόν νά δώσουν τήν πλήρη εικόνα τών μέτρων, τά δημοπλέπει ή νομοθεσία και ή ναυτική τέχνη πρός άντιμετώπισιν τών έκτακτων έπι τού πλοίου καταστάσεων. Διά τούτο ή έπιμελής συγκέντρωσις και ή μεθοδική κατάταξις τών μέσων κινητοποίησεως τού προσωπικού τού πλοίου έν περιπτώσει κινδύνου συνιστά μίαν κατά πάντα έπαινετήν πρωτοβουλίων πρωσιμένην νά παράσχη άληθη βοήθειαν κυρίως μὲν είς τούς ναυτιλομένους, άλλα και πρός τάς έποπτευούσας τήν έφαρμογήν των 'Αρχας και πρός πάντα άσχολούμενον μὲ τήν ναυτιλίαν.

Τό βιβλίον διαιρεῖται είς 3 κεφαλαία. Τό πρώτον, είσαγωγικόν, άναφέρεται είς τά τής έκπαιδεύσεως τών πληρωμάτων έπι τών μέσων άσφαλτειας τού πλοίου. Τό δεύτερον περιγράφει λεπτομερώς τά διάφορα σήματα συναγερμού και τάς άντιστοίχους διαιρέσεις τών έπιβινόντων. Και τό τρίτον έχεταζει τόν άκροβη τρόπον έκτελέσεως τών διαφόρων γυμναστών (συγκεντρώσεις έπιβατών, καθαρισμοίς λέμβων, πυρκαϊάς και διαρροής).

Άμφοτέρους τούς συγγραφείς, τών όποιων ή έλεκτη συνεργασία έμφανίζεται τακτικά είς τάς σελίδας μας, συγχαίρομεν θερμώς διά τήν έργατικότητα, τήν κατάρτισιν και τήν άξιόλογον έπιμελείαν.

## Σκάφη άπο FIBER GLASS μήκους έως 85 πόδια (26 μ.)



# olympic yachts s.a.

Η πιό σύγχρονη και μεγάλη ναυπηγική και έμπορική έταιρεία κατασκευής σκαφών.

- Σκάφη αναψυχής και έμπορικά διαφόρων τύπων, ιστιοφόρα και μπανοκίνητα μέχρι μήκους 85 ποδών (26 μ.).
- Σωσίβιοι λέμβοι κατά τίς προδιαγραφές τών LLOYD'S & SOLAS.
- Ειδικά καταδιωκτικά άκτοφυλακής μέχρι μήκους 85 ποδών (26 μ.).

Σύντομα θα λειτουργήση συγκρότημα έγκαταστάσεων στό Λαύριο πού θα περιλαμβάνη: Προβλήτες ύποδοχής βαλανηγών, τυμπάτα ανελκύσεως και καθελκύσεως, καθαρισμού, συντηρούσεως και διαχειμάσεως σκαφών.

### Προσφορά γιά τό καλοκαίρι

Μικρά σκάφη άναψυχής από 5.000 έως 35.000 δρχ.

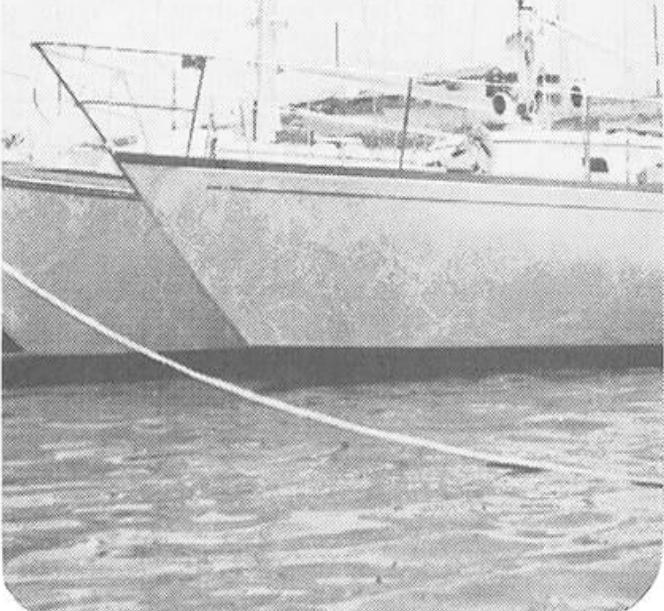


ΦΛΙΠΠΕΡ 14.000 ΔΡΧ.  
ΠΛΑΙΫ ΜΠΟΫ: 33.000 ΔΡΧ.



### olympic yachts s.a.

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΕΚΘΕΣΙΣ ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΛΑ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 4510 211 - 2  
ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ: ΛΑΥΡΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΤΗΛ. 02925782



# Θαλάσσια

## άτυχήματα

### ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ :** 'Από 'Ονεύκα, κατά την άφιξην του εις Γιρέητ Γιάρμουθ, την 27ην 'Ιουνίου, προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος, ὑποστὰν ρήγμα εἰς τὴν ἀριστερὰν μάσκαν. Μόνιμοι ἐπίσκεψαι ἔτελος θησαν κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

**ΑΛΚΗΣ :** 'Από Περσικὸν Κόλπον διὰ Μοντεδίδεο, ἔμφορτον. Τὴν δην 'Ιουλίου ὁ πλοιάρχος ἀνέφερεν ὅτι ὑπέστη ρήγμα εἰς τὸ κατάστρωμα. Ἀπεκόπησαν τρία ἐλάσματα. 'Αδυνατος ἡ συνέχισις τοῦ ταξιδίου, ἄνευ βοηθείας ρυμουλκοῦ. Τὸ σκάφος εὔρισκεται εἰς τοποθεσίαν Τριστάν ντε Κούνχα.

**ΑΛΚΥΩΝΙΑ :** 'Αφίχθη εἰς Πόρτ 'Ελιζαμπεθ τὴν 5ην 'Ιουλίου, μὲ διαρροήν εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος. Ἐτελέσθησαν προσωρινοὶ ἐπίσκεψαι.

**ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ :** Εἰς Γένοβαν τὴν 8ην 'Ιουλίου, ἀνέφερεν ἔκτεταμένας ζημίας εἰς τοὺς λέθητοις.

**ΒΙΚΤΩΡ :** Λόγω ἀνώμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν, ἔρρυμουλκήθη τὴν 2αν 'Ιουλίου εἰς Ρόπτερντομ δι' ἐπίσκεψας.

**ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ :** 'Από Ντουάλα δι' Ἀματερνταμ μὲ φορτίον σπόρων φωνικοδένδρων. Τὴν 29ην 'Ιουλίου πυρκαϊά ἐξερράγη εἰς τὸ φορτίον εἰς Μπορντώ. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τοῦ πληρώματος. 'Εκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν 30ην 'Ιουνίου διὰ Λά Παλίς.

**ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ :** Εὐρισκόμενον εἰς Γιδραλτάρο ἀπὸ 29 Σεπτεμβρίου μὲ ζημίας, τὴν 7ην 'Ιουλίου ἥρξατο ἡ ρυμουλκήσις του, διὰ Μαλάχα, μὲ τοὺς ρυμουλκούς «Νήσος Ζάκυνθος».

**ΓΑΛΑΤΑ :** 'Από Καράτσι ἀφίχθη εἰς Βρέμην τὴν 27ην 'Ιουνίου, μὲ κατόμενον τὸ ἔξι ἰχθυαλέυρου φορτίον του. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας καὶ τὴν 1ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Νόρκοπικη.

**ΕΛΛΗΝΙΣ :** Λόγω ζημιῶν εἰς τοὺς ἀτμοστροβίλους, προβλέπεται νὰ ἀφίχθῃ εἰς Σασούθαμπτον (ἀπὸ Ταϊτή) μὲ τρεῖς ημέρας καθυστέρησιν, τὴν 21ην 'Ιουλίου. Τὸ σκάφος πρόκειται νὰ δεξαμενισθῇ εἰς Ρόπτερντομ ἀπὸ 8 - 20 Αύγουστου. Εἰς τὸ μεταξὺ δάστημα θὰ πραγματοποιήσῃ μίαν κρουαζίεραν.

**ΙΟΝΙΚ :** 'Υπέστη ἀλαφρὰς ζημίας συνυπειά συγκρούσεως μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Σιλβίαν» εἰς Λευδίνον τὴν 30ην 'Ιουνίου.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I :** 'Από Φουκουγιάμα μὲ 16.000 τόνους κώκ, προσήραξεν εἰς τὸ 52ον μίλιον τοῦ ποταμοῦ 'Ορινόκο. Ταῦτα ἀναφέρουν πληροφορίαι τῆς 9ης 'Ιουλίου ἐκ Νέας Υόρκης.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ :** Τὴν πρωίαν τῆς 6ης 'Ιουλίου συνεκρούσθη, εἰς ἀπέστασιν 3 μιλίων ἀνατολικῶν τοῦ 'Εσκουμίνς, μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Κεκούνα». 'Αμφότερα τὰ σκάφη συνέχισαν τὸν πλοῦν των.

**ΚΑΣΤΩΡ :** 'Αποπλεύσαν ἐκ Γιοκοχάμας τὴν 26ην 'Ιουνίου διὰ Παναμᾶ, συνεκρούσθη τὴν πρωίαν τῆς μεθεπομένης μετὰ τοῦ δηζε-

λοπλοίου «'Οριένταλ Χῆρο», μὲ ἀποτέλεσμα νὰ βυθισθῇ μετ' δλίγον εἰς πλάτος 40.29' βόρειον καὶ μῆκος 156.25' ἀνατολικόν. Τὸ πληρωματικόν, ἔκ 38 ἀτόμων, διεσώθη ὑπὸ τοῦ «'Οριένταλ Χῆρο». Τὸ σκάφος μετέφερεν αὐτοκίνητα καὶ ἄλλα προϊόντα χάλυβος.

**ΚΩΣΤΗΣ :** 'Υπέστη ἀλαφρὰς ζημίας κατόπιν συγκρούσεως μετὰ τοῦ συηδικοῦ δηζελοπλοίου «Λούνα» εἰς Μπρούνσμπουτελ τὴν 28ην 'Ιουνίου.

**ΛΥΔΙΑ :** Μικρᾶς ἀκτάσεως πυρκαϊά ἐξερράγη εἰς τὸ φορτίον τοῦ Σάφαρος εἰς Θεσσαλονίκην τὴν 9ην 'Ιουλίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη τῇ βοηθείᾳ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας. Τὸ φορτίον εἰς τὰ κύτη 1 καὶ 2 ὑπέστη ζημίας ἐκ τοῦ χρησιμοποιηθέντος διὰ τὴν κατάσθεσιν ὑδατος.

**ΜΑΚΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣ :** Τὴν δην 'Ιουλίου ἡγκυροθόλησεν ἔξωθι τοῦ Σάν Λορέντζο, 'Αργεντινῆς, ἐν ἀνάμονῃ ρυμουλκήσεώς του εἰς Ροζάριο δι' ἐπισκευάς λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν. 'Αργότερον ὅμως ἀνεκοινώθη, διτὶ σι ἀνωμαλίας ἀποκατεστάθησαν καὶ τὸ σκάφος ἐπλεύσει εἰς Μπουένος 'Αύρες.

**ΜΑΡΙΑ Π. ΛΕΜΟΥ :** Μὲ φορτίον σιτηρῶν, ἀπὸ Ντουλούθ διὰ Κόντινεντ, προσέκρουσεν εἰς τὸν βυθὸν εἰς Μεγάλας Λίμνας καὶ ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰς δεξαμενάς καυσίμων No. 1 καὶ 2. 'Έχοργηθῇ πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας μέχρι τὸ Κεμπέκ ὅπου ἀφίχθη τὴν 11ην 'Ιουλίου πρός δεξαμενισμόν.

**ΟΛΙΒΑ :** 'Απὸ Στετίνον διὰ Λάθη, μὲ φορτίον χημικῶν προϊόντων. 'Εθισθήθη εἰς πλάτος 57.28'24'' βόρειον καὶ μῆκος 09.01'00'' ἀνατολικόν, τὴν 8ην 'Ιουλίου συνυπειά πυρκαϊάς καὶ ἐκρήξεως. Τὸ 18μελές πλήρωμα ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ παρελήφθη ὑπὸ βρετανικοῦ δεξαμενοπλοίου. Δύο ἔξι αὐτῶν διεκομίσθησαν εἰς νοσοκομείον, δι' ἐλικοπτέρου, μὲ σοδαρά ἐγκαύματα.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ :** Προσήραξεν εἰς τὴν περιοχὴν τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τὴν δην 'Ιουλίου, ἀλλὶ ἀνελκύσθη μετ' δλίγον καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του.

**Ο ΣΕΑΝ ΓΚΛΟΡΥ :** Τὴν 4ην 'Ιουλίου, ἀνεκοινώθη εἰς Κολόμπο, διτὶ τὸ σκάφος εὐρίσκετο ἐν κινδύνῳ εἰς πλάτος 12.12' βόρειον καὶ μῆκος 81.40' ἀνατολικόν μὲ διαρροὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Μετ' δλίγον ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος, τὸ ὅποιον παρελήφθη σῶν ὑπὸ τοῦ ἀγγλικοῦ δηζελοπλοίου «Τσιλκα». Τὸ «Οσεαν Γκλόρυ», τὸ δπούνον ἔθυσθη δλίγον μετὰ τὴν ἐγκατάλειψή του, μετέφερε φορτίον θείου ἀπὸ Ίράν εἰς Βιζαγκαπατανά.

**ΠΟΛΑ :** Κατὰ πληρωφορίας ἐκ Καρλσκρόνα, τὸ μότορσπιτ «Πόλα» 128 τόνων γκρός, τὸ ὅποιον προσήραξεν ἔξωθι τῶν σουηδικῶν ἀκτῶν τὸν παρελθόντος Μάιον καὶ εὐρίσκεται ἐκεῖ ἡμιβυθισμένον, ὑπόκειται εἰς βαρείαν λεηλασίαν.

**ΣΑΛΛΥ Χ. :** Προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Κόρπους Κρίστι τὴν 22αν 'Ιουνίου. 'Ανελκύσθη ἀνευ βοηθείας τὴν ἐπομένην καὶ ἐπλεύσει εἰς τὸν ὡς ἀνω λιμένα τὴν ἐπομένην, δύο ποὺ δεξαμενίσθη. Τὸ σκάφος ἐπεθεωρήθη καὶ τὴν 27ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ Λά Σαλίνα.

**ΣΕΡΑΤΑΝ :** Προσήραξεν ἔμφορτον εἰς Σαλούμ ρίδερ, πλησίον τοῦ Ντακάρο, τὴν 21ην 'Ιουνίου. 'Ανελκυσθέν τὴν 26ην ὑπὸ ρυμουλκοῦ βάσει συμφωνητικοῦ λόδευς ἀνοικτοῦ τύπου, ἐπεθεωρήθη, ἀλλὰ δὲν διεπιστώθησαν ζημίαι. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ Σαΐν Λουΐ.

**ΦΡΕΖΑ :** Κατὰ τὴν διέλευσίν του ἐκ τῆς διώρυγας Γουέλλαντ (Λεϊς 'Ηρη) —διὰ Ντητρόϊτ— ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἐλικα, 'Αφίχθην εἰς Ντητρόϊτ τὴν 26ην 'Ιουνίου ἐπεθεωρήθη καὶ ἀπεκαλύφθη διτὶ ἐλλειπεῖς ἐν πτερύγιον τῆς ἐλικος. 'Αντεκατεστάθη ἡ ἐλιξ καὶ τὴν μεθοπομένην ἀπέπλευσε διὰ Σικάγο.

**ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ :** Εἰς Μπουένος 'Αύρες τὴν 29ην 'Ιουνίου, ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ ἔκ βάμβακος φορτίον του προοριζόμενον δι' 'Ιαπωνίαν. Τὸ πῦρ κατεστάλη ὑπὸ τῆς τοπικῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας.

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

### "MEDOV"

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS

CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,



VIA XX SETTEMBRE, 29/7 16121 GENOA

Phones: 581694/541181/585974 Telex: 27046 (MEDOV)  
561568/566606.

Branches and Agents at all Italian Ports



Cables MEDOV GENOA

Representatives of Hellenic Register of Shipping

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Ημπορεί τις νά είπη ότι ήγγισαμεν τὸν βυθὸν. Παρ' ὅλον δὲ τὸν πάντα κρατοῦσαν κατάστασιν ὅλα εἶναι δυνατά, ἐπισημαίνονται ἑνδείξεις τινές δὲ τὴ περατέρω πτώσις ἀνεκόπτη καὶ δὲ τὴ πληρωμὴ ναύλων ἐλαφρῶς ἔστω βελτιωμένων βοσίμως ἐλπίζεται. 'Ο παροπλισμὸς θὰ ἐνισχύῃ τὴν τάσιν αὐτῆν, ητὶς προσδοκᾶται νὰ ἔχῃ τὴν πλήρη ἐκδηλωσῖν τὴν ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηρῶν. Τοὺς ναύλους, βεβαίως, τῶν ἀφθόνων κερδῶν κανεὶς δὲν περιμένει. Τοὺς ναύλους; δῆμως τοὺς καλύπτοντας τὰς διπάνας τῶν πλοίων μετὰ τὴν ἀπορρόφησιν τῆς πλεοναζόντης ἡδη χωρητικότητος δικαιολογοῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ περιμένουν. 'Οσον ἀφορᾷ τὸ ἐπίπεδον ἐπὶ τοῦ ὅποιου θὰ κινηθοῦν οἱ ναύλοι μάς ὑποδεικνύεται κάπως ἀπὸ τοὺς πληρωθέντας ἡδη διὰ πολλὰ φορτία γαιανθράκων ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες δὲ 'Ιαπωνίαν. Τὰ ἔξ δολ. ἐλευθ. ἐκφορτωτικῶν συνεφανῆσαν διὰ 16 φορτία τῶν 55 χιλ. τόν. μὲ ἑναρξιν 1972-73. 'Ο αὐτὸς ναύλος συνεφωνήθη καὶ πρὸ ἐδδομάδων διὰ 13 φορτία, μὲ ἑναρξιν τέλος 1971.

Τὰ περιστότερον πληγέντα ἔκ τῆς κρίσεως σκάφη εἶναι τὰ μεγάλα μπάλκι κάρριερ, τὰ ἄλιτρα προνομιούχα. Πολλὰ παρωπλίσθησαν. 'Άλλα τὸ ἐκπληκτικώτερον εἶναι τὸ γεγονός τοῦ παροπλισμοῦ νεοτεύκτων φρήντομης, τῶν πλέον εὐέλικτων καὶ οἰκονομικῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσίν των σκαφῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν ὅγκον τῶν παρωπλισμένων ἀκαθόριστος εἰσέπι ὁ ἀρθρός. Πολλὰ τελούν εἰς διαφορούς λιμένας ἐν ἀργίᾳ, ὅχι δλίγα δὲ τὰ ἐπισκευαζόμενα. Πάντας τὸ παροπλισμένον παγκοσμίως τονάζεις ἡδη κατ' 'Ιούνιον κατὰ 25% ἔναντι τοῦ Μαΐου.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομεῖς ἔχει ἐν συντομίᾳ ὥς κάτωθι:

**ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ :** Λίαν περιωρισμένη ἡ ἐργασία ἀπὸ τοῦ Κόλπου διὰ σιτηρά. 'Αξιοσημείωτον τὸ γεγονός ὅτι ἐπληρώθη σκάφος 31.000 τόν. φορτώσεως 'Ιούλιος δολ. 2.50 φίο, (8 ἡμέρας) εναντὶ τῶν 2.25 δολ. προηγουμένως. Διὰ τὴν Κορέαν (Ἀγγουστον καὶ Σεπτέμβριον) δολ. 6.35 σκάφος 15.000 τόν. καὶ 6 δολ. σκάφος 30.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτ. Διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 7, ἕνα λιμένας ἐκφορτώσεως φίο (μικρὸν σκάφος). Διὰ Καζαπλάκων δολ. 3.50 (σκάφος 23.000 τόν.) μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 4.15 ('Ιούλιον) σκάφος 25.000 ἐλ. ἐκφορτ.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Αἰγαίας ἀρκετὴ ζωρότης. Δι' 'Αγγλίαν λίρας τρεῖς, μὲ συμπλήρωσην 'Αγ. Λαυρέντιον δύο. (3.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφορτ.). Διὰ τὴν Ολλανδίαν δολ. 5.50 μὲ 2 δολ. συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον φίο. Διὰ Λισσαβῶνα δολ. 7.75 μὲ 4 δολ. συμπλήρωσιν (μικρὸν σκάφος), μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ.

'Απὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον δι' 'Αγγλίαν λίρ. 1.90 φίοτ καὶ 1.75 μικρὰ σκάφη 'Ιούλιον. Δι' 'Ιούλιον - Αγγουστον λίρ. δύο καὶ 'Αλγερίου δολ. 6.10 (γκρός φορτώσιν 700 τόν. ἐλ. ἐκφορτώσιν).

'Απὸ Τσάρτσιλ ('Ιούλιον - Αγγουστον) δολ. 3.40 φίοτ διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ δι' 'Αγγλίαν λίρ. 1.87½ φίοτ. (Αγγουστον). Κριθὶ διὰ Μπέλφαστ λίρ. 1.87½ φίο. (Αγ.). 'Απὸ Μπαϊ Κομῷ ή Πόρτ Καρτέ δι' 'Αγγλίαν δολ. 2 φίοτ καὶ 'Αμεριστον δολ. 2.70 ('Ιούλιον).

'Απὸ Κεμπτέκ διὰ Χούλ σιτηρὰ λίρ. 1.75 ('Ιούλ.).

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ζωτροφαὶ διὰ τὸ Κόντινεντ σκάφος 8.000 τόν. δολ. 30.000 κατ' ἀποκοπῆ φίο καὶ διὰ Δυτ. Μεσόγειον σπότ 9.500 τόν. δολ. 5.60 φίο.

Γαῖαν θρασκεῖς: Περιωρισμένη κίνησις. Δι' 'Αγγλίαν (Ἀγγουστον) ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες δολ. 3.25, μὲ 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. (σκάφος 20.000 τόν.). Διὰ τὸ Κόντινεντ σπότ δολ. 1.85. Δι' 'Αμβούργον ('Ιούλιον) δολ. 2.30 ἐλ. ἐκφορτ. (σκάφος 30.

000 τόν.). Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 3.70 ἐλ. ἐκφορτ. (σκάφος 55.000 τόν. Αγγουστον) καὶ 3.95 δολ. ('Ιούλιον) σκάφος 38.000 τόν. Διὰ Μοντεβίδεο δολ. 6.75 γκρός τέρμης ('Ιούλ. - Αγ.).

Λιπάσματα: 'Απὸ Κόλπον διὰ Βραζιλίαν ('Ιούλιον) δολ. 6.20 φίο (12 ἡμέραι) καὶ διὰ Σάντος δολ. 5.00 φίο (15 ἡμέραι).

**ΡΙΒΕΡ ΠΛΕΙΤ:** Τὰ 5.75 δολ. ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 26.000 τόν. μὲ 2.000 τ. γκρός φορτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφορτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ Βορδώ - 'Αμβούργον ρέιντζ δολ. 6.75 ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς ὅρους ('Ιούλιον). Φορμόζαν δολ. 8.15 (σκάφος 14.000 τόν. μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 1.500 ἐλ. ἐκφόρτ.

Βραζιλίαν γεννήματα ἀπὸ Σάντος δι' 'Αλεξανδρειαν δολ. 8.25 φίο (9.000 τόν.)

Ζάχαρις ἀπὸ Ρεσιφή διὰ Σαγκάν κονδὸν δολ. 14 φίο ('Ιούλ.).

**ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ:** Μία ναύλωσις δι' Αγγουστον ἐγνώσθη ἀπὸ τῶν ἀκτῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, λόγω τῆς λιμενεργατικῆς ἀπεργίας. Διὰ κών πετρελαίου δι' 'Ιαπωνίαν ἀπὸ Λόγκ Μπήτης δολ. 4.20 φίο (σκάφος 18.000 τόν.) Αγγουστον.

'Απὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν σιτηρὰ διὰ Β. Κίναν λίρ. 2.50 φίο διὰ σκάφος 33.000 τόν. δι' 'Ιούλιον καὶ 2.55 φίο δι' Αγγουστον. 'Ελαιόσποροι δολ. 4.50 φίο δι' 'Ιαπωνίαν (σκάφος 21.000 τόν.) καὶ ποτάσσα δι' 'Ινδίαν 'Ιούλιον δολ. 12.25 φίο.

**ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ — ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ:** Αστιμάντος ἡ κίνησις. Αύστραλιαν σιτηρὰ δι' 'Αλεξανδρειαν ('Ιούλ. - Αγγουστον) ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας 30.000 τόν. λίρ. 4.50 γκρός φορτωσιν καὶ δι' 'Ιαπωνίαν (18.000 τόν.) δολ. 6 φίο 1.500 - 2.000 τόν. φορτοεκφόρτ. Διὰ τὸ Πόρτ Σουδάν ἀπὸ δυτικούς λιμένας λίρ. 2.87½, μὲ 3.000 τόν. γκρός φορτωσιν καὶ 1.500 ἐλ. ἐκφόρτ.

Ζάχαρις ἀπὸ τρεῖς λιμένας Φίζι δι' 'Αγγλίαν λίρ. 6.62½, μὲ 3.000 τόν. γκρός φορτωσιν καὶ 1.750 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απὸ 'Αγιον Μαυρικίον (29.3 πόδ.) λίρ. 3.60 φίοτ 900/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Ντάμπιερ διὰ Βέζερ δολ. 3, σκάφος 50.000 τόν. 5 ἡμέραι (Αγ. - Σεπτέμβριον).

'Απὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἀράδοσιτος ('Ιούλιον) δολ. 6.50 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ τρεῖς λιμένας 'Ιαπωνίας.

**ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ:** Μεταλλεύματα Χρωμίου ἀπὸ 'Ιστεντερούν διὰ Μπωρωσάντ δολ. 4.25 φίο (20.000 τόν.), μικρὸν σκάφος δολ. 4.75 φίο. 'Αλας ἀπὸ Σφάδη διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολ. 2 φίο 'Ιούλιον.

'Απὸ 'Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν 'Ινδίας μικρὰ σκάφη λίρ. 2.35 'Ιούλ. - Αγγουστον.

**ΤΑΞΙΔΙ ΤΣΑΡΤΕΡ:** 'Αρκεταὶ χρονοναυλώσεις. Μισθώματα εἰς τίνας περιπτώσεις θελτιωμένα διὰ μακράς περιόδους. Σκάφος δηζελοκίνητον 16.800 τόν. διὰ 18 μῆνας, παράδοσις Σεπτέμβριον Γιβραλτάρ δολ. 2.

125 τὴν ἡμέραν, ώψιν ὅλους 18 μῆνας μὲ 2.300 δολ. ἡμερήσιως.

## ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὰ κάτωθι πλοῖα ἐκλείσθησαν διὰ μεταφόρων διαφόρων γενικῶν φορτών ἀπὸ καὶ πρὸς μεσογειακούς λιμένας:

Παναγος: 'Αλεξανδρεια - Γιουγκοσλαυία 3.000 τόν. τιμέντο δολ. 3.80 φίος, 200/150 τ. κατὰ κύτος, φόρτωσις - ἐκφόρτωσις 1-5 'Ιουλίου.

Αμαλία: 'Αλεξανδρεια - Γιουγκοσλαυία 5.000 τόν. τιμέντο υπὸ τοὺς ίδιους ὅρους, φόρτωσις - ἐκφόρτωσις 8-15 'Ιουλίου.

Χρυσοπηγή 11: 'Απὸ Βηρυττὸν πρὸς Δούνανδιν 4.800/5.000 τόν. φωσφάτα, δολ. 4.10 φίος, δικαιώματα Σουλινά εἰς βάρος πλοίου, 1.500/1.500, φόρτωσις 5-15 'Ιουλίου.

Φορτηγόν: 6.000 τ. τιμέντου ἀπὸ Ισμήρ διὰ Λάγκος δολ. 8.15, τουρκικοὶ φόροι εἰς βάρος πλοίου, 900/750 τόν., φορτοεκφόρτωσις 10-12 'Ιουλίου.

Αμαλία: 5.000 τόν. ἀπὸ Χουέλβαν 'Αλεξανδρειαν δολ. 4.15 φίος 'Ιουλ.

Ελλην: 'Απὸ Πειραιά διὰ Βεγγάζη 1.300 τόν. τιμέντον δολ. 3.70 φίος φόρτωσις ἀρχάς 'Ιουλίου,

Κωνσταντίνος Β.: 2.000 κυδ. ξυλείας ἀπὸ ἕνα γιουγκοσλαυτικὸν λιμένα δι' 'Αλεξανδρειαν δολ. 4.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Συσσωρευσις τωνακτίαν ἀναυλώτου εἰς τὸν Περιστόκου Κόλπου, ταξίδια μὲ ἐπιθραυδυμένον ρυθμὸν καὶ ἀναμονὴ εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεων τοῦ Κόντινεντ ἐπὶ ἔβδομαδας ἀποτελοῦν τὰ κύρια χαρακτηριστικὰ γεγονότα τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ α' 150θμερον τοῦ 'Ιουλίου. Εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν ἡ αὐτὴ κατάστασις παρατηρεῖται. Αἱ έταιραι πετρελαίων ἀρνοῦνται τὴν οἰλαδήποτε παντανασσίαν. Μὲ πλήρεις τὰς δεξαμενὰς δὲν ἔχουν ποῦ νὰ διαθέσουν τὸ εἰσκομιζόμενον ἀργὸν πετρέλαιον, ἐνῷ ἔξ ἀντιθέτου τὰ σκάφη πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου ἀναζητοῦν τὸν ἐπίτιμον ἔστω ναύλον.

Καὶ ἀναμένεται ὁ χειμών. 'Εκ τῆς καιρικῆς κατ' αὐτὸν καταστάσεως θὰ ἔχει προτηθῆ καὶ ἡ πορεία τῆς ναυλαγορᾶς.

Τὰ 17½ τοῦ Γουορλντσκέιλ, ποὺ ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 240.000 τόν. διὰ ταξίδιον Περιστού Κόλπου - Γαλλίας είναι δηλωτικά. Τὰ 30 τοῦ Γουορλντσκέιλ ἐπληρώθησαν εἰς μεγάλα σκάφη σπότ καὶ τὰ 40 μέρος φορτίου 50.000 τόν. διὰ Β. 'Αμερικὴν ('Ιούλιον).

'Ελαφρῶς καλυτέρα ἀπὸ τινῶν ἡμερῶν ἡ θέσις τῆς Καραϊβικῆς. 'Απεσύρθησαν τῆς υπηρεσίας πολλὰ σκάφη καὶ ἄλλα ἀνεχόρησαν κενά. Οἱ ναύλοι ἐβελτιώθησαν. Μέχρι τῶν 25 τοῦ Γουορλντσκέιλ ἐπληρώθησαν διὰ Β. 'Αμερικὴν ('Ιούλιον) καὶ τὰ 80' W. διὰ Β. Ν. 'Αμερικὴν εἰς μικρὰ σκάφη.

'Ελάχιστα αἱ χρονοναυλώσεις. Σκάφος 70.000 τόν. διὰ τρία ἑπτή ἀπὸ τῶν μέσων 1973 ἐπληρώθη εἰς τὰ 85 W. Τέσσαρα ταξίδια ἀπὸ Περιστού - Δύσιν, ἑναρξιν Αγγουστον ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 115 Γουορλντσκέιλ.

**LOURENCO MARQUES**  
**APOLLON SHIPCHANDLERS**  
**PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES**

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

PHONES: OFF. 25825 - RES. 72679 & 25476

DAY & NIGHT SERVICE - COLD STORAGE CHAMBERS

P. MELANDINOS & C. KLIARIS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

# ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ  
ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

**ΙΩΑΝΝΑ** (λιδ.): Θάντρη Μπαιη με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 23.500 τόν. κριθής Γύνιναν και Δάνικης δολ. 7.35 Λίμνας, δολ. 3.40" "Αγ. Λαυρέντιον γκρές φόρτωσις, 2.400 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιουλίου 20 - 30.

**ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ** (λιδ.): Λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. π.λ. (883.191 κ.π.) φορτίον όρθοδοσίτου Ριγέκαν δολ. 91.500 φίο με 2.500/250 τόν. φορτο-εκφρτωσιν, 'Ιουλίου 16 - 30.

**ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ**: Τελέω με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 14.000 τόν. όρθοδοσίτου Καρθαγένιαν και Σεβίλην δολ. 6.85 Καρθαγένιαν, δολ. 7.85 Σεβίλην, συμπλήρωσιν εις τη δολ. 3.75 και δολ. 4.50 άντιστοιχως, γκρές φόρτωσις, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσις Καρθαγένιαν, 2.000 τόν. Σεβίλην, 'Ιουλίου 16 - 31.

**ΕΛΕΝΗ** (λιδ.): Ντουλούθ - Σαπήριον ή Σικάγον με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 17.000 τόν. γεννημάτων Ταραγκώνα δολ. 6 Λίμνας συμπλήρωσις μεχρι 23.000 τόν. δολ. 2.25 φίο, 'Ιουλίου 30 - Αύγουστου 8.

**ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ** (λιδ.): Μισσισιπήν 36.000 τόν. π.λ. φορτίον γεννημάτων (1.936.000 κ.π.) Γύνιναν ή Δάνισης δολ. 116.500 γκρές φόρτωσιν, έλ. έκφρτωσιν φίο, Αύγουστου 10 - 23.

**ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ**: Λιμένας Κόλπου 18.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 5.25 γκρές φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - 28.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (ετ. Λιβανού): Λιμένας Κόλπου 22.000 τόν. γεννημάτων Τυνηζίαν δολ. 5 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 13 - 25.

**ΝΤΕΑΦΙΚ ΗΓΚΑ**: Λιμένας Κόλπου 20.000 τόν. λιπασμάτων Σάντος δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 5 - 15.

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ** (λιδ.): όψιν ΕΒΡΟΣ (λιδ.): Νίσια Υόρκη, Μποτσόν 23.500 - 25.000 τόν. πλασιοδιμήρων δυτικής Ιταλίας δολ. 3.15 και τους δύο λιμένες φορτώσεων δολ. 5.000 έξτρα φίο, 'Ιουλίου 10 - 15.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ** (λιδ.): Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων Πειραιά. Θεσσαλονίκην δολ. 3.65 ένα λιμένα έκφρτωσης δολ. 4.15 δύο, 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιταλίαν 5 - 20.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ** (λιδ.): Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. σίτου, μέρος φορτίου, Καζαπλάνκαν δολ. 3.50 με 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15-25.

**ΝΤΕΑΦΙΚ ΣΚΑ-Υ** (λιδ. εις ταίμ τσάρτερ): Μπαι Κομβ 20.500 τόν. κριθής Μπάσαρων δολ. 9.75 με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσις, όφιδιν 1.000 τόν. έκφρτωσιν 50 σέντες έξτρα, 'Ιουλίου 10 - Αύγουστου 10.

**ΡΟΥΟΝ ΜΑ-Ι-ΚΕΛΑΣ** (λιδ.): Ντουλούθ - Σαπήριον ή Σικάγον 11.000 τόν. γεννημάτων Γλασκώνης λιμένες 3 με 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 10.

**ΝΟΕΑ** (κυπρ.): "Αγ. Λαυρέντιον 10.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 6.70 γκρές φόρτωσις, 700 τόν. έλ. έκφρτωσις, 'Ιουλίου 20 - 29.

**ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ** (λιδ.): Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Λουάντα δολ. 6 γκρές φόρτωσης, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσης, 'Ιουλίου 13 - 23.

**ΙΩΝ**: Μεγ. Λιμένας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 9.500 τόν. κριθής Λισσαράνων δολ. 7.75 με συμπλήρωσην μέχρι 9.500 τόν. δολ. 4, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσης, 'Ιουλίου 22 - 31.

**ΡΟΔΟΝ**: "Αγ. Λαυρέντιον 10.500 - 11.000 τόν. κριθής Μπελφαστ ή λίρες 2 γκρές φόρτωσης, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Ιουλίου 28 - Αύγουστου 5.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙ-ΙΤΟΡ** (λιδ.): Χάμπτον ρόδι 40.000 τόν. γαιανθράκων Χάρδρην δολ. 1.85 έλ. έκφρτωτικών, 'Ιουλίου 9 - 15.

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕ Ι-ΝΤ**: Χάμπτον ρόδι 20.000 τόν. γαιανθράκων Μιλδεσπούρηγκ δολ. 3.25 με 1.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, άρχας Αύγουστου.

**ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.**: Βελτιμόρη 12.500 τόν. όρθοδοσίτου ιταλικών λιμένας 'Αδριατικής δολ. 6 φίο με 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 25.

**ΑΤΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ** (λιδ.): Χόπγουελ με συμπλήρωσην Νόρθροξ 15.000 τόν. λιπασμάτων χύμα Σάντος δολ. 5 φίο, 'Ιουλίου 11 - 15.

**ΤΟΛΟΦΩΝ**: Λιμένας Κόλπου 10.500 τόν. λιπασμάτων Μοντεβίδεο δολ. 6.70 φίο, 'Ιουλίου 10 - 21.

**ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ** (λιδ.): Γκαλδεστον 36.000 τόν. Βείσιον Ολλανδίας δολ. 3.50 με 10.000 τόν. φόρτωσην δολ. 1, 10.000 τόν. έλ. έκφρτωσης, τέλος Αύγουστου.

**ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ** (λιδ.): Χάμπτον ρόδι 30.000 τόν. γαιανθράκων 'Αμβούργον δολ. 2.30 έλ. έκφρτωτικών με 5.000 τόν. έκφρτωσης, 'Ιουλίου 20 - 30.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ** (λιδ.): Χάμπτον ρόδι 38.000 τόν. γαιανθράκων 'Ιαπωνίας δολ. 3.95 έλ. έκφρτωσης, 'Ιουλίου 15 - 31.

**ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ-Σ** (λιδ.): Λιμένας Κόλπου 23.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβούργον δολ. 2.80 φίο, 'Ιουλίου 14 - 20.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ** (λιδ.): Ροζάριο και Μπούνενος "Αύρες 6.000 - 6.500 τόν. ζαχάρεως αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 12.90 όφιδα 12.40 όφιδα 6.501 - 7.000 τόν. δολ. 12.65 βάρτος φίο με 700/1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστου 10 - 23.

**ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ**: Ούχι βορειότερον του Σάν Λορέντζο 13.500 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 7.25 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου - Αύγουστον.

**ΝΤΑΛΕΜΟΣ**: Ούχι βορειότερον του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσην Μπουνένος "Αύρες 15.000 τόν. γεννημάτων δυτικής Ιταλίας, Νήσους δολ. 6.25 ωφίδιον ιταλικών λιμένας 'Αδριατικής (συμπτοματικής) Ραβένας ώς δευτέρην λιμένα 25 σέντς έξτρα) δολ. 6.75 έλ. έκφρτωτικών με 2.000/3.000 τόν. φόρτωσην, 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 5 - 17.

**ΝΕΠΤΟΥΝ**: Ούχι βεβισιότερον του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσην Μπουνένος "Αύρες 10.200 τόν. σίτου Σάρτα Μόρτα ή Καρθαγένιαν δολ. 5.90 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 5 - 17.

**ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥ-Ι-ΦΤ** (λιδ.): Πόρτο Άλεγκρες, Ρίο Γκράντε 11.100 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντς δολ. 88.800 φίο με 1.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 30.

**ΑΤΤΙΚΟΝ**: Σάντος 9.500 - 9.900 τόν. όρθοδοσίτου 'Αλεξανδρείας δολ. 8.25 φίο με 1.200/1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 20.

**ΓΛΑΟΝΠΑΛΑ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ** (λιδ.): Μασέιο, Ρεσιφίς ή Σάντες 10.000 τόν. ζαχάρεως Σαΐγκον δολ. 14. φίο, 'Ιουλίου 16 - 31.

**ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ** (λιδ.): Ούχι βορειότερον του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσην Μπουνένος "Αύρες 23.000 - 26.000 τόν. φορτίου (55 π.) 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστερτρον δολ. 5.75 έλ. έκφρτωτικών με 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστου 5.

**ΑΙΓΙΣ ΠΑ-Ι-ΝΕΡΗΠ** (εις ταίμ τσάρτερ): Μαχάπα 10.200 τόν. μαγανάντης Σίμπενες δολ. 7 φίο με 4.000/2.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 14-28.

## ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

**ΝΑΥΣΙΚΑ** (λιδ.): Λός "Αν ζελες 16.000 τόν. γαιανθράκων Σάν Βίσεντ δολ. 5.25 φίο, 'Ιουλίου 1 - 15.

**ΑΝΤΖΕΑΙΚ ΓΚΛΟΡΥ** (εις ταίμ τσάρτερ): Κέδρος "Αίλαντ 32.000 τόν. άλατος, μέρος φορτίου άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βεβίαιας Χάρτερας) δολ. 2.30, όφιδον πλήρες φορτίου 44.000 τόν. δολ. 2.10 φίο, με 10.000/5.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 1 - 10.

**ΑΣΜΠΟΥΡΝ**: Βανκούμερ ή Νιού Ουσετρίνιτορ 13.950 τόν. υδροχλωρικής ποτάσσης άνατολ. δάκτην 'Ινδιάς δολ. 10, όφιδον δυτικής δεκτήν δολ. 10.35 φίο με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

**ΛΙΝΑΟΣ** (εις ταίμ τσάρτερ): Βανκούμερ 13.750 τόν. υδροχλωρικής ποτάσσης άνατολικήν δάκτην 'Ινδιάς δολ. 10.25 φίο με 5.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 10.

**ΑΝΟΔΙΑ** (εις ταίμ τσάρτερ): Σάντος 12.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 3.000 τόν. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 10 - 25.

**ΤΡΕ-Ι-ΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ** (λιδ.): Δυτ. δάκτην Μεξικού 15.000 τόν. σίτου εις σάκους Μπαράρων δολ. 16.25 φίο με 800/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 7 - 15.

**ΑΠΛΑΙΤΗΣ** (λιδ.): Τίτζι "Αίλαντ 13.000 τόν. ζαχάρεως άμερικαν. λιμένας δάκτης 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 19.20 έναν Ατλαντικόν, δολ. 18.80 έναν Κόλπον με 1.000 τόν. φόρτωσην, 1.500 τόν. έκφρτωσην γκρές τέρμης, 'Ιουλίου 15 - 30.

## ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - ΚΟΤΙΝΕΝΤ

**ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ** (λιδ.): 'Αμβέρσαν 13.000 τόν. χάλιδος Πουέρτο Ρίκο δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 2 - 12.

**ΣΤΡΥΜΩΝ** (λιδ.): Κανέν και 'Αμβέρσαν 27.300 τόν. χάλιδος και γεννικά δύο λιμένας Κόλπου δολ. 3.75 φίο, 'Ιουλίου 2 - 5.

## ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

**ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ**: Ισκεντερούν και Μερσίν 12.600 τόν. χρωμάτιο Μπερντσάιν δολ. 4.75 φίο, 'Ιουλίου 12 - 20.

**ΘΩΜΑΣ Κ. (λιδ.):** Ισκεντερούν 20.000 τόν. χρωμάτιο Μπερντσάιν 14.200 τόν. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 14 - 20.

**ΑΙΓΑΙΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ**: Ισκεντερούν 10.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Ισκεντερούν δολ. 6.15 φίο, 'Ιουλίου 1 - 15.

**ΜΙΧΑΗΛΑ Κ.**: Βομβάνη 10.000 τόν. σιδηρομεταλλεύματος Γιουγκοσλαβίαν λίρας 4.50 φίο με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 25 - Αύγουστος 5.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Γουαμπάρα 13.200 τόν. όρυζας Κελάνητης λίρας 3.92! φίο με 800/600 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Ιουλίου 10 - 25.

**ΣΠΑΡΤΑ** (λιδ.): Μπρισμπάτην 14.000 τόν. άλαισος Ελασσόπορων Τόκο Χακάτα ρέιντς δολ. 6.50 με 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ**: Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.): Ντόρμπαταν 13.650 τόν. όρυζας οινοπεταλέων δυτικής Ιταλίας Κόλπου διατίθενται 2.000 τόν. γκρές φόρτωσην 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσην, 'Ιουλίου 20 - 25.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ** (κ.):

ΑΒΑΝΣ	έτ.	«Κισσαβος»	70	10008	διπλής Θέρονται πάλιαντ 7 'Ιουλ. διά Μπούνταμπεργκ
ΑΓΑΘΩΝ	έτ.	«Πρωτεύς»	68	35477	ανεκ. Πόρτ Χεντλαντ 5 'Ιουλ. διά Φουκουγιάμα
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έτ.	«Αγάπη»	69	10006	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουλ.
ΑΓΑΠΗΝ	έτ.	«Αντζου»	52	6335	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 1 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	έτ.	«Σηγουαίνης»	29	1943	έφθ. Αλεξανδρειαν 7 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ.	«Εδέρμπια»	58	8952	άνεκ. Κέιπ Τάουν 28 'Ιουν. διά Βορμάνη
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ.	«Τζέμινι»	59	5728	άνεκ. Μένα Αχμαντί 15 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛΑ	έτ.	«Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	διπλής Κυνών πολίν 12 'Ιουν. διά Οδησσόν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ.	«Χριστόπολιν»	57	8473	ανεκ. Ζάκυνθον 5 'Ιουλ. διά Φελιζοτόσουε
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ.	«Γιουνιβέρσαλ»	44	1920	ανεκ. Βαλτιμόρων 11 'Ιουν. διά Αργεντινήν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ.	«Τράφιπ Σιπιγκικ»	70	18678	έφθ. Μπραουνοβίλ 28 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	έτ.	«Γκόλφο Άζουλ»	54	8796	άνεκ. Λός Αντέλες 22 'Ιουν. διά Μουροράν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ.	«Καρδαμύλιαν»	55	3057	έφθ. Πόρσακρουν 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ	έτ.	«Αρμενιστής»	68	20527	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 23 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ.	«Άντρεβιρζιν»	51	7066	έφθ. Πειραιάς 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ	έτ.	«Σεάρντνα»	61	10493	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 23 'Ιουν. διά Λισσαβώνα
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ.	«Νικοπάνη»	45	2464	έφθ. Πειραιάς 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ.	«Εύπερια»	62	16565	άνεκ. Φραντζάντ 24 'Ιουν. διά Πουσάν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ.	«Ριό Πάρντο»	59	8067	άνεκ. Ντάρμπιαν 2 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ.	«Μπλού Όράζιον»	56	8267	εις Σουραμπάγια 4 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N.	Βλάχος - Μ. Μακρύνδος	46	2414	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	G.	Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά	49	1932	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ.	«Ντάμπκα»	51	1988	ανεκ. Της 8 'Ιουλ. διά Φελιζοτόσουε
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	έτ.	«Τιτάν»	70	15345	διπλής Παναμά 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ.	«Ντελαγκράταιο»	53	11558	άργει εις Πειραιά από 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ.	«Μαρεγάντες»	55	8254	έφθ. Ούμ Καρ 12 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ.	«Γκόλφο Άζουλ»	57	9921	άνεκ. Βανκούμπερ 6 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ.	«Τούρπτος»	50	5424	έφθ. Μπορτντώ 2 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	έτ.	«Άγ. Στυλιανός»	46	7283	έφθ. «Απανα» Λάγκος 29 Μαΐου
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	'Αχ.	Χαλκούσης	56	7989	άνεκ. Κείπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Αλεξανδρειαν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ.	«Γιουνιβέρσαλ»	46	1892	έφθ. Φελιζοτόσουε 6 'Ιουλ.
ΑΓΝΗ	έτ.	«Καρένα»	47	4391	άνεκ. Ριό Γκράτες 27 'Ιουν. διά Σεβίλην
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	έτ.	«Διαμαντής Ειδική ΑΝΕ»	55	7967	διπλής Παναμά 17 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ.	«Ελικώνη»	69	10008	άνεκ. Βανκούμπερ 6 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	έτ.	«Απς Νικόλας»	56	8846	άνεκ. Λείζερς 7 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΑΔΩΝΙΣ	έτ.	«Αδωνις»	59	12180	έφθ. Μπορτντώ 2 'Ιουλ.
ΑΕΤΟΣ	έλλ.	συμφέροντα	56	8799	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 24 'Ιουν. διά Ματαντί
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατηνής	31	2992	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιληνᾶς	44	1545	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ.	«Γκρήκοποι»	46	4984	εις μεταφοράς Κίναν
ΑΘΕΝ	έτ.	«Διαπούλη»	51	2699	άνεκ. Βερακρούζ 5 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	έτ.	«Πόσιτος»	54	5129	άνεκ. Πειραιάς 5 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΑΘΗΝΑ	έτ.	«Σέλομαρ»	59	8132	έφθ. Βερμάνην 15 'Ιουν.
ΑΘΗΝΑI	έλλ.	συμφέροντα	51	2372	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΘΗΝΑI	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερικῆς	53	3575	άνεκ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουλ. διά Πειραιά	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	έτ.	«Τρανσοπασίφικ»	56	2863	έφθ. Λέγκορν 2 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ.	«Πάκομαρ»	55	10027	άνεκ. Σουούμπα 30 'Ιουν.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	έτ.	«Αθηνιαν»	53	8971	ύπο παραλαβήν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	έτ.	«Πακόλι»	53	11457	έφθ. Μόντρεαλ 2 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	έτ.	«Αθηνιαν»	51	8675	άνεκ. Μένα Αχμαντί 23 'Ιουν. διά Ταϊταγκόκ
ΑΘΟΛΟΝ	έτ.	«Άγκα»	63	9916	άνεκ. Νέαν Υόρκην 17 'Ιουν. διά Ματάνγκας
ΑΘΩΣ	έτ.	«Άθλοζη»	45	13570	έφθ. Σαδάννων 25 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΑΜΠΙΛΙΤΥ	έτ.	«Άθως»	69	10008	άνεκ. Γιακοκάμαν 2 'Ιουλ. διά Νιού Γουεστμινστερ
ΑΙΓΓΙΣ ΓΚΛΟΡΥ	έτ.	«Μαρούτιλλ»	68	9070	άνεκ. Τείμπλ Μπαίν 22 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΡΑ (δ.)	έτ.	«Ντεσότινο»	57	8814	έφθ. Ωλαδέλφειαν 22 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ.	«Κρήτη»	51	8867	διπλής Γιθραλτάρ 21 'Ιουν. διά Ροζάριο
ΑΙΓΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	έτ.	«Βενεοντόρε»	68	9080	άνεκ. Νταδαο 28 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΔΗΤΖΕΝΤ	έτ.	«Εστρέλα Ντομινάντες»	71	15650	άνεκ. Κείπ Τάουν 19 'Ιουν. διά Ναγκόγια.
ΑΙΓΓΙΣ ΛΙΝΚ	έτ.	«Μιασούλπης»	58	8925	έφθ. Απανα (Λάγκος 1 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΔΟΓΙΑΛ	έτ.	«Κρέτε»	58	3383	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΔΟΙΟΥΡΙ	έτ.	«Αιακός»	57	10405	έφθ. Αμπιτζάν 30 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΔΟΙΟΥΡΙ	έτ.	«Αλκιβιάδης»	53	7544	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΕΜΟΡΥ	έτ.	«Νταλτάπι»	55	3596	εις Μπιλμπού ύπο συμπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΡΕΙΤΙΒΕΡΥ	έτ.	«Κάρυκα»	71	11525	άνεκ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΜΥΟ	έτ.	«Άρρης»	55	7561	άνεκ. Κισαράζού 25 'Ιουν. διά Γιοκοσούκα
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ.	«Σουντατάλαντικα»	70	15650	άνεκ. Σαδάννων 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΓΚΝΤΥ	έτ.	«Κίμων»	52	7552	έφθ. Μπρέμερχαφεν 28 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΙΓΓΙΣ ΝΤΙΟΥΤΥ	έτ.	«Σπηντήγουελ»	69	9241	άνεκ. Τείμπλ Μπαίν 25 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΤ' ΟΝΗΡ	έτ.	«Αιακός»	69	9355	έφθ. Ωλαδέλφειαν 22 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΟΥΕΡ	έτ.	«Αιακός»	54	9337	διπλής Νταδαο 28 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΙ' ΙΣ (δ.)	έτ.	«Μαραθωνόδρόμος»	55	11148	άνεκ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΙΓΓΙΣ ΠΡΑΓΙΝΤ	έτ.	«Βενσεντόρε Τρανομάρ	70	9200	εις Αλεξανδρειαν ἀπό 25 'Απρ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ	έτ.	«Αιακός»	51	9337	έφθ. Γιοκοκάμαν 24 'Ιουν.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΕ'ΙΒ Ι	έτ.	Κανάρης	49	8858	άνεκ. Πουάντ Νουάρ 15 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ	έτ.	«Κορονέτη»	71	11500	ύπο παραλαβήν
ΑΙΓΓΙΣ ΣΠΙΡΙΔ	έτ.	«Εστρέλα»	70	9209	εις Βαρκούν 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Καρτίε
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ.	«Κάμεδε»	53	12377	έφθ. Αρχαρούς 1 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	έτ.	«Τοελούη»	58	9305	άνεκ. Χάρητον 30 'Ιουν. διά Αρούμπα
ΑΙΓΓΙΣ ΤΡΕΙ'ΝΤ	έτ.	«Κόρονετ»	70	9025	έφθ. Βρέμην 7 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΘΑΙΝΗ	έτ.	«Σπηντήγουελ»	69	9345	άνεκ. Κοράνη 17 'Ιουν. διά Νουεδίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΘΙΟΥΡΙ	έτ.	«Καραϊσκόκην»	61	13058	άνεκ. Αδανσον 29 'Ιουν. διά Νουεδίτας
ΑΙΓΓΙΣ ΘΙΟΥΤΣΕΡ	έτ.	«Βιαγκουάντια»	51	5678	άνεκ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΝΟΡ	έτ.	«Αρτοίτος»	58	9337	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΤΟΣ	έτ.	«Ελλανική Α.Ε.	45	3805	άνεκ. Κόμη 10 'Ιουν. διά Τοινχάσ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	έτ.	«Θεσσαλονίκη»	65	40043	άνεκ. Αδανσον 29 'Ιουν. διά Νουεδίτας
ΑΙΟΛΙΑ	έτ.	«Ιόνικη»	54	8825	έφθ. Σαδόνια 8 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ.	«Κρέωνη»	51	7860	άνεκ. Ντώρμπον 2 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ.	«Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	έφθ. Αμοτερνταμ 28 'Ιουν.
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ.	«Σαρόνικη»	61	14431	άνεκ. Μπ. Αύρες 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΩΛΙΣ	έτ.	«Μοράνια»	57	9294	διπλής Κυνών πολίν 23 'Ιουν. διά Βάρναν
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΩΝ	έτ.	«Άντρια»	57	2332	έφθ. Ειβονμαρφού 2 'Ιουλ. διά Θεού νίκην
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	έτ.	«Ακρίων»	59	3379	άνεκ. Πόρτ Λιμον 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Μπάριος
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΩΝ	έτ.	«Ακράνιον»	60	4623	άνεκ. Χάρητον ρόδες 7 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	Φ. Κ. Γεωργόνηουλος	55	3356	άνεκ. Σαδόνια 8 'Ιουλ. διά Σάντο Ντομίγκο	
ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ.	«Νάσιοναλ Μαρ. Κ.»	71	10006	άνεκ. Σάντος 30 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ.	«Αλεμάτη»	59	9735	άνεκ. Λας Πάλμας 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ	έτ.	Στρατης Ανδρέαδης	44	7207	άνεκ. Σφάλ 7 'Ιουλ. διά Νέαν Καρδάλην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ.	«Ηλίοις»	55	8280	άνεκ. Μπουνίρες 3 'Ιουλ. διά Χοραμάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	όδ.	Τουσιρινάκη	39	3375	άνεκ. Σφάληθες 24 'Ιουν. διά Ρένι
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	έτ.	«Ναυτίλος ΙΙ»	53	1963	άνεκ. Αλεξανδρειαν 4 'Ιουλ. διά Συριαν
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ.	«Μορτέρο»	47	2389	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ.	«Εμπρός»	54	7234	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΓΙΣ	έτ.	«Λικρίσπα»	55	3003	διπλής Γιθραλτάρ 29 'Ιουν. διά Μεροίνα
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	έτ.	«Αλιάκμωνα»	57	8192	διπλής Παναμά 29 'Ιουν. διά Χιλήν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΙ' ΟΝΗΡ	έτ.	«Αλιάκμων Μαρίνη»	58	7949	άνεκ. Δάντοιχ 6 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	έτ.	«Αλιάκμωνα»	58	9818	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ.	«Αλιάκμων»	57	8266	έφθ. Μανιλά 8 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ Ι. Π.	έτ.	«Ταρσόπα»	56	8192	έφθ. Γένοβαν 6 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	έτ.	«Άρμενιστής»	70	10011	άνεκ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουν. διά Μπέιρα
ΑΛΙΟΘ	έτ.	«Ντινιμαρίνη»	62	9092	άνεκ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
	έτ.	«Ντινιμαρίνη»	56	1803	έφθ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ.

ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου» . . . . .	60	9959	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουναΐνης» . . . . .	53	1886	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διά Συρακούσσας
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Άλκυωνία» . . . . .	49	5048	άνεχ. Ρουέν 29 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρθέρας» . . . . .	47	5441	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. δι' 'Απαπα) Λάγκος
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεόσο» . . . . .	42	6967	έφθ. Σάντος 4 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	έτ. «Πανασ. Γκαλάντε» . . . . .	57	3791	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια» . . . . .	53	4509	εις Πειραιά ἀπό 21 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον» . . . . .	70	10007	έφθ. Καζαμπλάνκα 1 'Ιουλ.
ΑΛΦΑ	έτ. «Στέλαλ» . . . . .	39	1830	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 29 'Ιουν.
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία» . . . . .	48	5021	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο» . . . . .	49	3261	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μορινέρα Βεντούρος» . . . . .	57	10967	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 'Ιουν. διά Σάντος
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «Άργυρ. - Ελλάς» . . . . .	58	4231	άνεχ. Σέρον 6 'Ιουλ. δι' 'Ιμιμιχαμ
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πεντελικόν» . . . . .	70	10006	έφθ. Κόμπε 30 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόουντη» . . . . .	71	1590	έφθ. Κόμπε 30 'Ιουν.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΓΝ	έτ. «Ε. Λουκη» . . . . .	71	1590	άνεχ. Χόκυ Κόκυ 4 'Ιουλ. διά Μανιλαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕΓΣ	έτ. «Ε. Λύρα» . . . . .	71	1590	άνεχ. Χόκυ Κόκυ 7 'Ιουλ. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΓΚ	έτ. «Ε. Λούναρ» . . . . .	70	1590	έφθ. Βερμούδας 10 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Ελλ. Γραμ. Άμερ.	52	16485	άνεχ. Πουάντ α Πλέρ 2 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΜΕΡΦΩΝ (δ.)	έτ. «Άττικα» . . . . .	53	11466	ύπο παραλαβήν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σάντον Παρασκευή» . . . . .	20	3126	έφθ. "Αντίο 15 'Ιουν.
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πλάτε» . . . . .	47	2191	άνεχ. 'Αμβέρσαν 1 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Άθως» . . . . .	52	3653	έφθ. Ρότερνταμ 29 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «Εστρέλλα Όσεανικα» . . . . .	57	8617	έφθ. Βακαγιάμα 30 'Ιουν.
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Άμυνα» . . . . .	49	3831	άνεχ. Μπανάρτα 26 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβηττός» . . . . .	70	10006	άνεχ. Νταρμπαν 24 'Ιουν. δι' 'Αμπέρσαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ» . . . . .	45	5789	άνεχ. Κιρκαλντύ 7 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μιντγουεστ» . . . . .	59	7965	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έλλην. ουμφέροντα	57	1367	έφθ. Γένοβαν 31 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιου . . . . .	52	2039	άνεχ. Μπανάρτα Μαχορ 22 'Ιουν. διά Μωχαμέντες
ΑΝΔΡΙΟΤΗΣ	έτ. «Ενεονάντα» . . . . .	56	8818	έφθ. Ταλκαρούαν 11 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνοντους» . . . . .	57	11978	άνεχ. Μπανάρτα Μαχορ 22 'Ιουν. διά Μωχαμέντες
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΛΑΝΤ	έτ. «Μαρλίνες Άρμαντόρα» . . . . .	67	3974	έφθ. Βακαγιάμα 29 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΩΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ» . . . . .	69	99460	άνεχ. Σπ. Αίλαντ 29 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν» . . . . .	68	21399	άνεχ. Σιδερέν 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ιντερόσθεαν» . . . . .	69	21399	έφθ. Ρίο Ιανείρο 1 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «Οσεανίκ Όιλ» . . . . .	70	98983	άνεχ. Ράς Τανόρα 5 'Ιουλ. διά Χάρην
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑΓ'ΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ Όσεανικ» . . . . .	70	105855	άνεχ. Ράς Τανόρα 11 'Ιουν. διά Μίλφροντ Χάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σπ. Τράνσοπορτ» . . . . .	70	99460	άνεχ. Μίλφροντ Χάφεν 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανοσεανίκ Τ. Κ.» . . . . .	69	99849	άνεχ. Σιδερέν 26 'Ιουν. διά Τενερίφην
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΞΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσόσαφικ Μαρίνη» . . . . .	69	98983	διπλήθε Ντέρβερ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Γουώτεργ.» . . . . .	70	107091	διπλήθε Κωνιτάντζαν 24 'Ιουν. διά Κυνοτάντζαν
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα» . . . . .	45	7072	άργει εἰς Πειραιά 7 ἀπό 15 'Ιαν.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα» . . . . .	54	2489	άνεχ. Οζάκαν 7 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «Αναδίς» . . . . .	61	22053	έφθ. 'Αστορία 1 'Ιουλ.
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «Υππτάς» . . . . .	70	10006	ύπο παραλαβήν
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πιανμάρες» . . . . .	53	4635	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΑ	έτ. «Ιντερόδεεαν» . . . . .	58	1139	άνεχ. Τορόντο 6 'Ιουλ. διά Ασταμπούλα
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «Κάστωρ» . . . . .	49	4933	άνεχ. Κόμπε 20 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Στάρκο» . . . . .	47	2111	έφθ. Μασσαλίαν 5 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σιμάπτα» . . . . .	57	5728	άνεχ. Ρεσιφ 6 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Μαράστρο» . . . . .	47	5932	έφθ. Σάντος 4 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Έφ. Ναβάλ» . . . . .	48	4804	έφθ. Ρότερνταμ 16 'Ιουν.
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβ» . . . . .	47	2553	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους» . . . . .	57	12113	άνεχ. Πούλο Μπούκρομ 4 'Ιουλ. διά Πούλο Σαμπού
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Αγγελικό Δόξα» . . . . .	67	24807	άνεχ. Βανκούμπερ 28 'Ιουν. διά Μεζίκο
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	έτ. «Αγγελικό Χάρις» . . . . .	71	30192	εἰς Τανάρο 20 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	έτ. «Αγγελικά Πτερά» . . . . .	58	9585	άνεχ. Ντάρμπαν 20 'Ιουν. διά Μανζανίλο (Μεζ.)
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικοί Δυνάμεις» . . . . .	59	9584	άνεχ. Αμδυρόγονον 23 'Ιουν. διά Κόλπουν ΗΠΑ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Εφ. Κρουσάντερα» . . . . .	63	20625	άνεχ. Τενερίφην 30 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπουν
ΑΝΤΖΗ (δ.)	έτ. «Κοριάννα» . . . . .	58	21986	άνεχ. Τείμπλ Μπαίν 22 'Ιουν.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο» . . . . .	57	12558	έφθ. Κολομπο 30 'Ιουν.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Φίλια» . . . . .	59	24716	έφθ. Αμπιτζάν 18 'Ιουν.
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Μαργκρένοντα» . . . . .	49	7832	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Εγκελίκη Πτερά» . . . . .	46	2957	άνεχ. Λομπρούτι 21 'Ιουν. διά Γάνδην
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Εύθαλασσαία» . . . . .	61	13515	άνεχ. Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά Μοιμάσα
ΑΝΤΩΝΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Στιλία» . . . . .	58	7893	διπλήθε Κωνιτάντζαν 30 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	έτ. «Βαλεντσιάνα» . . . . .	50	2167	έφθ. Ντάρμπαν 8 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	έτ. «Αντωνύν» . . . . .	61	10952	ανεχ. Βιζακαπανάρ 29 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Σωτήρας» . . . . .	59	6859	έφθ. Κισαράζου 29 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Απόλλων» . . . . .	68	15353	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Ερίττα» . . . . .	70	18662	έφθ. Ντάρμπαν 22 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΙ (δ.)	έτ. «Μαργκράντε» . . . . .	57	22479	έφθ. Κολομπο 30 'Ιουν.
ΑΝΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Αφρούμαρ» . . . . .	61	11127	έφθ. Αμπιτζάν 4 'Ιουλ. διά Βρυττόντον
ΑΝΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λουνάρ» . . . . .	54	7325	έφθ. Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά Γάνδην
ΑΝΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Παρνές» . . . . .	49	1502	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Κυνοτάντζαν
ΑΝΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Αραμίς» . . . . .	67	16210	έφθ. Φουκουγιάμα 20 'Ιουν.
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «Αράπη» . . . . .	70	10006	έφθ. Σιδερέν 22 'Ιουν.
ΑΡΑΝ	έτ. «Ετοίκα» . . . . .	70	9870	έφθ. Σιδερέν 29 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Οσεανόφαρίγκη» . . . . .	56	8823	άνεχ. Βαρκελώνην 22 'Ιουν. διά Τοκοπίλα
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Άργος» . . . . .	61	13553	έφθ. Βακαγιάμα 27 'Ιουν.
ΑΡΓΟΣ	έτ. «Άργυρο» . . . . .	69	10006	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 28 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΑΡΓΩ	έτ. «Άργυρω» . . . . .	64	2763	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΑΡΔΑΣ	έτ. «Άρδας» . . . . .	69	3654	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. δι' Ικίν
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	έτ. Κων. Σ. Χαλκίας	58	1018	άνεχ. Ντάρμπαν 1 'Ιουλ. διά Πόρτα ντε Μπούκ
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λέο Ναβιγκέσιον» . . . . .	58	23307	άνεχ. Πιοκοχάμον 4 'Ιουλ. διά Τάιμα
ΑΡΗΣ	έτ. «Άρης» . . . . .	70	10007	άνεχ. Αν'κονα 29 'Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Αστρο Ασεντέντε» . . . . .	47	7173	έφθ. Ντάρμπαν 5 'Ιουλ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «Λιμπραμάρ» . . . . .	69	9038	έφθ. Γενόβαν 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΑ	έτ. «Αριδάνον» . . . . .	49	6403	έφθ. Κοκούρα 4 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνανίτον» . . . . .	62	12038	άνεχ. Μπούλεν Μπαίν 24 'Ιουν. δι' Απαπα) Λάγκος
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Κάνοντους» . . . . .	57	11897	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΑΓΡΑΣ	έτ. «Αλμα» . . . . .	56	8753	εἰς θαυτινήγκατα ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάνουν» . . . . .	71	11700	άνεχ. Μουρόπαρ 15 'Ιουν. διά Τσουντζίν
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντομίο» . . . . .	46	7783	διπλήθε Παναμά 22 'Ιουν. διά Χόκυ Κόκυ
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πινδάρος» . . . . .	58	10226	άνεχ. Ντάρμπαν 4 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας» . . . . .	68	10009	άνεχ. Ριγεκαν 30 'Ιουν. διό Θεο) νικν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Αριστείδης» . . . . .	45	8422	άνεχ. Απαπα) Λάγκος 20 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΟΣ	έτ. «Εξόρμοποις» . . . . .	37	4635	άνεχ. Κέιπ Τάουν 30 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Πινδάρος» . . . . .	57	6452	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 6 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Φούμεντον» . . . . .	69	10009	άνεχ. Ντάρμπαρ 2 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	έτ. «Μαρινότολο» . . . . .	58	8805	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Πανασουόνεαν» . . . . .	56	8984	άνεχ. Ιμιμιχαμ 4 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο» . . . . .	58	8920	άνεχ. Κάργκας 4 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Κάργκας Τρανσόπασίφ.	71	11722	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝ	έτ. «Λύρενς» . . . . .	45	7351	άνεχ. Ιμιμιχαμ 4 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝ	έτ. «Αστρο Μαρίνο» . . . . .	60	10710	άνεχ. Σάντος 27 'Ιουν. διά Πουερτο Καμπέλο
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Νόδερες Τρανσόδεεανι	59	8814	άνεχ. Ναγκόνια 20 'Ιουν. διά Ντάρμπαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Ολ' προς» . . . . .	56	10182	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 7 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝΗΣ	έτ. «Σύμβολο» . . . . .	58	7671	έφθ. Αυδούργον 3 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΟΝΗΣ	έτ. «Προσπάθεια» . . . . .	69	24599	άνεχ. Σίδνευ 22 'Ιουν. διά Στάθαγκερ
ΑΡΙΣΤΟΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. Θεοδωρίδης κ.λ.π. . . . .	44	4856	άνεχ. Μόντεραλ 22 'Ιουν. διά Γόνυνια
ΑΡΙΣΤΟΦΙΔΟΣ	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ» . . . . .	57	10503	διπλήθε Παναμά 17 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
	έτ. «Οσεάνικα Σέντραλ» . . . . .</td			

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ.	«Έμπρός»	43	2905	διπλής 'Αμβέρσαν 5 'Ιουλ. διά Ταριχ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ.	«Άρμονία»	61	9443	άνεκ. Ρουέν 2 'Ιουλ. διά Μητέρα
ΑΡΟΣ	έτ.	«Άλεξιά»	48	3783	έφθ. Κουζάι 28 'Ιουν.
ΑΡΠΑ (δ.)	έτ.	«Άρπα»	52	10099	εις Τοιταγκόκ όπο 31 Μαΐου
ΑΡΤΑ	έτ.	«Σηγουαίνς»	55	1875	άνεκ. Γενούδαν 8 'Ιουλ. δι' 'Αμπιτζάν
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2	έτ.	«Ντόρικα»	58	9603	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ.	«Εσπέρια»	62	15781	έφθ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ.	«Άρτεμις»	50	8893	έφθ. Φρέμαντλ 5 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ.	«Σπάνυμελ»	49	1564	έφθ. Σπαλατον 5 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ.	ελλήν. συμφέροντα	54	5240	έφθ. Ατατζι 4 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ.	«Άρχαγγελο»	63	15929	άνεκ. Λός 'Αντζελες 21 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ.	«Ασώματοι»	60	10142	διπλής Ντούρερ 7 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ.	«Ατλαντις»	59	9013	άνεκ. Γιαστάια 1 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ.	«Ολυμπος»	66	16142	άνεκ. Ντώρμπαν 16 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ.	«Ζέπαγκους»	68	25755	άνεκ. Ναγκόγια 29 'Ιουν. διά Κιαραζού
ΑΡΧΩΝ	έτ.	«Αστροβαλέτωρ»	51	1991	άνεκ. Τάμπα 12 'Ιουν. διά Κασθαγκένα (Κολ.)
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ.	«Αντζελικαπλή»	51	7594	άνεκ. Τοάρεστων 26 'Ιουν. διά Σαδόνα
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ.	«Πανορμίτης»	50	7657	άργει εἰς Πειραιά όπο 10 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΒΥΕΙΜ	έτ.	«Σαννερουσείμη»	54	5605	έφθ. Άλεξανδρειαν 5 'Ιουλ.
ΑΣΜΠΟΥΡΗ	έτ.	«Άσμουρην»	56	10542	άνεκ. Κερμπί 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ.	«Άλαντζε»	48	2577	άνεκ. Μιζουόρια 10 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΑΣΠΑΣΙΑ	Ραφ. Δ. Μελαχροινός & Υιοι	47	2465	άργει εἰς Πειραιά όπο 6 'Απρ.	
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ.	«Άσπιδοφόρος»	60	11128	άνεκ. Λουέα 6 'Ιουλ. διά Κοθερχάρ
ΑΣΠΙΔΟΣ	έτ.	«Φιαντόρα»	59	9999	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 30 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΑΣΣΙΟΣ	έτ.	«Ντόρικ»	63	13461	άνεκ. Ντακάρ 30 'Ιουν. δι' 'Άλεξανδρειαν
ΑΣΤΕΡΙ	έτ.	«Άφρομαρ»	65	6200	έφθ. Γκουαγιάκιλ 26 'Ιουν.
ΑΣΤΕΡΩΝ	έτ.	«Άστρον»	52	1939	άνεκ. Στεττίνιον 5 'Ιουλ. διά Χάβρην
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ.	«Άστρομποτος»	60	3890	έφθ. Λεισόες 7 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ.	«Άσθλαν»	56	6156	άνεκ. Τενερίφων 23 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ.	«Σηγουαίνς»	55	1916	έφθ. -Απαπα/Λάγκος 28 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ.	«Άφρομαρ»	66	6235	άνεκ. Μεσσαλίαν 6 'Ιουλ.
ΑΤΖΙΑΙΤΥ	έτ.	«Άτζιλιτυ»	49	4641	άνεκ. Πειραιά 4 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ.	«Βλαμανί»	55	1941	έφθ. Λονδίνον 2 'Ιουλ. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ.	«Στάρ»	63	15921	άνεκ. Ντακάρ 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	έτ.	«Ελληνικός Πλούτος»	70	9426	έφθ. Τειβάγκταν 14 'Ιουν.
ΑΤΛΑΣ	έτ.	«Ανάξ»	58	9724	έφθ. Τής 8 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ.	«Άτλας»	52	11516	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ.	«Άτρωτος»	53	13675	άνεκ. Ρας Τανούρα 15 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ.	«Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	έφθ. Κιαραζού 3 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ	έτ.	«Φάρος Σίππιγκ»	71	14000	έφθ. Σάντος ρόδς 7 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ.	«Εύροσιπηγκ»	53	6160	άνεκ. Μπαντάρ Μαχοάρ 29 'Ιουν. διά Κάντλα
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ.	«Μαργούριντια»	53	12305	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ	έτ.	«Λαμπο»	48	1501	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΔΙΣ	έτ.	Σανθόπουλος & Σιά	49	1157	άνεκ. Μπαρέιν 24 'Ιουν. διά Ντάς 'Αιλαντ
ΑΥΔΟΣ (δ.)	έτ.	«Άγιδος»	52	11237	διπλής Κυν/πολιν 19 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΥΡΑ	έτ.	«Σηγουαίνς»	54	1756	άνεκ. Γιοκοχάμιν 11 'Ιουν. διά Κείπ Κουδίε
ΑΦΟΒΟΣ	έτ.	«Άφοβος»	68	35477	άνεκ. Αύγυστον 19 'Ιουν. διά Μανρόδα
ΑΦΡΙΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ.	«Τελοσαράρ»	37	5613	διπλής Κυν/πολιν 27 'Ιουν.
ΑΦΡΟΣ	έτ.	«Σανλαντι»	53	3327	άνεκ. Καλλό 3 'Ιουλ. διά Χαϊφά
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ	έτ.	«Νέατωρ»	49	2036	ύπο παραλαβήν
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	έτ.	«Μάλοαιμ»	49	2755	διπλής Μπρουνόμπουτελ 25 'Ιουν. διά Τέξας
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ.	«Μανονίτεντ»	63	31275	άνεκ. Ντώρμπαν 26 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Πλεύεύς	65	21505	έφθ. Ρεθέναν 14 'Ιουν.
ΒΑΛΛΑΣ	έτ.	«Άστρο Μαντάντε»	60	29967	άνεκ. Πόρτο Τόρες 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	έτ.	«Λανάντο»	41	5295	άνεκ. Κάλλαρο 3 'Ιουλ. διά Χαϊφά
ΒΑΡΤΕΜΠΕΡΓΚ	N. Βαρδινογιάννης	56	20022	άνεκ. Καλλό 3 Σαλαδί 26 'Ιουν.	
ΒΑΣΙΑ	έτ.	«Κασσίνι»	53	8484	άνεκ. Πόρτο Τόρες 29 'Ιουν. δι' 'Αρζέβ
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	έτ.	«Τούτσαο»	56	4053	άνεκ. Ντώρμπαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ.	«Κομέροισαλ Μαριτάιμ»	54	8603	έφθ. Σάντος 1 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ.	«Τίκλοφ Άζουλ»	62	10741	άνεκ. Θάντερ Μπαίν 17 'Ιουν. διά Βαλένθια
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ.	«Μάγια»	43	5331	έφθ. Κέπι Τάουν 2 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΑΝΗ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ.	«Γκραϊτοια»	65	40043	άνεκ. Οζάκαν 26 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ.	«Τρασοσεάνικ»	56	21716	διπλής Κυν/πολιν 2 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ.	«Θεμιστοκλῆς»	27	16435	άνεκ. Μαλάγα 7 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΒΕΑΜΠΑ	έτ.	«Γουνέρλαν Μπρίλιανς»	59	43373	άνεκ. Ρας Τανούρα 26 'Ιουν. διά Τρίνινταν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ.	«Βέλμπου»	47	1998	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΚΤΟΡΙΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	Γιουνιβέρσαλ Κάρκον	45	1892	έφθ. Κυν/πολιν 5 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ.	«Άρτορ Μαέστρο»	58	13186	άνεκ. Μένα 'Αχμαντ 24 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ.	«Ρέα»	58	8510	άνεκ. Οζάκαν 26 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ.	«Ναυαρίνον»	49	2334	διπλής Κυν/πολιν 2 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες
ΒΙΡΜΑ	έτ.	«Βιρτζίνια ΚΜΕΩ»	54	8251	έφθ. Αματερνταμ 3 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ.	«Άστρο Άσουάντε»	54	6229	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΒΡΟΥΓΑΙΔΑ	έτ.	«Ελληνική Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ.	«Δημητραϊαν	56	8414	έφθ. Μπαντάρ Μπαντάρ 26 'Ιουν.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ.	«Πυζίας»	59	9374	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΑΛΑΤΑ	έτ.	«Μποτάπο»	61	18588	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΑΛΗΝΗ	έτ.	«Πόμαρ»	37	2159	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ.	«Γαλήνη»	60	10186	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ.	«Γαύριον»	53	13649	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ.	«Γαλήνη»	56	6424	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΑ	έτ.	«Ελληνική Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ.	«Άντεμινάδ Σέθεν»	52	2824	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΦΩΡΓΙΑΣ	έτ.	«Κ.Α.Μ.Α.»	60	23451	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	έτ.	«Φόλοβικ»	53	6241	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ.	«Άβε Μαρία»	62	16765	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	61	18796	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876	
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ.	«Μίνας»	48	10928	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΑΣ	έτ.	«Κ.Α.Μ.Α.»	58	16605	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ.	«Κρέτα»	39	2958	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΖΥΛΑΣ	έτ.	«Άλμαζόρη»	70	10006	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ.	«Μαρπότζολ»	68	9071	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ.	«Αίτζιανι	70	18634	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Θ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ.	«Σπτάντη»	69	10006	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ.	«Άλμπα»	70	19162	άνεκ. Βαρδινογιάννης 1876
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	Ανδρέάδης	43	7176	έφθ. Αματερνταμ 2 'Ιουλ. διά Σλάγκεν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Γκόλφος»	57	12729	άνεκ. Χώπουντος 3 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Κονκουίστα»	60	41982	άνεκ. Λιβερπούλ 5 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ.	«Χουμάνιτας»	63	11194	άνεκ. Ντακάρ 18 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.)	έτ.	«Τεξ - κοκλ.»	52	6033	άνεκ. Αμπιτζάν 21 'Ιουλ. διά Χάβρην
ΓΙΝΑ	έτ.	«Πεντάς»	65	21374	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ.	«Αχιλ. Χαλκούονης»	65	28945	εἰς Πειραιά (έπισκευαι)
ΓΙΟΥΠΤΙΕΡ	έτ.	«Λαναράς»	53	3899	έφθ. Λειζόες 7 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΡΟΝΤΟΥΝ	έτ.	ελλήν. συμφέροντα	71	10000	άνεκ. Μπελαδόν 4 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ.	«Άστούριας»	52	8129	έφθ. Δουλήνος 5 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΤΑ	έτ.	«Γιουροδίπη»	56	4048	έφθ. Ματαντί 19 'Ιουν.
ΓΚΑΛΑΞΥ	έτ.	«Παλόμα»	50	6057	άνεκ. Μασσαλίαν 7 'Ιουν. διά Ρεύνιδον
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Τρανσόμαρ»	52	2676	ύπο παραλαβήν
ΓΚΙΚΑΣ	έτ.	έλλην. συμφέροντα	45	3312	έφθ. Πλότες 5 'Ιουλ.
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)	έτ.	«Ρείνατε»	61	28917	άνεκ. Λαδάντ 21 'Ιουν. δι' "Ιμμιγχαν
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	Δούρος - Βογανάτος	48	2358	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ.	«Γκίμπλε»	54	12968	άνεκ. Γιουροπόρτ 30 'Ιουν.
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ.	«Μαρπόλαρια»	58	19152	άνεκ. Πόρταντ 21 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΚΛΟΥΡ ΚΟΙΝ'	έτ.	«Τρανσόμαρ»	52	2077	άνεκ. Βρούτουτ 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΚΛΟΥΡ ΛΑΝΤ	έτ.	«Γκόλντ Κόιν»	52	1957	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουν.
ΓΚΛΟΥΡ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ.	«Αστροκρατία»	30	3011	ύπο παραλαβήν
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ.	«Σαιντ Κρουά»	71	73201	άνεκ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
	έτ.	«Πετρομόρ»	56	21049	άνεκ. Ρουέν 5 'Ιουλ. διά Κιουρασάο

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ . . . . .	έτ. «Γκόλντεν Κρός» . . . . .	68	11148	άνεχ. Μπωμόντ 15 'Ιουν.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΝΣ . . . . .	έτ. «Γκόλντεν Λάνς» . . . . .	69	11148	άνεχ. Καλλάο 21 'Ιουν. διά Σέτε
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΙΣ . . . . .	έτ. «Γκόλντεν Φλίς» . . . . .	69	11148	άνεχ. Τοκοπίλα 5 'Ιουλ.
ΓΚΟΡΝΤΙΑΝ . . . . .	έτ. «Μαρβιτράντ» . . . . .	59	10526	άνεχ. Σάντο Ντομίγκο 7 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΠΙ . . . . .	έτ. «Φράνγκυμουτζ» . . . . .	49	2641	έφθ. Μπάρον 17 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ . . . . .	έτ. «Ολινάρες» . . . . .	57	9132	άνεχ. Χαινάκης 4 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΐΤ . . . . .	έτ. «Λιττλ Μπήρ» . . . . .	63	15373	έφθ. Βακαγάμα 5 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΐΜ . . . . .	έτ. «Ρόμπλο ντέ 'Ορο» . . . . .	62	15389	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.) . . . . .	Ίω. Λάτσος . . . . .	52	11580	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΙΣ Σ.Λ . . . . .	έτ. «Ελλοπέρερ» . . . . .	71	14900	άνεχ. Αιθέρεοαν 27 'Ιουν. διά Λός 'Αντζελες
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ . . . . .	έτ. «Κανλόκαρ» . . . . .	58	10139	διήλθε Παναϊτ. 2 'Ιουν. διά Κορέαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΐΝΤ . . . . .	έτ. «Κλέιντ» . . . . .	52	15762	διήλθε Παναϊτ. 7 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΖ . . . . .	έτ. «Όπαλο» . . . . .	68	22531	άνεχ. Γκλάγκ 29 'Ιουν. διά Κ-άν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ουνζ» . . . . .	68	26366	άνεχ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΐΑ . . . . .	έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλ» . . . . .	52	15729	διήλθε Γιεραλτάρ 20 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.) . . . . .	έτ. «Ηρών» . . . . .	61	15979	άνεχ. Λιοσαθώνα 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΡΑΒΙΑ . . . . .	έτ. «Γραβίδια» . . . . .	51	2133	διήλθε Κωνιών πολιν 5 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII . . . . .	«Ελληνική Α.Ε. . . . .	44	7227	άνεχ. Μπάρο 7 'Ιουν. διά Ντώρμπαν
ΔΑΜΩΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Άρμπα» . . . . .	55	11307	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΔΑΝΑΗ ΙV . . . . .	Πηγή 'Αλεξάτου . . . . .	46	1831	άνεχ. Αυγπάτζαν 12 'Ιουν. διά Πειραιά
ΔΑΝΑΟΣ . . . . .	έτ. «Δαναός» . . . . .	39	4569	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουλ. διά Ντουάλα
ΔΑΝΑΟΣ . . . . .	Πηγή 'Αλεξάτου . . . . .	43	1845	άνεχ. Γκρέλογκ 29 'Ιουν. διά Κ-άν
ΔΕΛΦΟΙ . . . . .	έτ. «Δελφοί Πριμέρα» . . . . .	48	1553	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Πασάγιες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . . . .	έτ. «Διολία» . . . . .	59	9312	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ . . . . .	έτ. «Γκούλιβερ» . . . . .	71	9000	εις Σκαρεμαγκά ύπο συμπλήρωσιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. . . . .	έτ. «Δέσποινα Α.» . . . . .	35	3724	άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. . . . .	έτ. «Άντασιος» . . . . .	37	2002	έφθ. Πόρτ Σουδάν 8 'Ιουλ.
ΔΕΥΤΕΡΟΝ . . . . .	έτ. «Μανωπούλου» . . . . .	37	4989	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.) . . . . .	«Σιντιγκ Ντεβέλοπμεντ» . . . . .	63	16417	άνεχ. Ντράμπαν 27 'Ιουν. διά Ντεράντε
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.) . . . . .	«Σιντιγκ Ντεβέλοπμεντ» . . . . .	64	16417	άνεχ. Θάλιουθ 18 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΔΗΜΗΤΡΑ . . . . .	έτ. «Σάντος» . . . . .	58	9325	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. διά Άνναμπα
ΔΗΜΗΤΡΑ . . . . .	έτ. «Πλέν Μάλ» . . . . .	53	2379	άνεχ. Βουνέρκην 1 'Ιουλ. διά Άλεξάνδρειαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ . . . . .	έτ. «Θήβαιοι» . . . . .	58	8636	ύπο παραλαβήν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ - ΓΙΩΡΓΟΣ . . . . .	έτ. «Άράπκο» . . . . .	56	3369	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιουν. διά Ντουάκοτ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ . . . . .	έτ. «Ντιμάκο» . . . . .	49	3676	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδς 14 Μαΐου διά Τοιγκάτο
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. . . . .	έτ. «Φιργούνινες» . . . . .	55	3534	έφθ. Χοντέντα 18 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ . . . . .	έτ. «Θεοπατώρων» . . . . .	56	8782	άνεχ. Βανκούμπερ 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μινέρβα» . . . . .	44	13486	έφθ. Ιμιγκαμ 30 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . . . . .	έτ. «Φιλιόρι» . . . . .	63	10523	άνεχ. Βιλιμπάτων (Β.Κ.) 21 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . . . . .	έτ. «Τρανσμεντιτεράνεαν» . . . . .	51	6895	έφθ. Βαλτόρην 1 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ . . . . .	έτ. «Κολόνι» . . . . .	49	3948	έφθ. Μάντεστερ 28 'Ιουν.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ . . . . .	Μ. Γκιγκλιλίνης . . . . .	52	1812	άνεχ. Σπέτζια 3 'Ιουλ. διά Βαλένθια
ΔΗΜΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρπινένες» . . . . .	52	8790	άνεχ. Επάργεια 10 'Ιουν. διά Πειραιά
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ . . . . .	έτ. «Δπλος» . . . . .	54	4486	άνεχ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Χάροκουρτ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.) . . . . .	έτ. «Γκρόνοτοουν» . . . . .	71	10007	άνεχ. Βαλτόρην 1 'Ιουλ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ . . . . .	N. Βαρδινογιάννηνς . . . . .	58	16277	άνεχ. Βιλιμπάτων (Β.Κ.) 21 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ . . . . .	έτ. «Διάκαν» . . . . .	59	4218	έφθ. Αύνισταν 1 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	έτ. «Διάκαν Προγκρές» . . . . .	58	4225	άνεχ. Χορμασάρχ 19 Μαΐου
ΔΙΟΝΥΣΗΣ . . . . .	έτ. «Φούρκερο» . . . . .	58	9087	έφθ. Μπάρι 30 'Ιουν.
ΔΙΡΟΥΣ II . . . . .	έτ. «Πλάινηρη» . . . . .	50	1515	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδς 5 'Απρ.
ΔΙΩΝΗ . . . . .	έτ. «Άστρο Ντικόξο» . . . . .	59	7801	άνεχ. Βούρμπαν 3 'Ιουλ.
ΔΡΥΜΑΚΟΣ . . . . .	έτ. «Παρίντα» . . . . .	57	9722	άνεχ. Βούρμπαν 30 'Ιουν. διά Τρινινταντ
ΔΥΡΟΣ . . . . .	έτ. «Μαιανδρος» . . . . .	55	6190	έφθ. Χορμασάρχ 10 'Ιουν.
ΔΩΔΩΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Διόνυσος» . . . . .	54	2271	άνεχ. Μπάρην 22 'Ιουν. διά Ντωρμπαν
ΔΩΡΟΣ . . . . .	έτ. «Μαροίμα» . . . . .	49	11313	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΕΒΗ . . . . .	έτ. «Ηγκλ» . . . . .	70	10006	άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουν. διά Πόρτ Χάροκουρτ
ΕΒΡΟΣ I . . . . .	έτ. «Έβρος Ι» . . . . .	70	3654	άνεχ. Γιοκούμαν 2 'Ιουλ. διά Χιροσίμα
ΕΙΡΗΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Άστρο Καστελλάνο» . . . . .	56	9041	άνεχ. Ήστχαμ 25 'Ιουν. διά Αμουαίν Μπαίν
ΕΙΡΗΝΗ Κ. . . . .	έτ. «Σάντα Ειρήνη» . . . . .	58	8005	έφθ. Κόνακρο 25 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Μ. . . . .	Έφοι Καρμίρον . . . . .	44	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛ . . . . .	έτ. «Λακωνική» . . . . .	48	3269	εις Περού από 19 Μαρτ. (Επισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ . . . . .	έτ. «Θόρρος» . . . . .	54	7835	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Απρ. διά Χούγκναμ
ΕΚΑΛΗ . . . . .	έτ. «Καρνέασιον» . . . . .	63	14203	άνεχ. Βανκούμπερ 18 'Ιουν. διά Τοινθαγκτάο
ΕΚΤΩΡ . . . . .	έτ. «Άλμπιον» . . . . .	52	4423	άνεχ. Χακοδάτην 23 'Ιουν. διά Ινταδόν
ΕΚΤΩΡ . . . . .	έτ. «Μαρμαντάτο» . . . . .	70	16258	άνεχ. Βιτόραν 30 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΚΤΩΡ . . . . .	Έ. Σαρδάς κ.λ.π. . . . .	50	2643	άνεχ. Ντουάλα 28 'Ιουν.
ΕΛΕΙΨ ΣΤΕΡΙΑ II . . . . .	έλλην. ουμφέροντα . . . . .	44	2524	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΝΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Αρίες» . . . . .	48	1759	άνεχ. Κόρυτον 17 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΛΕΝΑ . . . . .	έτ. «Στανίνα» . . . . .	70	88866	άνεχ. Λαύριον 16 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΕΛΕΝΑ . . . . .	έτ. «Παρίντα» . . . . .	44	5202	έφθ. Χαλκίδη 18 'Ιουν.
ΕΛΕΝΑ Μ. . . . .	έτ. «Χρυσέλενα» . . . . .	63	1196	άνεχ. Ντακάρ 26 'Ιουν. διά Κολαμπάρ
ΕΛΕΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Βιότα Ριος» . . . . .	52	12239	έφθ. Στιγνέας 6 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ . . . . .	έτ. «Ανδρία» . . . . .	48	8420	άνεχ. Σάντος 4 'Ιουλ. διά Μη. 'Αύρες
ΕΛΕΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Εύοινος» . . . . .	58	2739	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.) . . . . .	έτ. «Αλάντε» . . . . .	47	2577	άνεχ. Πενάγκ 4 'Ιουλ. διά Γουαμπόα
ΕΛΕΝΗ Η. Φ. . . . .	Nik. Βαρδινογιάννης . . . . .	58	12680	άνεχ. Σαίν Μιχαέλς 28 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.) . . . . .	έτ. «Φράγκα» . . . . .	63	9858	έφθ. Κόπη 2 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Μ. . . . .	έτ. «Μίνως» . . . . .	49	11389	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Τ. . . . .	έτ. «Ελενημαρί» . . . . .	58	8523	άνεχ. Ειλάτ 3 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ Τ. . . . .	έτ. «Ελτο» . . . . .	50	4294	άνεχ. Εργασίες εις Πειραιά από 12 'Απρ.
ΕΛΕΝΗ Τ. . . . .	έτ. «Τόσνελ» . . . . .	46	1588	άργει εις Πειραιά από 9 Φεβρ.
ΕΛΕΝΙΤΣΑ Σ. . . . .	έλλην. ουμφέροντα . . . . .	52	2929	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρλίνεας» . . . . .	54	8886	άνεχ. Αστόντ 27 'Ιουν.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ . . . . .	'Ηλ. Τομούλης . . . . .	29	2581	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουλ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ . . . . .	έτ. «Ευτόλιο Ι» . . . . .	49	4605	έφθ. Αλεξάνδρειαν 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ . . . . .	έτ. «Τρανσπασίφικ» . . . . .	56	4380	άνεχ. Θεού νικην 26 'Ιουν. διά Βιρυττόν
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ . . . . .	έτ. «Αλάντε» . . . . .	48	2548	άνεχ. Κόμπε 17 'Ιουν. διά Σαγκάπη
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΑΚΥΩΝ . . . . .	έτ. «Ετέρνιτυ» . . . . .	70	18734	άνεχ. Αύγυνταν 27 'Ιουν. διά Γιεραλτάρ
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	43	7989	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 7 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΑΝΙΚ ΛΟΡΕΑ . . . . .	έτ. «Τρανσπασίφικ» . . . . .	62	6666	έφθ. Ντώρμπαν 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΜΕΝΤ . . . . .	έτ. «Αστρο Φίρμε» . . . . .	60	7297	άνεχ. Ντώρμπαν 27 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ . . . . .	έτ. «Τρανσπασίφικ & Βιονινή» . . . . .	54	8121	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΝΤΩΦΙΝ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	60	7297	έφθ. Καλκούτον 30 'Ιουν.
ΕΛΛΑΝΙΚ ΠΑΓ' ΟΝΗΡ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7989	άνεχ. Κέιν Τάουν 27 'Ιουν. διά Πειραιά
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	62	6659	άνεχ. Αύγυνταν 27 'Ιουν. διά Χιούστον
ΕΛΛΑΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7989	άνεχ. Βάλδικης Μπαι 23 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΑΝΙΚ ΤΣΑΡΜ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	59	9550	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΕΡΟΣ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 'Ιουν. διά Κοσίν
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	52	2778	όπιλθε Βιραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Κάρυκο» . . . . .	57	7068	άνεχ. Καλκούταν 3 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΑΚΤΗ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	39	6281	άνεχ. Ντώρμπαν 27 'Ιουν. διά Τεργέστον
ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΔΑΣ . . . . .	έτ. «Τρανσπασίφικ» . . . . .	44	7229	έφθ. Τεργέστον 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΔΩΣ . . . . .	έτ. «Τρανσπασίφικ» . . . . .	56	7510	άνεχ. Κοσίν 3 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΗΚΗ ΥΠΕΡΗΦΑΝΕΙΑ . . . . .	έτ. «Ελληνική» . . . . .	56	7510	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ . . . . .	έτ. «Τρανσπασίφικ» . . . . .	71	9850	όπιλθε Μπρούνομπούτελ 4 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ . . . . .	έτ. «Γιουνιβέρσαλ» . . . . .	57	7063	άνεχ. Ταματέδε 23 'Ιουν. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7200	εις Ταρκούταν 6 'Ιουν. διά Σαούθαν
ΕΛΛΗΝΗΣ (λίνερ) . . . . .	έτ. «Μαρφουέρτζα» . . . . .	33	18564	έφθ. Ντάρ εις Σαλάμ 1 'Ιουλ.
ΕΛΣΙΣ . . . . .	έτ. «Ελέξις Ι» . . . . .	52	1924	άνεχ.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. "Άστρο Βαλιέντε" . . . . .	57	21185
ΕΜΠΑ	έτ. "Μαλκόλη" . . . . .	55	2555
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. "Άστρομερίτο" . . . . .	54	8146
ΕΞΕΤΕΡ	έλλην. συμφέροντα . . . . .	47	1149
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. "Εστρέλλα Βεντουρόζα" . . . . .	65	37469
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	έτ. "Επιμέλεια" . . . . .	70	10006
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. "Κρυστάλ Μπλούζ" . . . . .	53	5690
ΕΡΑΤΩ	έτ. "Ικάνγκελ" . . . . .	69	12754
ΕΡΑΤΩ	έτ. "Έρατω" . . . . .	66	2999
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντουρός . . . . .	43	1589
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΣΗ (δ.)	"Ιω. Λατόπος" . . . . .	66	43399
ΕΡΜΙΟΝΗ	έτ. "Ηηπόλο" . . . . .	61	8976
ΕΡΟΓΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. "Τρανσομούντο" . . . . .	52	15848
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. "Άργοκλδια" . . . . .	58	12168
ΕΣΤΙΑ	έτ. "Εστια" . . . . .	52	7743
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. "Ετεοκλῆς" . . . . .	37	5574
ΕΤΕΙΑΝ (δ.)	έτ. "Σπρένι" . . . . .	56	16392
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. Ελευθερίαδης	54	10251
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	51	16203
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. "Ναταλία" . . . . .	49	4723
ΕΥΑΝΟΙΑ (δ.)	έτ. "Σουρένα Ντελμάρο" . . . . .	53	17354
ΕΥΕΝΙΑ	έτ. "Φράνκον" . . . . .	67	9854
ΕΥΕΝΙΑ Κ.	έτ. "Καλιάπτς" . . . . .	55	3002
ΕΥΕΝΙΑ Μ.	έτ. "Άστρο Ακόρντε" . . . . .	61	8999
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. "Πόδο Σάντος" . . . . .	57	9061
ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. "Κεανώρι" . . . . .	48	3198
ΕΥΕΠΙΣ	έτ. "Λαπεάνδρας" . . . . .	51	4177
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. "Τοονελμάρ" . . . . .	52	10228
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. "Κόνκροντ" . . . . .	57	10371
ΕΥΧΟΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	K. Εύθυμιαδής	54	12423
ΕΥΝΟΙΑ	έτ. "Εύνοια" . . . . .	70	10006
ΕΥΣΕΙΝΟΣ	έτ. "Έλτο" . . . . .	50	4734
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. "Σάνω Μπαζίλιο" . . . . .	61	6373
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. "Σάνω Μπαζίλιο" . . . . .	61	6373
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. "Σάνω Νικόλαση" . . . . .	56	8985
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. "Σάνω Μπαζίλιο" . . . . .	60	6288
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. "Σάνω Μπαζίλιο" . . . . .	60	6288
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. "Σάνω Μπαζίλιο" . . . . .	56	9095
ΕΥΤΕΡΠΗ	έτ. "Μορεαμάρ" . . . . .	56	1690
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. "Φελίτοια" . . . . .	65	9854
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. "Μάργαράρων" . . . . .	43	7249
ΕΦΗ	έτ. "Εφφο" . . . . .	55	5008
ZANET	έτ. "Φρέντοπι" . . . . .	58	4529
ZANETTA III (δ.)	έτ. "Άδωνις" . . . . .	53	10919
ZAPATOΥΣΤΡΑΣ	Ζαχάρης - Βασιληάς	61	10965
ZAXARIAS Z.	έτ. "Ζόγια" . . . . .	49	2806
ZOGIA (δ.)	έτ. "Χρικοντι" . . . . .	66	2975
ZΟΥΓΡΟ	έλλην. συμφέροντα	71	10006
ZΩΓΡΑΦΙΑ Υ.	Νοταράς	39	1266
ZΩΗ	έτ. "Μαρπονάτσα" . . . . .	53	15899
ZΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. "Ναοβεγκ. Γκαλάντε" . . . . .	55	8021
ZΟΡΖΕΤΤΑ	έτ. "Μαρβέλλα" . . . . .	57	10173
ΖΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. "Ελίρε" . . . . .	57	9060
ΖΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. "Μίρα" . . . . .	55	7757
ΗΡΑ	έτ. "Πόνι" . . . . .	48	1524
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. "Ελληνική" . . . . .	54	4723
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	έτ. "Βουλάκην" . . . . .	66	21374
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. "Ναυαρίνον" . . . . .	61	14518
ΗΦΑΙΣΤΟΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. "Άντοθέα" . . . . .	58	9603
ΘΕΑΝΤΟ Α. Σ.	έτ. "Εύθοια" . . . . .	57	12629
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. "Θεμιοτοκλήση" . . . . .	57	1325
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. "Ευπρέσσα" . . . . .	61	21894
ΘΕΟΔΟΤΗ (δ.)	έτ. "Ανγκο" . . . . .	46	2749
ΘΕΟΔΩΡΑ Κ. Α.	Nik. Βαρδινογιάννης	54	13157
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	έτ. "Κλέπη" . . . . .	51	9810
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. "Αφοι Άλαν" . . . . .	50	1507
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. "Θεοφανώ" . . . . .	63	15929
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. "Πιοσιδιώνια" . . . . .	58	15895
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενονόπολοι» . . . . .	53	8995
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	Έλλην. Δεξαμενονόπολια . . . . .	60	8065
ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφάτης . . . . .	50	2276
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης . . . . .	38	3581
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. "Δότζα" . . . . .	35	2680
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. "Ναυαριμάσσα" . . . . .	46	1988
ΘΙΣΜΗΝ	έτ. "Δάλακολ" . . . . .	51	3435
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. "Βέλος" . . . . .	58	8078
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. "Μαρνουσέστρο" . . . . .	53	3004
ΙΑΣΩΝ	έτ. "Καργκοδαιόνες" . . . . .	70	11489
ΙΒΑΝΟ	έτ. "Ιάσων" . . . . .	51	2071
ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. "Πρόκαλλ" . . . . .	59	5411
ΙΘΑΚΗ	έτ. "Τζένεραλ. Κάρριερς" . . . . .	57	9746
ΙΚΑΡΙΑ	έτ. "Ούλινσεσ" . . . . .	68	9066
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. "Πόκατ" . . . . .	39	1514
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. "Πλειόνη" . . . . .	70	10886
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας - Ιντερορεσεάνικας	68	11670
ΙΛΙΟΝ	έτ. "Ιλίον" . . . . .	69	11489
ΙΑΙΟΝ	Σαρδάς - Παπαδέλης	48	3514
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	έλλην. Δεξαμενονόπολια . . . . .	52	8633
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤI	έτ. "Πλανός" . . . . .	48	2088
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. "Λεύντα" . . . . .	56	17940
ΙΟΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. "Τάσου" . . . . .	55	12576
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. "Τευάρ" . . . . .	56	12569
ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ	έτ. "Λόδους" . . . . .	53	1548
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. "Τρανονόπορτες : Αρι." . . . . .	65	39011
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. "Ελληνική" A.E. . . . .	46	6727
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. "Χανθαδόσην" . . . . .	48	3246
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. "Ν.Ε.Κ." . . . . .	45	9918
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. "Βαρνίκοις" . . . . .	56	12230
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. "Δουμαρσία" . . . . .	59	3162
ΙΩΑΝΝΗΣ	K. Γ. Βεντουρός . . . . .	47	2280
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. "Ζυγός" . . . . .	48	1845
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. "Σαλαμιώς" . . . . .	67	20568
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. "Ερόκαι" . . . . .	55	8799
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	έτ. "Ερόκαι" . . . . .	69	9073
ΙΩΝ	έλλην. συμφέροντα . . . . .	71	11290
ΙΩΝΗΣ Β. (δ.)	έτ. "Πασοφίκα" . . . . .	57	7109
ΙΩΝΗΣ	έτ. "Ιώνι" . . . . .	58	13316
ΙΩΝΗΣ Η. ΠΑΤΕΡΑΣ	Nik. Βαρδινογιάννης . . . . .	46	9767
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. "Μαρτεστίνο" . . . . .	61	10934
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	έτ. "Μαρεπόκα" . . . . .	50	7585
ΙΩΝ	έτ. "Κάβο" . . . . .	49	7612
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	έτ. "Άστρο Τριντέντε" . . . . .	60	10934
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. "Μαρτεβότο" . . . . .	57	10110
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. "Ιδαοκλής" . . . . .	55	2122
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	έτ. "Ελλαδάς" . . . . .	70	16306
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. "Βαλιέντε Πανος" . . . . .	59	8562
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. "Δριστεΐδης" . . . . .	59	8860
ΚΑΒΟΤΟΡΟΣ	έτ. "Ηρακλής" . . . . .	55	2122
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ	έτ. "Εράτη" . . . . .	59	10110
ΚΑΘΩΡΙΝ Δ.	έτ. "Βαλιέντε" . . . . .	59	10110
ΚΑΛΑΧΑΡΗ	έτ. "Βαλιέντε" . . . . .	59	10110
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. "Δριστεΐδης" . . . . .	59	10110

ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας» .....	55	11792	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 21 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. «Α'φοι Γέμελου .....	71	9074	άνεχ. Σίδνευ 9 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	έτ. «Αστρο Ναθίερα» .....	55	6133	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουν. διά Μοζαμβικού
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	Ν. Μίχαλος & Υιοι .....	44	7249	άνεχ. Κέιπ Τάουν 4 'Ιουλ. διά Νακάλα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	65	15932	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδές» .....	51	7154	έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 4 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΩ Ν.	έτ. «Σέβεν - Αίλας» .....	53	10577	άνεχ. Παρανάγκουα 24 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΪΗ	έτ. «Καλυψώ» .....	54	5774	άργει εἰς Ζερμπούρης ἀπό 26 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΥΑ	έτ. «Σαράτο» .....	45	5130	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουν. δι' 'Αμβούργον
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Μαριόκα» .....	53	6553	άνεχ. Σκικντά 2 'Ιουλ. διά Μπεζάια
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Λούνα II» .....	49	11771	έφθ. Χούλι 4 'Ιουλ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Ηοτ Μεντιτεράνεαν» .....	55	1582	έφθ. Μπιζέρτα 29 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «Κάπ Σουνιον» .....	64	1763	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Ηοτ Μεντιτεράν» .....	57	1549	άνεχ. Βακανίδια 21 'Ιουν. διά Ταμανο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κάπ Φαιστός» .....	62	1562	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «Πιουνάιτεν Μπάλκ.» .....	67	16098	άνεχ. Μιζουούμια 20 Μαΐου διά Χοινάγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Αστροκάλαρο» .....	53	5185	άνεχ. Τομπάτα 26 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Άλαφούζος» .....	68	9031	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.» .....	68	24801	εἰς Πειραιά από 21 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Κόλμεναρ» .....	67	24734	άνεχ. Σέβεν Αίλαντς 6 'Ιουλ. διά Βολτιμόρου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος» .....	51	6076	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 7 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Μυθικός Πλούτος» .....	50	5120	άνεχ. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Σανμάμασ» .....	71	30192	έφθ. Θάντεο Μπαιν 24 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έλλην. ουμφέροντα .....	46	2103	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουν. δι' 'Αμουαιν Μπάιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κερκέτις» .....	50	4876	έφθ. Ναγκόγια 2 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Οσεανίκ Μπάλκ» .....	68	24668	διπλήθ. Παναρά 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ολυμπος» .....	68	15355	άνεχ. Μούκατα (Αύστρ.) 24 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κόλμεναρ» .....	67	24734	άνεχ. Σάν Χουάν (Π.Ρ.) 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Πελναϊόν» .....	62	18411	έφθ. Θάντεο Μπαιν 24 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Ση Ήγκλ» .....	69	9044	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουν. δι' 'Αμουαιν Μπάιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Αστροπροτέκτωρ» .....	58	16357	έφθ. Ναγκόγια 2 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	έτ. «Πιουνάιτ. Τσάρτεργκ» .....	66	16164	διπλήθ. Μπρούνεμπουτελ 3 'Ιουλ. δι' 'Ινδιαν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εφμάρινερς» .....	60	8497	έφθ. Πάρτιγκταν 3 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσός .....	46	4576	έφθ. Σικέρ 26 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσιλία» .....	60	8717	διπλήθ. Πάναρα 2 'Ιουλ. διά Χοινάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΩΡ (δ.)	έτ. «Μαρίνα Σιπηγκί» .....	55	12495	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Εύγενεια» .....	59	8493	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο» .....	60	8493	εἰς Πειραιά από 21 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓΙΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σε Τρέιντερς» .....	62	9229	άνεχ. Σέβεν Αίλαντς 6 'Ιουλ. διά Βολτιμόρου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΞΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάλιζι» .....	53	11164	έφθ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗΣ	Π. Παππίης Ν. Κουκουνάς	44	5184	άνεχ. Χάμιλτον ('Οντ.) 4 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ (δ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ» .....	47	9956	άνεχ. Αμερικήν 18 'Ιουν. διά Θάντερ Μπαιν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΛΙΦ	έτ. «Λέποα» .....	64	3717	έφθ. Ντακάρ 20 'Ιουν.
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Κάρολος» .....	54	2336	άνεχ. Τσάλαν 20 'Ιουν. διά Βομβάν
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδές» .....	47	8288	άνεχ. Χάμιλτον ('Οντ.) 4 'Ιουλ. διά Θάντερ Μπαιν
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ακτίς» .....	68	25084	έφθ. Απορέα 6 'Ιουλ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Σεπτρέιντερς» .....	70	10886	διπλήθ. Παναρά 10 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	έλλην. ουμφέροντα .....	51	2959	άνεχ. Αδελαΐδα 9 'Ιουν. διά Μπάραν
ΚΑΣΣΕΛ	έτ. «Μαρεμπρέσσας» .....	53	5603	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Αγιαμόντε» .....	51	9936	άνεχ. Αμέρεραν 25 'Ιουν. διά Βαλπαραϊζο
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικά» .....	53	1901	άνεχ. Σαμφούντα 11 'Ιουν. διά Κιναν
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	έτ. «Ιντερ. Γουορλ. Οο.» .....	71	9690	άνεχ. Ντρόμπιαν 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα» .....	49	2317	άνεχ. Χιροσίμα 30 Μαΐου διά Ματαντί
ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ ΙΙ	έτ. «Κατιανάβ» .....	48	1501	έφθ. Κωνσταντίνη 5 'Ιουλ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Αρόζα» .....	65	18723	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΙΓΚΟ Χ. (δ.)	Α'φοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Βενετίαν 4 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Ενοάντι» .....	54	11647	έφθ. Σαλαβάδορ 1 'Ιουλ.
ΚΕΑ	Μ. Παγουλάτος & Σία .....	56	1082	άνεχ. Χιροσίμα 23 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΚΕΙ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	έτ. «Αφρομάρ» .....	55	2683	εἰς Πειραιά από 11 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΚΕΙ'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Λαγκοντοράντο» .....	71	10000	άνεχ. Λιθέρπουλ 4 'Ιουλ. διά Ντάρ ες Σαλάμη
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Σαρόντιοι» .....	57	9092	άνεχ. Σπικάτο 29 'Ιουν. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κο - Βεντούρα» .....	62	10493	άνεχ. Ντακάρ 20 'Ιουν. διά Κουθέτη
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Λουκέρο» .....	44	5057	έφθ. Ακαμπα 22 'Ιουν.
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Πόκο» .....	47	2131	έφθ. Λευκόνορ 2 'Ιουλ.
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Ζαδές» .....	62	9951	άνεχ. Κέιπ Τάουν 3 'Ιουλ. διά Τρινινταντ
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Νομίκη» .....	56	8362	άνεχ. Λιθέρπουλ 4 'Ιουλ. διά Ντάρ ες Σαλάμη
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέυς» .....	70	103012	άνεχ. Σπικάτο 29 'Ιουλ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κίγκ Θήρας» .....	57	9153	άνεχ. Σιμίζου 29 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Μίνοαν» .....	63	15740	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν. διά Κωντάντζον
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος» .....	63	15378	έφθ. Θεσσαλονίκιν 23 'Ιουν.
ΚΙΜΩΛΟΣ	έτ. «Ζαδές» .....	39	4866	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη» .....	61	16068	άνεχ. Ικικ 23 'Ιουν. διά Τουμάρο
ΚΙΝΙ (δ.)	έτ. «Κίνι» .....	61	25409	άνεχ. Μένα Άχωντι 5 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλμάρο» .....	56	9403	άνεχ. Αμέρεραν 29 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Αντιγόνη» .....	55	8562	έφθ. Κόρκ 8 'Ιουλ.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	έτ. «Κεάνα» .....	42	2269	άργει εἰς Πειραιά από 17 'Ιαν.
ΚΝΩΣΣΟΣ	έτ. «Νάδες Νεπτούνια» .....	49	2146	έφθ. Αυδούρον 4 'Ιουλ.
ΚΟΛ	έτ. «Καλιόρα» .....	53	5606	άνεχ. Λαζαρίδη 9 'Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Μαρθενούσοτο» .....	56	20855	άνεχ. Μπουδάρ 17 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Σῆρετ Ι» .....	48	1977	άνεχ. Απαντα Λάγκος 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΟΝΚΟΡΤ	έτ. «Κορθιάν» .....	58	9292	άνεχ. Σπικάτο 29 'Ιουν. διά Γιαδάτα
ΚΟΡΘΙΑΝ	έτ. «Διαμαντί» .....	46	2361	άνεχ. Αυθέροαν 28 'Ιουν. διά Σεβίλλην
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΔΑΝΤ	έτ. «Πίνδος» .....	59	4267	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ» .....	59	10914	έφθ. Πόστ ντε Μπούκ 4 'Ιουλ.
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Λούνα III» .....	64	28349	διπλήθ. Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.)	έτ. «Κούρκη» .....	53	6955	άνεχ. Δουνκρόκην 9 'Ιουλ.
ΚΟΥΡΚ Β.	έτ. «Ούρανός» .....	59	16989	άνεχ. Αμέρεραν 25 'Ιουν.
ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ελ Σάκο» .....	48	8610	έφθ. Ισκεντερόν 24 'Ιουν.
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Μίραμπρ» .....	59	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκουν 24 Μαΐου διά Κιναν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ζαδές» .....	46	3648	έφθ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουλ.
ΚΥΝΟΣ	έτ. «Ζαρίρ» .....	39	3287	άνεχ. Αμπιτζάν 29 'Ιουν.
ΚΥΝΟΣ	Ρουσσος & Σία .....	38	2838	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	«Ελληνική» Α.Ε. .....	45	3799	άνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. δι' 'Αμβέροαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Κυρά» .....	49	2032	άνεχ. Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Ματαντί
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Αύρα» .....	56	9086	άνεχ. Αμπαντόν 26 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΙΟΝ	έτ. «Καπετάν Διαμαντής» .....	66	20516	άνεχ. Σπικάτο 7 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Κυριλίουν» .....	55	4486	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΚΥΝΟΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Καρδαμύλιαν» .....	51	2644	άνεχ. Βαλένθια 6 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. Α'δ. Μπουσέ εκλ. .....	47	3213	ύπο παραλαβήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κόρντιαλ» .....	68	9084	έφθ. Μπάρον 30 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Σ. Β.	έτ. «Εμρουόπολις» .....	52	1384	άνεχ. Μεσσηνίαν 26 'Ιουν. διά Μοστύν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Νόδα» .....	37	1272	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	Λ. Κ. Μίχαλος .....	54	8063	άνεχ. Λοεντάν Μάρκες 15 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΩΣΤΑΦΛΩΡΑ	έτ. «Μάρφο» .....	67	15355	διπλήθ. Ποναρά 3 'Ιουλ. διά Μουφράν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Λεντούμα» .....	53	5921	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Στίτια» .....	54	4862	έφθ. Μπρούνεμπουτελ 28 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. «Λος Χέρμανος» .....	56	8474	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 28 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	έτ. «Αίτζιαν» .....	65	14088	άνεχ. Αγ. Βικεντίου 25 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΑΙΔΗ ΟΥΤΕ	έτ. «Οσεάνικ» .....	56	8108	διπλήθ. Κωνιτζάν 26 'Ιουν.
ΛΑΙΔΑΣ	έτ. «Νταριένταλ» .....	53	5690	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουν.
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έτ. «Δόμπος» .....	43	3874	διπλήθ. Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Μπέρνσαιντ
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Κούμπετκαλ» .....	49	2273	άνεχ. Μουπάσα 30 'Ιουν. διά Μπέρνσαιντ
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Χρισοκούμ» .....	50	2494	άργει εἰς Πειραιά από 23 Φεβρ.
ΛΑΚΩΝΙΑ	έτ. «Κουμπακόνη» .....	54	3315	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΛΑΜΠΡΟΣ	έτ. «Αττικα» .....	60	14269	έφθ. Πέρση Αρθουρού 30 'Ιουν.
	έτ. «Ντουένος Αρμαντόρα» .....	57	6132	άνεχ. Σαγκάνη 24 'Ιουν. διά Μπάραν

ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΣΗΣ		έτ. «Άλφα»	60	9486	άνεκ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 23 'Ιουν. διά Ντάνκαν Μπαιν ανεκ. Κασσιούγκ 29 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΑΡΡΥ Λ.		έτ. «Έλφορτούνα»	70	16306	άνεκ. Καζαμπλάνκα 19 'Ιουν. διά Κίναν
ΛΕΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Ντιαμάντε»	62	10514	διπλής Κων) πολιν 28 'Ιουν. διά Κυνοτάντζαν
ΛΕΝΑ		έτ. «Σκάραστελ»	54	2488	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 20 'Απρ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ		έτ. «Ρασπάνελ»	47	2685	διπλής Κων) πολιν 23 'Ιουν. διά Βηρυτόν
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.		'Αχ. Χαλκούσπη	50	6724	έπολε Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουν. διά Νοβορωσίκην
ΛΕΩΝΗΣ		έτ. «Φάρος»	65	15738	έπολε. Νέαν 'Ορλεάνην 24 'Ιουν. διά Πούλο Σαμπού
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουν. διά Μπάσραν
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Τρανοπασίφικ»	52	4995	έπολε. Νέαν 'Ορλεάνην 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΛΙΒΟΡΝΟ		έτ. «Άγια Ντεστίνι	57	7110	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 'Ιουλ.
ΛΙΑΝΗ Μ.		έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	έπολε. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΛΛΥ		έτ. «Σιμπολό»	52	4435	έπολε. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΜΠΑΝΟΝ		έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	έπολε. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΩΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		έτ. «Ζετμάρ»	56	10210	έπολε. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΜΠΑ		έτ. «Τόρρες»	62	10196	έπολε. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΝΔΟΣ		έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	έπολε. Βανκούμπερ 3 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Αμπέρσαν 8 'Ιουλ.
ΛΙΣΣΑΒΟ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	50	2696	έφθ. Αρέσδ 28 'Ιουν.
ΛΟΝΔΑΙΝΟΝ		έτ. «Λάριμνα»	57	4486	άνεκ. Πειραιά 5 'Ιουλ. διά Λάρυμνα
ΛΥΔΙΑ		έτ. «Άκτις»	69	25168	άνεκ. Μίζουσιμα 29 Μαΐου
Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ		έτ. «Μάγκνα»	70	2867	άνεκ. Αμπέρσαν 26 'Ιουν. διά Καμάρα
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Πρώτο»	51	7127	άνεκ. Ντώρμπαν 14 'Ιουν. διά 'Ορμακ
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ		έτ. «Σολόιλ»	58	18297	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 25 Μαΐου διά 'Αρρύμπα
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)		έτ. «Μαλανδρούς»	63	15929	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	έφθ. Αμπερνταμ 13 'Ιουν.
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Εξαπλωοίς»	60	12091	έφθ. Ναγκούγια 3 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΣΥΛΑ		έτ. «Εκάπι»	55	1517	έφθ. Σμύρνην 1 'Ιουλ.
ΜΑΚΑΛΛΑ		«Ελληνικ Μπάλκ Τράπον»	67	38286	διπλής Παναμά 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)		«Μακοβέντσιούρη»	38	5148	άνεκ. Θεσσαλονίκην 7 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΚΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ		έτ. Μάκο Προγκρές	43	4419	έξωθι Σάν Λορέντζο 6 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ		έτ. «Μακοπροσπέριτον»	40	5307	άνεκ. Χορασάρχ 23 Μαΐου
ΜΑΚΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	έφθ. Μασσαλίαν 3 'Ιουλ.
ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.)		έτ. «Τραναμάγκο»	51	10712	άνεκ. Σαντερλάντ 25 'Ιουν. διά 'Ιμμιγχαμ
ΜΑΚΟ ΦΙΝΕΛΙΤΥ		έτ. «Μακοφιντέλιτον»	44	5306	άνεκ. Πειραιά 23 'Ιουν. διά Κατάνια
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ		έτ. «Μάκο θρότοιουν»	47	2848	όργει εἰς Πειραιά ἀπό 21 Φεβρ.
ΜΑΝΑ (δ.)		Άχ. Χαλκούσπης	55	11430	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 28 'Ιουν. διά Γουαμπόσ
ΜΑΝΕΣ		έτ. «Μοτοράνδες»	55	8526	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδο 26 'Ιουν. διά 'Αμβέρσαν
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	έφθ. Σταδιαγκερ 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)		έτ. Ελλην. Δεξαμενούλιον	45	3766	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)		'Ιω. Λάτοπς	51	16440	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πυθαγόρας»	66	18231	έφθ. Πειραιά 20 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκορέντε»	53	11376	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ		έτ. «Μαργκετίνα»	49	4311	άνεκ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά 'Απερπα)Λάγκος
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Τζένεραρ Κάρριερς»	66	18569	έφθ. Μαϊζουρού 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΘΑ (δ.)		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙ		έτ. «Μαρι»	58	4219	άνεκ. Ισκεντερούν 27 'Ιουν. διά Βρέμην
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ιονιάν»	62	9455	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΜΑΡΙΑ III		έτ. «Λαέρπτις»	70	9101	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Α. Λ.		Γιολδάσης - Μαρούλης	53	824	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Β.		έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	άνεκ. Ριγιέκαν 24 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Ε. (δ.)		έτ. «Ιντερμαρ Σέρβις»	55	3597	έφθ. Είδονμασθ 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεκ. Χάρην 27 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Φρόσω»	70	9070	διπλής Παναμά 6 'Απρ. διά Μανιλαν
ΜΑΡΙΑ ΛΙΖΑ		έτ. «Μανχάτταν»	52	7676	έφθ. Χιούτον 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Ν.		έτ. «Κοντόνιαν»	57	10311	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Μελιγαλά»	52	4219	υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑ Τ.		έτ. «Πλατανίνι»	41	5291	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Πασιφίκα Φινανιαίρια»	62	11033	έφθ. Κεμπέκ 9 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Ελετσονί»	36	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Πλανδίστα»	57	10314	άνεκ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 3 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)		έτ. «Ριμάραν»	62	14047	άνεκ. Πουάντ 28 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΓΩ		έτ. «Ελίξι II»	54	8025	έφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ		Ίω. Λάτοπς	50	16485	έφθ. Σάροχ 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΩ Ρ.		A. & M. Μπουσάες	47	1595	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΛ		«Γέμελος Μω. Έντερπ.»	68	10016	έφθ. Οταρού 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Γκαλόφ Άζουλ»	69	10816	άνεκ. Σιμίζου 24 'Ιουν. διά Νηπτρόιτ
ΜΑΡΙΚΑ		έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	διπλής Παναμά 2 'Ιουλ. διά Λά Γκουάρια
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)		έτ. «Βουλιάδια»	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΙΟΝ		M. Μαρκαντωνάκης & Υιοί	62	1511	διπλής Κων) πολιν 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 28 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ		έτ. «Μαρίλιον»	56	4486	έφθ. Κεμπέκ 9 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	56	6907	άνεκ. Ντακάρ 3 'Ιουλ. διά Τανζανίαν
ΜΑΡΕΛ		έτ. «Μαρμουνένο»	63	15364	έφθ. Κέιπ Τάουν 1 'Ιουλ.
ΜΑΡΕΝΑ		έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουν.
ΜΑΡΓΙ (δ.)		έτ. «Τίτραμάρ Ινκ.»	51	1851	διπλής Παναμά 29 'Ιουν. διά Χιλήν
ΜΑΡΥΒΑ		έτ. «Γκλέντμαρ»	53	5875	έφθ. Ούμερ 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΥΛΙΖΑ		έτ. «Μάρλι»	59	20827	ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΩΝΙΑ		N. Γκούμας	44	2817	άνεκ. Ντώρμπαν 24 'Ιουλ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΜΑΡΟΥΔΙΟ		έτ. «Μαρκρεσίοντε»	60	19663	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.		έτ. «Βουλκάν»	50	1694	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΜΑΡΗΣΙΣΣΑ		έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	9125	όργει εἰς Ρίζερ Μπλάκγουωντερ ἀπό 10 'Ιουν.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)		Ίω. Λάτοπς	52	11198	έφθ. Μαυρίκιον 21 'Ιουν.
ΜΑΡΥΑ		έτ. «Βάρκο»	54	3146	άνεκ. Βενετίαν 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΜΑΡΥΛΙΖΑ		έτ. «Παρνασός»	70	15806	άνεκ. Μαυρίκιον 4 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΜΑΡΩΝΙΑ		έτ. «Πλεϊ - Σιπιγκ»	49	5038	όργει εἰς Ρίζερ Μπλάκγουωντερ ἀπό 25 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρες»	59	9162	άνεκ. Βενετίαν 5 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΜΑΣΤΕΡ ΕΠΤΕΡΟΣ		έτ. «Μαιοτρος»	69	22391	διπλής Κων) πολιν 4 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μονίδια»	57	8906	έφθ. Αλαμπούρη 1 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ		έτ. «Λίμπρα»	71	18700	άνεκ. Μαυρίκιον 4 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Άυτόλυκος»	57	8823	άνεκ. Τεμπλόνταρα 22 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	65	32168	έφθ. Βούλιαν 5 'Ιουλ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Φονάν»	57	9168	άνεκ. Ζεσμπούρης 26 'Ιουν. διά Μπόννυν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «ΣΝ Χόκ»	71	9300	άνεκ. Τσαγκουάραμας 2 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΜΕΓΑΛΑΠΟΛΙΣ		έτ. «Ελλένιν Μαριτ. Τράπον.»	65	14264	διπλής Μόντρεαλ 5 'Ιουλ. διά 'Αματερνταμ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II		έτ. «Μεθώνη»	48	2227	άνεκ. Λαζ Πάλμας 1 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΜΕΘΩΝΗ		έτ. «ΣΕ Ρόδερ»	52	1699	άνεκ. Αμδέρουν 6 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΕΛΙΑΛΑ		έτ. «Μελίτρα»	61	14661	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΜΕΛΙΝΑ		έτ. «Μελιόπτο»	56	13233	άνεκ. Φινάρτο 7 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΜΕΛΙΣΣΙΤΤΑ (δ.)		έτ. «Φρίντον Ιντερκοντ.»	68	10017	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουν. διά Κουτούκο
ΜΕΛΙΤΩΝ		έτ. «Μενταταλάντικ Τράμπο»	47	1700	εἰς Κάλιαρι 7 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΤΩΝ		έτ. «Αστούριας»	58	21479	έφθ. Βαλτιμόρην 2 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Μαρπασός»	50	1927	άνεκ. Χόκ Κόγκ 22 'Ιουν. διά Ινδονησίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)		έτ. «Αιτζιαν Θράιτ»	60	14269	έφθ. Γενόδαν 1 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)		έτ. «Αιμίγος»	69	18263	έφθ. Μελβούρνην 8 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)		έτ. «Βάρκιζα»	70	18263	άνεκ. Μπαντά Μαχάρ 23 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)		έτ. «Φονέμοντ»	54	11250	έφθ. Πούλο Μπούκομ 7 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)		έτ. «Εστέλλα»	71	17700	εἰς Λιόν ύπο ομηλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)		έτ. «Εστρέλλα»	71	18260	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 4 'Ιουλ. διά Κιουρασσό
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)		έτ. «Ικερίεν»	70	18266	άνεκ. Νιγκάτα 4 'Ιουλ. διά Αιόλι
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)		έτ. «Καραγεώργης	71	17700	έφθ. Σαντ Αννα Μπαν 4 'Ιουλ.
ΜΗΛΕΑ		έτ. «Άστρο Έξιτο»	65	51412	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδο 7 'Ιουλ.
ΜΗΝΟΙΣ		έτ. «Τραμπάντα»	46	5804	άνεκ. Θρή πίθερας 24 'Ιουν. διά Δουνκέρκην
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Κυκλαδές»	54	7831	έφθ. Πειραιά 23 'Ιουν.
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.)		έτ. «Άκμης»	49	9004	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Λούνα II»	52	18306	διπλής Κόκκινα 27 'Ιουν. διά Ιοραπλή
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Ερέτρια»	54	11450	έφθ.

MINA	έτ. «Βερίνα»	56	1937	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Πλότος
MINA Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16413	άνεχ. Ντώρμπαν 10 'Ιουν. διά Κόμπης
MINΕΡΒΑ	έτ. «Βαλικόν»	44	2463	οιηθες Κωνυμπολίν 27 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
MINΕΡΒΑ II	Μ. Βέττας	56	1194	εφθ. Μπορώτω 5 'Ιουλ.
MINI ΛΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Ε. Λαγκούν»	70	1591	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 'Ιουν. διά Λάς Μινας Μπαιν
MINI ΛΑΤΙΝΕΡ	έτ. «Ε. Λάινερ»	71	1590	εις 'Ακίμπου ύπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΑΜΑ	έτ. «Ε. Λάμα»	70	1591	διπλής Παναμά 4 'Ιουλ. διά Λεϊκ Τσάρλς
MINI ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λάμπη»	70	1591	άνεχ. Γερινβίλ (Μιο.) 29 'Ιουν. διά Ντεμαράρα
MINI ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάντ»	70	1592	εφθ. Γκρινβίλ (Μιο.) 29 'Ιουν.
MINI ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λάπ»	70	1592	εφθ. Βαλένθια 3 'Ιουλ.
MINI ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάς»	70	1592	εφθ. Πάιντ Σάμαν 1 'Ιουλ.
MINI ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λάτρια»	70	1591	άνεχ. Χονδουλού 6 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
MINI ΛΕΤ'Κ	έτ. «Ε. Λέικ»	70	1590	εις Ταιμά ύπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΕΝΣ	έτ. «Ε. Λένς»	71	1590	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουν.
MINI ΛΕΩ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	εις 'Ακίτσου ύπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΗ	έτ. «Ε. Λή»	71	1590	άνεχ. Κριοτόπαλα (Τζαμ.) 22 'Ιουν.
MINI ΛΗΓΚ	έτ. «Ε. Ληγκ»	70	1592	εφθ. Βαλένθια 3 'Ιουλ.
MINI ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Ληντ»	70	1592	εφθ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουλ.
MINI ΛΗΦ	έτ. «Ε. Ληφ»	71	1599	εφθ. Ματάντζας (Βεν.) 24 'Ιουν.
MINI ΛΙΑΛΚ	έτ. «Ε. Λιαλκ»	70	1591	άνεχ. Χιούστον 23 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
MINI ΛΙΛΥ	έτ. «Ε. Λιλυ»	70	1590	άνεχ. Ντεμαράρα 25 'Ιουν. διά Γκρινβίλ (Μιο.)
MINI ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λιμπρα»	70	1592	άνεχ. Γένοβαν 1 'Ιουλ. διά Βηρυτόν
MINI ΛΙΝΚ	έτ. «Ε. Λινκ»	70	1590	εις 'Ακίτσου ύπο συμπλήρωσιν
MINI ΛΟΓΚ	έτ. «Ε. Λογκ»	71	1580	άνεχ. Ναγκόνια 26 'Ιουν. διά Νέαν 'Ορλεάνην
MINI ΛΟΡΥ	έτ. «Ε. Λόρυ»	71	1590	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 'Ιουν. διά Κορίντο
MINI ΛΟΤ	έτ. «Ε. Λοτ»	71	1590	εφθ. Ντεμαράρα 6 'Ιουλ.
MINI ΛΟΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λοτζίκ»	70	1592	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουν. διά Ντεμαράρα
MINI ΛΟΤΟΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1591	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 'Ιουλ.
MINI ΛΟΥΞ	έτ. «Ε. Λούξ»	71	1591	άνεχ. Χονδουλού 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Λιμον
MINI ΛΩ	έτ. «Ε. Λώ»	71	1580	εφθ. Βηρυτόν 2 'Ιουλ.
MINI ΛΩΝΤ	έτ. «Ε. Λώντ»	70	1592	εφθ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουλ.
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	έτ. «Ε. Λέγκ»	70	1584	άνεχ. Χιούστον 28 'Ιουν. διά Ματάντζας (Βεν.)
MIXAHNA E.	έτ. «Πινελόπη»	56	8905	άνεχ. Χιούστον 26 'Ιουν. διά Βανκούμερ
MIXAHNA K.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	εφθ. Καράτα 1 'Ιουλ.
MIXAHNA K. ΛΕΜΟΣ (δ.)	έτ. «Σανράτζ»	71	124009	διπλής Ούσαντ 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
MIXΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιάκη»	68	23067	άνεχ. Τομάτα 2 'Ιουν. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
MIXΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέάντα»	57	12317	άνεχ. Ιμιγκαρ 7 'Ιουλ. διά Σαρδηνίαν
MIXΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Τρίνιτυ»	61	2490	εφθ. Πόρτ όφ Σπαιν 3 'Ιουλ.
MIXΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εύλογια»	61	12662	άνεχ. Σπέτζια 2 'Ιουλ. διά Πολέρμο
ΜΟΛΑΝΤΟΒΑ	έτ. «Αμαζώνη»	71	9100	άνεχ. Σαγκάνη 6 'Ιουλ.
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	έτ. «Πλασεάνικ Ναβ.»	69	47958	άνεχ. Μοττερνταμ 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	άνεχ. Κόμη 29 'Ιουν. διά Μίσουμιμα
ΜΟΝΟΠΑΛΑ	έτ. «Συμπρεθάλ»	56	10205	εφθ. Τάουνοδι 7 'Ιουλ.
ΜΟΝΣΟΥΝ	έτ. «Γεράνια»	53	2959	άνεχ. Βούρτον 26 'Ιουν. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΠΑΛΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Μόντεκάρος»	58	3529	άνεχ. Ντεκάρ 19 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Ρότερνταμ 1 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΜΠΙΑΝΚΑ	στ. «Ζαδέ»	52	5153	άνεχ. Τενερίφριαν 1 'Ιουλ. διά Ρεσίφ
ΜΠΙΑΛΛΙ	έτ. «Παν. - Όσεον»	36	5275	εφθ. Πειραιά 29 'Ιουν.
ΜΠΙΑΜΠΑΟ	έτ. «Ηρακλής»	53	2261	όπιο παραλαδίν
ΜΠΙΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρλινέας Σουρένας»	62	3926	εφθ. Πειραιά 4 'Ιουλ.
ΜΠΙΟΡΝΜΑΟΥΟ	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	άνεχ. Βενετίαν 5 'Ιουλ.
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕ-ΙΝΤ (δ.)	έλλην. ουμέροντα	51	10203	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουλ. διά Συμύρνην
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράϊτ Σάν»	45	3450	άνεχ. Σιγκαπούρην ώρδς 24 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	Γ. Εύσταθίου - Π. Παππάς	51	6022	διπλής Κων) πολιν 19 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	διπλής Κων) πολιν 3 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Αμερ.	34	2708	άργει εις Πειραιά ἀπό 19 Φεβρ. 1969
ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άργει εις Πειραιά ἀπό 5 Νοεμ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	διπλής Ούσαντ 21 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμίνια»	57	9345	εις μεσονειακάς μεταφοράς
ΜΥΡΤΟ	έτ. «Σόντνοκ»	58	1142	εφθ. Νέαν 'Υρκην 7 'Ιουλ.
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσσος»	51	4029	εφθ. Αιμέρσον 4 'Ιουλ.
ΜΩΡΗΑΣ	έτ. «Άλμα»	53	6811	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάνα»	56	7841	άνεχ. Λονδίνον 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρά»	58	13152	άνεχ. Κωνοτάντζαν 27 'Ιουν.
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροπις Φρέύτερς»	59	11299	άνεχ. Ιμιγκαρ 24 'Ιουν. διά Μεγ. Λιμνας
ΝΑΒΙΣΙΣΠΙΠΕΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	εφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΝΑΤΑΣ Κ.	έτ. «Λούτσκατ»	50	5326	εφθ. Βασκελώνην 5 'Ιουλ.
ΝΑΝΣΥ ΜΑΪΚΕΛΑΣ	έτ. «Ρain»	57	4225	άνεχ. Σέτε 1 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΑΝΩ	έτ. «Αλμά»	50	1391	άνεχ. Κορτζοκάλκες 25 'Ιουν. διά Πουέρτο Κορτές
ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Μαϊνδρος»	68	3850	άνεχ. Λονδίνον 4 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	έτ. «Μαρκάμινος»	57	2012	άνεχ. Λονδίνον 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΙΑΙ'Υ	Κατρίτσης - Δραγώνας	57	1501	εφθ. Κωνοτάντζαν 27 'Ιουν.
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Τριφυλία»	60	3324	άνεχ. Κόρκ 7 'Ιουλ. διά Σαν Χουάν (Π.Ρ.)
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μπακανάμαρ»	51	2372	άνεχ. Λισανδρίνα 5 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Βέττας»	47	4981	άνεχ. Σεπτέμβριον 2 'Απρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Ινομάεν»	54	3535	άνεχ. Νεκοτέα 3 'Ιουλ.
ΝΕΙΤΤΟΥΝ	έτ. «Λουνίνο»	54	7968	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 4 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	άνεχ. Λονδίνον 4 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	εφθ. Κωνοτάντζαν 22 'Ιουν. διά Ριπόστο
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. Οὐλτραμάρ 'Αρμαντόρα	51	17225	άνεχ. Κόρκ 7 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υρκην
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέστωρ»	48	3286	άνεχ. Λομπίτο 6 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολιχίρι»	56	7911	άνεχ. Πειραιά ἀπό 17 Φεβρ.
ΝΕΦΟΣ II	έτ. «Ζουρούμπι»	71	9000	άνεχ. Νεκοτέα 3 'Ιουλ.
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	60	25471	διπλής Μπρούνωμπουτελ 22 'Ιουν. διά Ταρτούς
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνεχ. Θεσσαλία 5 'Ιουλ. διά Απαπα/Λάγκος
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνεχ. Πειραιά 18 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1849	εφθ. Φάλμουρθ 5 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	2017	εφθ. Ντουόλο 23 'Ιουν.
ΝΙΚΗ	έτ. «Ομάλα»	71	9070	άνεχ. Κασίμα 17 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΝΙΚΗΤΑΣ	έτ. «Ατλαντικός»	58	9087	άνεχ. Σιγκαπούρην ράδς 7 'Ιουλ. διά Τοάλνα
ΝΙΚΗΤΑΣ II	έτ. «Μορέας»	47	1526	άνεχ. Σιγκαπούρην ράδς 30 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πάντιο»	51	2699	άνεχ. Λισανδρία 6 'Ιουλ. διά Λουάντα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	ΣΤ. Ντιάφας κ.λπ.	44	3911	άνεχ. Πειραιά ἀπό 28 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έτ. «Η. V. Κομπανία Ναβ.»	70	2867	εφθ. Τακοράτι 1 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	έτ. «Εκάλη»	55	1520	εφθ. Κοπεγχάγην 5 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Δ. Βασιλάτος & Σία	53	1362	εφθ. Λινερικ 6 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Μαρκόμαρε»	51	6987	άνεχ. Θεσσαλία 30 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρονμπρος»	49	15980	εις ταξίδια Ράς Γκαρίμπ - Ράς Σουκέριο
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (ΝΙΚΤΟΥ)	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	55	15004	άνεχ. Σαιν Μιχάελς 26 'Ιουν. διά Πειραιά
ΝΙΝΗ	έτ. «Νίνα Πάν»	60	2914	άνεχ. Κέιπ Τάουν 18 'Ιουν. διά Θεσσαλία
ΝΟΡΔΑΛΟΡ	έτ. «Οάκ Σιππίγκ»	62	28651	άνεχ. Ντάμπιερ 8 'Ιουλ. διά Σακάτι
ΝΟΡΔΑΜΑΡΚ	έτ. «Εθμίκα»	48	2462	άνεχ. Γδύνια 14 Μαΐου διά Ρίγα
ΝΟΡΔΑΧΑΓΝΤ	έτ. «Γκλόριονταίν»	51	2758	εφθ. Αιμέρσον 16 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Ανκάντα»	48	2401	άνεχ. Σουδάν 6 'Ιουλ. διά Τερέρντες
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10235	άνεχ. Ντάμπιερ 29 'Ιουν. διά Πενσικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10904	εφθ. Σιγκαπούρην ράδς 6 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΚΑΡΕΙΡΕΣ	έτ. «Πανικονκουίστα»	58	10662	άνεχ. Τερέρντες 3 'Ιουλ. διά Κουδάϊτ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	έτ. «Πασιφικ Κάρριερες»	66	25820	άνεχ. Σουδάν 5 'Ιουλ. διά Μπονιάλι
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμ»	59	12390	άνεχ. Ήστκαν 6 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πράστρ Ρίαλ»	59	8646	άνεχ. Κίνγκοτων (Τζαμ.) 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μπάριος
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πλάντο»	58	8639	άνεχ. Λιθέρουρο 26 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	εφθ. Βρέμπν 15 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΧΑΪΝΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνεχ. Βενετίαν 16 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΝΟΡΘΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	ίσε «ΝΑΒΙΣΙΠΠΕΡ» ώς μετωνομάσθιν
ΝΟΡΜΑ	έλλην. ουμέροντα	39	1742	εις μεσονειακάς μεταφοράς
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Καραισκάκης»	59	12256	άνεχ. Δουνκέρκην 5 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Άλκο»	58	2266	εφθ. Σεβίλλην 3 'Ιουλ.
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Αστρούνετούνο»	50	12240	εφθ. Τάροντα 18 'Ιουν. (έπιοκευαί)

ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ			
ΝΤΑΡΛΙΓΚ			
ΝΤΑΡΑ			
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ			
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ			
ΝΤΗΦΑΓΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΝΤΙΓΚΝΙΤ			
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ			
ΝΤΙΝΟΣ Μ.			
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ			
ΝΤΟΛΥ			
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ			
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ			
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ			
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ			
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ			
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΣΕΝΗ			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ			
ΟΘΩΝ			
ΟΛΓΑ			
ΟΛΛΑΝΔΙΑ			
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)			
ΟΛΥΜΠΙΑΣ			
ΟΛΥΜΠΙΚ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)			
ΟΝΕΣΤΙ			
ΟΝΤΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΙΤΟΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ' ΝΕΡ			
ΟΡΦΕΥΣ			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΟΣΕΑΝΙΚ			
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΥΓΥΓΙΑ			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ			
ΟΥΤΕ			
ΠΑΙΑΝ			
ΠΑΙ' ΙΚΟΝ (δ.)			
ΠΑΚΑΛΑ			
ΠΑΛΜΥΡΑ			
ΠΑΝ			
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.			
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΟΥΡΛΙΑΝΗ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ			
ΠΑΝΔΩΡΑ			
ΠΑΝΟΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΟΡΑΙΑ			
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΦ			
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΔ			
ΠΑΤΙΟΝΙΚ			
ΠΑΤΡΑΙ			
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.			
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)			
ΠΕΙΡΑΙΑΣ			
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.			
ΠΕΙΛΑΣ			
ΠΕΝΝΥ			
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ			
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)			
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ			
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)			
ΠΕΤΡΕΣ (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)			
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)			
ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΠΗΛΕΑΣ			
ΠΗΛΕΥΣ			
ΠΗΝΕΑΠΗ			
ΠΗΝΕΑΟΠΗ			
ΠΛΕΙΑΣ			
ΠΟΒΗΤΗ			
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΟΙΚΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΛΟΥΣ			
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ			
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.			
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ			
ΠΟΛΥΘΗΜΟΣ			
ΠΟΝΤΚΑΛ			
ΠΟΠΗ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)			
ΣΕΝΗ			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ			
ΟΘΩΝ			
ΟΛΓΑ			
ΟΛΛΑΝΔΙΑ			
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)			
ΟΛΥΜΠΙΑΣ			
ΟΛΥΜΠΙΚ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)			
ΟΝΕΣΤΙ			
ΟΝΤΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΙΤΟΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ' ΝΕΡ			
ΟΡΦΕΥΣ			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΟΣΕΑΝΙΚ			
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΥΓΥΓΙΑ			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ			
ΟΥΤΕ			
ΠΑΙΑΝ			
ΠΑΙ' ΙΚΟΝ (δ.)			
ΠΑΚΑΛΑ			
ΠΑΛΜΥΡΑ			
ΠΑΝ			
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.			
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΟΥΡΛΙΑΝΗ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ			
ΠΑΝΔΩΡΑ			
ΠΑΝΟΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΟΡΑΙΑ			
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΦ			
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΔ			
ΠΑΤΙΟΝΙΚ			
ΠΑΤΡΑΙ			
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.			
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)			
ΠΕΙΡΑΙΑΣ			
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.			
ΠΕΙΛΑΣ			
ΠΕΝΝΥ			
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ			
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)			
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ			
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)			
ΠΕΤΡΕΣ (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)			
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)			
ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΠΗΛΕΑΣ			
ΠΗΛΕΥΣ			
ΠΗΝΕΑΠΗ			
ΠΗΝΕΑΟΠΗ			
ΠΛΕΙΑΣ			
ΠΟΒΗΤΗ			
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΟΙΚΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΛΟΥΣ			
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ			
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.			
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ			
ΠΟΛΥΘΗΜΟΣ			
ΠΟΝΤΚΑΛ			
ΠΟΠΗ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)			
ΣΕΝΗ			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ			
ΟΘΩΝ			
ΟΛΓΑ			
ΟΛΛΑΝΔΙΑ			
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)			
ΟΛΥΜΠΙΑΣ			
ΟΛΥΜΠΙΚ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)			
ΟΝΕΣΤΙ			
ΟΝΤΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΙΤΟΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ' ΝΕΡ			
ΟΡΦΕΥΣ			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΟΣΕΑΝΙΚ			
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΥΓΥΓΙΑ			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ			
ΟΥΤΕ			
ΠΑΙΑΝ			
ΠΑΙ' ΙΚΟΝ (δ.)			
ΠΑΚΑΛΑ			
ΠΑΛΜΥΡΑ			
ΠΑΝ			
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ			
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.			
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.			
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΟΥΡΛΙΑΝΗ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ			
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ			
ΠΑΝΔΩΡΑ			
ΠΑΝΟΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΤΕΛΗΣ			
ΠΑΝΟΡΑΙΑ			
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)			
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΦ			
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΩΔ			
ΠΑΤΙΟΝΙΚ			
ΠΑΤΡΑΙ			
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)			
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.			
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)			
ΠΕΙΡΑΙΑΣ			
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Ε.			
ΠΕΙΛΑΣ			
ΠΕΝΝΥ			
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)			
ΠΕΡΓΑΜΟΣ			
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)			
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)			
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ			
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)			
ΠΕΤΡΕΣ (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)			
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)			
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)			
ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΠΗΛΕΑΣ			
ΠΗΝΕΑΠΗ			
ΠΗΝΕΑΟΠΗ			
ΠΛΕΙΑΣ			
ΠΟΒΗΤΗ			
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΠΟΙΚΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΛΟΥΣ			
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)			
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ			
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.			
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ			
ΠΟΛΥΘΗΜΟΣ			
ΠΟΝΤΚΑΛ			
ΠΟΠΗ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΟΣΕΙΔΩΝ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΑΜΟΣ			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (δ.)			
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)			
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)			
ΣΕΝΗ			
ΟΔΥΣΣΕΥΣ			
ΟΘΩΝ			
ΟΛΓΑ			
ΟΛΛΑΝΔΙΑ			
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)			
ΟΛΥΜΠΙΑΣ			
ΟΛΥΜΠΙΚ			
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)			
ΟΝΕΣΤΙ			
ΟΝΤΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)			
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ			
ΟΡΕΙΤΟΝ ΣΤΑΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ			
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ' ΝΕΡ			
ΟΡΦΕΥΣ			
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ			
ΟΣΕΑΝΙΚ			
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ			
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΥΓΥΓΙΑ			
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.			
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ			
ΟΥΤΕ			
ΠΑΙΑΝ			

ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ.	«Κάνονους»	58	10995	όνεκ. Μπόννην 25 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ.	«Μαρενκάντο»	59	13606	διπλής Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ.	«Προμηθέυς»	68	35491	όνεκ. Χάμπτον ρόδες 1 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	έτ.	«Γκιώνα»	70	10009	όνεκ. Δός "Αντέλεες 2 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έλλην.	ουμφέροντα	50	7464	όνεκ. Σαντος 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΟΣΩ	έτ.	«Πρόσω»	68	34640	όνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 26 'Ιουν. διά Ναγκόγια
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	έτ.	«Σουνταμέρικα»	50	2392	όνεκ. Σκελερέτες 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ.	«Μπλακάπι»	56	9218	όνεκ. Μασσαλίαν 30 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΩΤΟΝ	Γ.	Μανόπουλος	48	6771	έφθ. Νόρκοπικ 11 'Ιουν.
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ.	Βαρδίνογιάννης	65	37927	έφθ. Πειραιᾶ 5 'Ιουλ.
ΠΥΡΑ (δ.)	Ίω.	Λάτσης	52	10224	όνεκ. Καζαπιλάνκα 3 'Ιουλ.
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ.	«Πάλκραουν»	51	6724	όνεκ. "Αντέλεες 1 'Ιουλ. διά Κίναν
PANTIAN MENT	έτ.	«Μαρεζάκτα»	46	3920	έφθ. Λονδίνον 5 'Ιουλ.
PEA	έτ.	«Λονντέτλα»	71	9100	όνεκ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ.	Κοοπερέτιγκ «Εντζίνιερς	54	1203	όνεκ. Λεισεος 6 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ.	«Ναπιέρο»	54	12952	έφθ. Ανκόνα 29 'Ιουν.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ.	«Ναδιγκαντόρε»	58	13093	διπλής Κυνή πολιν 1 'Ιουλ.
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ.	«Ρέθυμνον»	66	1127	όνεκ. Θεούτα 15 'Ιουν. διά Τουάψ
ΡΕΝΑ	έτ.	«Εύσινος»	55	8902	όνεκ. Σουάμπα 11 'Ιουν. διά Άγγλιαν
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ.	«Σύρα»	70	9069	όνεκ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ.	«Άνερις»	55	7790	όνεκ. Αμαγκασάκι 31 Μαΐου διά Ινδονησίαν
ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ	έτ.	«Μάρδανη»	55	6700	έφθ. Κασιμά 1 'Ιουλ.
ΡΟΔΟΝ	έτ.	«Μίλανεζα»	55	8828	έφθ. Αύρες 29 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
ΡΟΔΟΝΗ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλής Φελιξτόους 6 'Ιουλ.
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ.	«Ιντερνάσιοναλ Σίπ.»	71	9070	έφθ. Βακαγιάμα 1 'Ιουλ.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ.	«Στάλτσες»	54	2676	όνεκ. Μασσαλίαν 30 'Ιουν. διά Χοραμσάρ
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ.	«Τρανσόπασιφικ»	45	3863	όνεκ. Λονδίνον 29 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΡΟΥΛΑ	έτ.	«Μπλοκοναφίλδη»	48	5487	έφθ. Κασιούγκ 20 'Ιουν.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	όνεκ. Αμβούργον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΥ	έτ.	«Ωληντοτόν»	56	9206	διπλής Πανομά 15 'Ιουν. διά Κωνσταντίνζαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ.	«Κυκλαδές»	60	19300	όνεκ. Νέαν 'Υρκον 27 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΣΑΒΙΔΚΟ	έτ.	«Σκανδιναύιαν Μπάλτ.»	38	1770	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 25 Φεβρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ.	«Κεραμίες»	56	21081	όνεκ. Λάς Πάλμας 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΓΚΑ	έτ.	«Σαγκά»	51	2573	όνεκ. Αμδύργον 26 'Ιουν. διά Σιμπενίκ
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έλλην.	ουμφέροντα	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπό 6 'Οκτ.
ΣΑΙΝΤ ΑΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ.	«Ασαιμί»	55	11356	όνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουν. διά Κιουρασσό
ΣΑΙΝΤ ΣΩΦΙΑ	Σ. Ροσόλυμος, έτ.	«Είρηνη»	56	1749	όνεκ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουν. διά Χίούστον
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ.	«Σαίντ Ελρήνη»	60	11117	έφθ. Κασιούγκ 3 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ.	«Μαίανδρος»	62	9648	έφθ. Μπάροραν 27 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	Καπετάνιος - Παγαυλάτος	'Ατμοπλ. Σαλαμίνος Ε.Π.Ε.	47	1575	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΛΑΜΙΣ	έτ.	«Σάμος»	49	1525	ύπο πασαλαβήν
ΣΑΜΟΣ	έτ.	«Μαρινέλλα»	66	17208	όνεκ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ.	«Κατερίνα»	37	2409	όνεκ. Βεγγάζην 13 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ.	«Κατέρινα»	52	1746	διπλής Κυνή πολιν 4 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ.	«Βαλερόζα»	58	9104	όνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 29 Μαΐου διά Σαγκάν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	έτ.	«Αρκα»	71	9070	διπλής Κυνή πολιν 22 'Ιουν. διά Κωνσταντίνζαν
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	έτ.	«Ωδόπρονο»	53	2694	όνεκ. Μπαγκόκ 30 'Ιουν. διά Αιθιοπίαν
ΣΑΝΖΑΡΒ	έτ.	«Βιογκουάρόντια»	58	10179	έφθ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 25 'Ιουν. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ.	«Γλύκα»	43	1595	έφθ. Ρουέν 5 'Ιουλ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ.	«Μαραπρέσιο»	62	3926	όνεκ. Αμδέροαν 2 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ	έτ.	«Σανάδιν»	54	2485	εἰς Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ.	«Σίπ. Ντεβελόπεμπτ»	57	10376	όνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ.	«Σάντα Αλίσια»	63	13841	όνεκ. Μουρούραν 24 'Ιουν. διά Κόμπη
ΣΑΝΤΑ ΑΝΟΥΣΙΑ II	έτ.	«Μαρίνα»	43	4295	όνεκ. Ταραγκόνα 28 'Ιουν. διά Βαλενθία
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ.	«Σίπ. Ντεβελόπεμπτ»	58	10397	όνεκ. Πειραιᾶ 5 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έλλην.	ουμφέροντα	71	9100	όνεκ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Αμπιτζάν
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ.	«Οσεάνη Σουρένα»	48	5957	εἰς Αμδύργον ἀπό 30 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ.	«Ανθούσα»	52	4687	διπλής Ελισσώρε 8 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έλλην.	ουμφέροντα	71	9100	εἰς Σαντερλάντ ύπο ουμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ.	«Ανθούσα»	54	2945	όνεκ. Βρυττόντα 6 'Ιουλ. διά Μπέργκεν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ.	«Σάντα Καικιλία»	60	8772	όνεκ. Κίγκοτον (Τζάμ.) 29 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ.	«Μαρίνα»	44	2006	έφθ. Πειραιᾶ 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	έτ.	«Α. Ν. Αθανασιδόπης»	44	2284	οιπλής Ελισσώρε 27 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ.	«Σίπ. Ντεβελόπεμπτ»	58	10391	όνεκ. Κείπ Τάουν 11 'Ιουν. διά Τόκιο
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ.	«Σόμια»	56	10271	όνεκ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουν. διά N. Αφρικήν
ΣΑΡΜΠΟ	έτ.	«Σάρηπο»	57	2396	διπλής Κωναρίν 26 'Ιουν.
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ.	«Κρήτη»	65	1129	όνεκ. Τζακούντηλ 22 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΑΣ	έτ.	«Άφο Σιγάλα»	40	5360	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαΐου
ΣΑΧΕΛ ΙΙ (δ.)	έτ.	«Hot Μεντιτέρανεαν»	62	2335	όνεκ. Ντακάρ 2 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	έτ.	«Γιουν. Μαρίτ. Εντερπράτς»	46	3921	διπλής Βρυττόντα 6 'Ιουλ.
ΣΕΜΙΡΑ	έτ.	«Ζάπα»	53	6838	διπλής Παναμά 3 'Ιουλ.
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ.	«Άλφα II»	47	1835	διπλής Κωναρίν 29 'Ιουν. διά Βρυττόνταν
ΣΕΡΙΟΣ	έτ.	«Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Αλεξανδρείαν 30 'Ιουν.
ΣΕΡΤΑΝ	έτ.	«Ελληνοολλανδικήν»	53	1898	όνεκ. Ντακάρ 27 'Ιουν. διά Σαΐντ Λουΐ (Ρόν.)
ΣΗ ΛΑΓΙΟΝ	έτ.	«Σιλάδιον»	53	6504	όνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ.	«Μαρέστε»	50	2774	έφθ. Καρατοί ἀπό 6 Μαΐου
ΣΗ ΡΑΓΙΝΤΕΡ	έτ.	«Εοσινίλιτα»	52	3256	έφθ. Σεβίλην 23 'Ιουν.
ΣΗ ΤΑΙΓΙΝΤ	έτ.	«Αδελφούτσος»	52	11206	όνεκ. Κείπ Τάουν 27 'Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
ΣΗ ΧΟΡΣ	έτ.	«Ηνίος Πλούτος»	71	10000	έφθ. Αμδέροαν 3 'Ιουλ.
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ.	«Σπηλόρξ»	53	6518	όνεκ. Ηιεραιᾶ 6 'Ιουλ. διά Τοιγκτᾶο
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΑΙΗΒ	έτ.	«Φρίντομ»	68	10016	έφθ. Σεβίλην 3 'Ιουλ.
ΣΙΛΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ.	«Σιλάδερ Γουαϊΐβ»	57	8476	έφθ. Κολομπό 19 'Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗ	έτ.	«Σιλάδερ Κρέστ»	51	2652	έφθ. Γκαλδεστον 17 'Ιουν.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ.	«Γκρίποκον»	50	7210	εἰς Κούκαχαφεν ἀπό 16 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ	έτ.	«Αμάντα»	52	4998	όνεκ. Ασσαμ 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταν
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛΛ	έτ.	«Ζάντε»	43	7275	όνεκ. Βαρκελώνην 15 'Ιουν. διά Γενοβάν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ.	«Σινόεριτυ»	69	12748	όνεκ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. διά Αμδέροαν
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ.	«Τρανσόδη & Νάδιγκ»	49	4825	έφθ. Ρίο Γκράντες 5 'Ιουλ.
ΣΙΣΣΥ	έτ.	«Ιλιοπάνη»	58	18287	όνεκ. Σπετζάς 26 'Ιουν.
ΣΙΦΩΝΟΣ	έτ.	«Ρήφερ & Τζένεραλ»	54	1832	έφθ. Είλατ 5 'Ιουλ.
ΣΚΑΠΠΟΥΤΙΝΤ	έτ.	«Παλάνκα»	62	3097	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν.
ΣΚΑΠΧΙΛΛΑ	έτ.	«Αλεξάνδρα»	61	12012	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Αλγέριον
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ.	«Γιακούστε»	54	1856	έφθ. Αμδέροαν 5 'Ιουλ.
ΣΚΙΝΟΣ	έτ.	«Μαρμάνα»	53	2340	έτις Πειραιᾶ ἀπό 14 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	έτ.	«Καρδάμουλιαν»	69	9057	όνεκ. Γιοκοχάμον 12 'Ιουν. διά Λουάντα
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ.	«Κοράλλι»	48	3745	έφθ. Σεβίλην 7 'Ιουλ.
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ.	«Σκυριακήν»	38	4836	όνεκ. Πόρτο Αλέγκρε 3 'Ιουλ. διά Αμπιτζάν
ΣΜΑΡΩ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΣΟΛΩΝ	έλλην.	ουμφέροντα	57	1210	όνεκ. Δουνκέρκην 26 'Ιουν. διά Ελλάδα
ΣΟΟΖΥ	έτ.	«Νορτένα»	55	2283	όνεκ. Ρεύνιον 15 'Ιουν. διά Σευκέλλες
ΣΟΥΛΑ Κ.	έτ.	«Εντήκο»	58	10690	όνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 'Ιουν. διά Ρεύνιον
ΣΟΥΜΑ	έτ.	«Μαριτίμα Μαρίν»	51	4664	όνεκ. Ντακάρ 17 'Ιουν. διά Ντουάλα
ΣΠΑΡΤΑ	έτ.	«Νικλέντια»	43	2729	όνεκ. Αμδύργον 4 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ.	«Αράκλιο»	62	14622	όργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 30 'Απρ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΑΓΓΑΝΤΣ	έτ.	«Εντηπόρο»	47	5010	όνεκ. Τζιμπούτι 5 'Ιουν. διά Λίθερπούλ
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	έτ.	«Απίγανος»	50	6354	έφθ. Βίομπ 26 'Ιουν.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ.	«Σπαλλαμπάτρι»	56	5720	έφθ. Ντάρ εἰς Σαλάμ 27 'Ιουν.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ.	«Μαρδίγια»	50	9189	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΣΠΑΡΤΑ	έτ.	«Μαρινέας»	51	6006	έφθ. Σουάμπα 30 'Ιουν.
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ.	«Ελλ. Δεξαμενοπλοία	50	9959	έφθ. Λιδερπούλ 21 'Ιουν.
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	έτ.	«Νάρες Τρανοατλάντ.»	54	6994	όνεκ. Αύγουστον 24 'Ιουν. διά Λίπαρι
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ.	«Ζάφυρ»	43	3328	όνεκ. Νταρμπούταν 24 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΣΠΥΡΙΔΑΙΩΝ (δ.)	έτ.	«Μαρφάμα»	54	12808	διπλής Κυνή πολιν 29 'Ιουν. διά Μ. Θάλασσαν
ΣΠΥΡΟΣ	έτ.	«Πάντρε»	52	5754	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	έτ.	«Απολλανία»	26	5648	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ			
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)		έτ. «Γαρουφαλιά» . . . . .	68 26481
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)		έτ. «Μαρφιάντζα» . . . . .	70 18260
ΣΤΑΛΑΩ		έτ. «Μαρντίτα» . . . . .	70 18262
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ		έτ. «Βάσσα» . . . . .	53 7353
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Φαίρκετήν» . . . . .	64 6213
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)		έτ. «Εντίνα» . . . . .	56 8878
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Μαρθουέλο» . . . . .	70 18262
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)		έτ. «Ποσειδώνια» . . . . .	56 8789
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ		έτ. «Σάντα Δ.» . . . . .	70 17840
ΣΤΑΥΡΟΣ		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	55 1112
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)		έτ. «Αστροβίδο» . . . . .	44 7223
ΣΤΕΑΙΟΣ Μ.		έτ. «Σταύρος Σίππιγκ» . . . . .	64 44726
ΣΤΕΛΛΑ		Στ. Μάτσας . . . . .	45 4014
ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΛΑΡΙΣ		έτ. «Ράντιαλ» . . . . .	57 8971
ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Πλανοεάνικη» . . . . .	59 10801
ΣΤΙΛΛΥ PANNER		έτ. «Στιλλυκάρριερ» . . . . .	66 2703
ΣΤΟΛΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)		έτ. «Στιλλυράννερ» . . . . .	66 2456
ΣΤΟΛΑ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)		έτ. «Μέκο» . . . . .	55 10553
ΣΤΟΥΤΙΚΑΡΑ		έτ. «Πύρος» . . . . .	58 13409
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ		έτ. «Μαρκάμινας» . . . . .	53 5653
ΣΥΜΜΑΧΙΑ		έτ. «Γκράντε» . . . . .	39 7401
ΣΥΜΦΟΝΙΑ (δ.)		Α. & Π. Καλλίτοπς . . . . .	57 2520
ΣΥΜΦΟΝΙΑ		έτ. «Συμφωνία» . . . . .	60 24549
ΣΥΚΡΑΤΗΣ (δ.)		έτ. «Συμφωνία» . . . . .	44 1732
ΤΑΜΑ (δ.)		έτ. «Οσεαν Γκάζι» . . . . .	53 1092
ΤΑΜΑΡΑ		έτ. «Μπετελτζές» . . . . .	55 19674
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Νάδιος Πανοσεάνικη» . . . . .	60 4800
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	71 9070
ΤΑΡΑ		έτ. «Βαλίντα» . . . . .	45 7767
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝΤΣ		έτ. «Πανοεγκούρο» . . . . .	61 3994
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΙΛΒΕΡ		έτ. «Ταρσάντες» . . . . .	71 10011
ΤΑΣΟΥΟΥΑ		έτ. «Ταργούαινη» . . . . .	65 10979
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Μπέλλα Κορίνα» . . . . .	46 3495
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τοανοκοντίνενταλ» . . . . .	56 20332
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Ταύρος» . . . . .	55 19638
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Αρκτούρους» . . . . .	55 20060
ΤΕΑ		έτ. «Σαντιλάνα» . . . . .	49 5632
ΤΕΛΑΜΩΝ		έτ. «Ποντόπορος» . . . . .	56 9236
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)		έτ. «Τενάσιτη» . . . . .	51 11124
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	53 2990
ΤΕΡΡΥ		έτ. «Αστρο Επίκο» . . . . .	55 7798
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)		έτ. «Τέτα ΙΙΙ» . . . . .	60 20058
ΤΕΤΗ Ν.		έτ. «Σημπερντ» . . . . .	69 10009
ΤΕΧΝΗ (δ.)		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	54 11250
ΤΖΑΚΑΡΑΤΑ		Στ. Ν. Χαράκογλου κλπ. . . . .	53 1591
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ		έτ. «Σύνεσις» . . . . .	61 7558
ΤΖΕΛΕΠΗΣ		έτ. «Φουλόιο» . . . . .	56 7712
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μοντντιαλ» . . . . .	65 42109
ΤΖΕΝΗ		έτ. «Πινθαγόρας» . . . . .	59 9855
ΤΖΕΟΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Ρούμπιταρ» . . . . .	62 16563
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)		έτ. «Τέτα ΙV» . . . . .	63 27885
ΤΖΟΝ Π.		έτ. «Μάρες Νεπτούνια» . . . . .	56 4401
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκερίντο» . . . . .	56 21185
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Ανκλα» . . . . .	71 21500
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Ν. Γ. Λιθανδός» . . . . .	70 9070
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ		έτ. «Πάν» . . . . .	57 1600
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Βλασσόδεσαν» . . . . .	53 12962
ΤΙΝΑ Δ.		έτ. «Κάδανο» . . . . .	57 2569
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ		έτ. «Θαλής» . . . . .	43 4314
ΤΙΤΑΝ		Παπαχρήστου . . . . .	47 1832
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ		έτ. «Φρίστον» . . . . .	71 10006
ΤΟΛΜΗ		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	59 12149
ΤΟΛΜΗ		έτ. «Τόλην» . . . . .	49 6971
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)		Μαρία Μελά κ. κ. . . . .	54 1336
ΤΟΛΟΦΩΝ		έτ. «Σκορπίδ» . . . . .	60 23913
ΤΟΞΟΤΗΣ		έτ. «Ερατενήνη» . . . . .	57 7683
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)		έτ. «Πλανάκη» . . . . .	71 9070
ΤΟΥΛΑ Ν.		έτ. «Γουέστερν Ναθ.» . . . . .	69 41687
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Σηνούφιτ» . . . . .	53 3411
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Ετερνίτα» . . . . .	56 8297
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)		«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	56 2863
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	58 16695
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)		έτ. «ΝΤόνη» . . . . .	57 21496
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Ντενέμπι» . . . . .	59 22561
ΤΣΕΣΤΕΡ		έτ. «Πρόδηντενς» . . . . .	48 11172
ΤΣΗΝΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Επιμαστά» . . . . .	44 8380
ΤΥΧΗ (δ.)		έτ. «Οξιντένταλ» . . . . .	64 52868
ΤΥΧΗ		έτ. «Χείβεν» . . . . .	54 16210
ΥΔΡΑΙΟΣ III		έτ. «Αστροσίνη» . . . . .	52 7744
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		Ραφαήλ-Μελαχροΐνδς & Υιοι . . . . .	38 5239
ΦΑΕΩΝ		έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ» . . . . .	59 23678
ΦΑΙΔΑΣ		έτ. «Βιωτία» . . . . .	71 11489
ΦΑΙΔΑΡΑ		έτ. «Μεσσηνία» . . . . .	70 11489
ΦΑΙΗ		έτ. «Μαρσόδιος» . . . . .	66 15565
ΦΑΣΤ ΓΟΥΙΝΤ		έτ. «Κεάναβ» . . . . .	46 1576
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2		Γ. Γιακουμ. - Κ. Αθανασ. . . . .	47 3247
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. «Φάστο» . . . . .	50 3139
ΦΑΥΤΕΡ		Γιακουμόπουλος-Αθαν.) δης . . . . .	45 2742
ΦΕΛΙΣΙΤΥ		έτ. «Ελληνικά» Α.Ε. . . . .	56 2863
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΤ'ΚΕΣ		έλληπν. συμφέροντα . . . . .	58 16695
ΦΗΑΡΑΕΛΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «ΝΤόνη» . . . . .	57 21496
ΦΙΔΙΑ		έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	62 31050
ΦΙΔΟΒΕΗ		έτ. «Επαντονισακή» . . . . .	44 1596
ΦΙΦΙΝΙΣ		έτ. «Φάριρ» . . . . .	47 8207
ΦΟΥΑΜΕΝ		έτ. «Φιλόπτης» . . . . .	55 7578
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ		έτ. «Φλωριντάραμ» . . . . .	49 3625
ΦΡΗΝΤΟΝ		έτ. «Άμφινων» . . . . .	57 9949
ΦΡΙΝΤΑ		έτ. «Κατερίνα» . . . . .	69 11489
ΦΡΟΣΩ		έτ. «Φούλμεν» . . . . .	66 2982
ΦΡΟΣΩ Κ.		έτ. «Ντίκτα» . . . . .	47 2475
ΦΑΙΔΙΣΣ		έτ. «Ονδικτα» . . . . .	70 10003
ΧΑΙΙΝΤΑ		έτ. «Άσφων» . . . . .	49 9694
ΧΑΙΜΕΣΙΝ (δ.)		Μ. Α. Χαρμπούρης & Σία . . . . .	47 1391
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)		έτ. «Ολυμπούς» . . . . .	70 18633
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Σάιντ Ιωάννης» . . . . .	70 9069
ΧΑΡΙΤΕΣ (δ.)		Μ. Καπτάς κλπ. . . . .	27 2448
ΧΑΡΙΛΙΟΝ		«Κοοπερέτινγκ 'Εντζινιέρς» . . . . .	53 1184
ΧΑΡΙΣ II		έτ. «Χαμοίν» . . . . .	57 18815
ΧΑΡΟΥΛΑ		έτ. «Κλειώ» . . . . .	50 10315
ΧΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ		έτ. «Ακμε» . . . . .	60 9319
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Ζαννήνς» . . . . .	54 21006
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ		έτ. «Χαριλιόν» . . . . .	55 4486
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ		έτ. «Χάρισελ» . . . . .	55 4721
		έτ. «Κορηγκαλ» . . . . .	55 1791
		έτ. «Τρόμπ Τάνκερς» . . . . .	69 10016
		έτ. «Φρίντομ» . . . . .	68 10016
		έτ. «Φρίντομ» . . . . .	68 10121
		έτ. «Φρίντομ» . . . . .	69 10016
		άνεκ. Πόρτ Χέντλαντ 26 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν	
		άνεκ. Νέαν Ύόρκην 28 'Ιουν. δι' Αρούμπα	
		άνεκ. Νέαν Ύόρκην 27 'Ιουν. διά Τζακάρτα	
		άνεκ. Φρήπορτ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην	
		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς.	
		έφθ. Κοατζακούλας 3 'Ιουλ.	
		διπλήθ. Πιβραλάτρα 30 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον	
		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
		έφθ. Ντάντερ πόλη 24 Μαΐου.	
		έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.	
		άνεκ. Μπέλιςε 2 'Ιουλ. διά Μόμπιλ	
		άνεκ. Αντεν 3 'Ιουλ. διά Μουπάσα	
		άνεκ. Θάλιμουθ 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπα	
		άνεκ. Ρότερνταμ 7 'Ιουλ. διά Αμβούργον	
		άνεκ. Οζάκαν 12 'Ιουν. διά Τσουντζιν	
		έφθ. Ειδούτα 12 'Ιουν. διά Σαντορίνη	
		έφθ. Ντάντερ πόλη 24 'Ιουν.	
		άνεκ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν. διά Κίναν	
		άνεκ. Βαρκελώνην 19 'Ιουν. διά Γένοβαν	
		άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδας 23 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν	
		διπλήθ. Ντακάρ 27 'Ιουν. διά Νοβορωσίου	
		άνεκ. Κούμι 28 'Ιουν. διά Φρίμαντλ	
		άνεκ. Μουσατ 6 'Ιουλ. δι' Αμπαντάν	
		άνεκ. Πόρτ Σουέτενχαμ 23 'Ιουν. διά Μουντανίαν	
		άνεκ. Εσκραδός ρίβερ 26 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν	
		άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουν. διά Πιούμπινο	
		εἰς Σάντερλαντ ἀπό 27 Φεβρ.	
		διπλήθ. Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον	
		άνεκ. Αματέρνταν 3 'Ιουλ. διά Σάντο Τόμας	
		έφθ. Νεάπολις 10 'Ιουλ.	
		έφθ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ.	
		άνεκ. Ντακάρ 22 'Ιουν. διά Λίμπρεβιλ	
		έφθ. Μπάνιας 6 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν	
		έφθ. Αύρες 28 'Ιουν. διά Μεραίνα	
		έφθ. Μπέλις 2 'Ιουλ.	
		άνεκ. Χιούστον 21 'Ιουν. διά Καρθαγένα (Κολ.)	
		έφθ. Σαντος 5 'Ιουλ.	
		έφθ. Χάιλτον (Οντ.) 7 'Ιουλ.	
		άνεκ. Μένα Ακμαντί 23 'Ιουν. διά Ταμπαγκάο	
		έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουλ.	
		άνεκ. Λαυρίουν 16 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν	
		άνεκ. Θεύτον 22 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν	
		έφθ. Ρεύνιδον 1 'Ιουλ.	
		άνεκ. Λίβερπολη 3 'Ιουλ. διά Βαλπαραϊζο	
		άνεκ. Αρντοσόδαν (Ν. Αύστρ.) 8 'Ιουλ. διά Πόρτ Πίρι	
		έφθ. Βάρρη 3 'Ιουλ.	
		έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.	
		άνεκ. Μπ. Αύρες 4 'Ιουν. διά Λά Γκουαΐρα	
		έφθ. Κείν Τάουν 6 'Ιουλ.	
		εἰς Πειραιά ἀπό 6 Σεπτ. (επισκευαί)	
		έφθ. Σακάι 1 'Ιουλ.	
		έφθ. Μακέιο 20 'Ιουν.	
		εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
		άνεκ. Ρουέν 3 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα	
		άνεκ. Μασσαλίαν 17 'Ιουν.	
		διπλήθ. Κωνοτάντζαν 6 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην	
		άνεκ. Λονδίνον 30 'Ιουν. διά Μπάραν	
		διπλήθ. Πιβραλάτρα 2 Μαΐου διά Μένα Ακμαντί	
		άνεκ. Μπ. Αύρες 4 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα	
		διπλήθ. Κωνοτάντζαν 29 'Ιουν. διά Νοβορωσίου	
		άνεκ. Ρότερνταμ 11 'Ιουν. διά Μπέσια	
		άνεκ. Μπατόν Ρουζ 26 'Ιουν. διά Μπιλμάρι	
		έφθ. Φανιάδ 6 'Ιουλ.	
		άνεκ. Μόζι 27 'Ιουν. διά Αίτοι	

XIAN ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Φρηντόμ» .....	67	10086	έφθ. Μασσαλιαν 26 'Ιουν.
XIAN ΣΑΝ	έτ. «Φρηντόμ» .....	69	10016	έφθ. Μη. "Άυρες 6 'Ιουλ.
XIAN ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Φρηντόμ» .....	68	10121	έφθ. Μη. "Άυρες 5 'Ιουλ.
XIAN ΣΗ	έτ. «Δίλαντερ» .....	69	10016	άνεκ. Σαίν Μιχαέλς 26 'Ιουν. διά Χιούστον
XIAN ΣΤΑΡ	έτ. «Ασσοσιέτεντ Κόντ.» .....	69	10016	άνεκ. Βανκούμπερ 29 Μαΐου διά Κορέαν
XIAN ΧΙΛΛ	έτ. «Φρηντόμ» .....	69	10016	έφθ. Σάν 'Αντώνιο 28 'Ιουν.
XIOS ΜΠΕΛΛ	έτ. «Πλάινηρ Σίππιγκ» .....	53	8453	άνεκ. Ραγκούν 27 Μαΐου διά Κολόμπο
XIOS ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Μαριφάντη» .....	53	11310	άνεκ. Σαβάνναν 27 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
XΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μόγια» .....	54	16193	άνεκ. Λάς Πάλμας 18 'Ιουν. διά Ροοτόκ
XΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Αμπερος» .....	50	8632	άνεκ. Σάντος 7 'Ιουλ. διά Καλλάδα
XΟΠ	έτ. «Τίτικα» .....	49	1681	διπλήθε Μπρούναμπουτελ 5 'Ιουλ. διά Ρούττα
XΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ» .....	45	2886	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1 Μαρτ.
XΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτεράνεαν» .....	45	2331	άνεκ. Χουέλδα 30 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
XΡΙΣΤΙΑΝΑ	έτ. «Ντόθεύ» .....	56	3904	έφθ. Μπαγιόν 27 'Ιουν.
XΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΗΝ	έτ. «Ακάκια» .....	56	8411	εἰς Νέαν 'Υόρκην ἀπό 21 Μαΐου
XΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	έφο. Αφοί Θωμά	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
XΡΙΣΤΙΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Σάν Νεκτάριος» .....	39	1880	εἰς Χάιφεν ἀπό 6 Σεπτ.
XΡΙΣΤΙΤΑ	έτ. «Πασιφίκ Κορπ.» .....	69	28006	άνεκ. Πειραιᾶ 4 'Ιουλ.
XΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ	έτ. «Χόλο Πίσσοφύλνες» .....	58	8348	έφθ. Γδύναι 3 'Ιουλ.
XΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	έφο. Ε.Α.Ν.Ε. «Βερνίκος» .....	51	3856	έφθ. Βιρυτόν 7 'Ιουλ.
XΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβ» .....	45	2095	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
XΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα» .....	49	7526	άνεκ. Κολόμπο 22 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΟΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Εθνικός Πλούτος» .....	70	9426	έφθ. Ντάρ εξ Σαλαύ 25 'Ιουν.
ΟΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Ωκεανομάχος» .....	55	9242	έφθ. Σαντ Άννα Μπαϊν 7 'Ιουλ.
ΟΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	έτ. «Κλαυδία» .....	66	10601	άνεκ. Μη. "Άυρες 2 'Ιουλ. διά Ναγκόγια

## Tα υπό Sevastopoulos

ΑΓΓΕΛΑ	έτ. «Αγγέλα» .....	52	3714	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 24 'Ιουν.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	56	12231	άνεκ. Κριόπομπαλ 6 'Ιουλ. διά 'Ελ Παλίτο
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	59	15660	έφθ. Χάντην ρόδες 3 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(N.A.T.)	62	9690	άνεκ. Κέιπ Τάουν 21 'Ιουν. διά Μπάραν
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	49	3718	άνεκ. Τροπολίν (Λιθαν.) 22 'Ιουν. διά "Απανα)Λάγκος
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	43	2847	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 13 'Ιαν.
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	56	20153	έφθ. Νουμέα 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	47	4806	άνεκ. Κολόνπο 28 'Ιουν. διά Σαφάγκα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	43	2809	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	51	2512	διπλήθε Μπρούναμπουτελ 30 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	55	5064	άνεκ. Τζιμπούτι 1 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	53	11010	άνεκ. Πόρτ Τζεφερον 24 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	(N.A.T.)	56	20140	άνεκ. Τοιμπα 17 'Ιουν. διά Χάργκ "Αϊλαντ
ΑΓΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	49	2358	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	45	7208	άνεκ. Αθάναν 28 Μαΐου διά Μαριέλ
ΑΓΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	55	1216	έφθ. Γκρείτ Γιάρμουθ 27 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	44	1902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	43	7254	άνεκ. Αθάναν 14 'Απρ. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΑΓΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	55	3391	εἰς Κιελών από 17 'Απρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	56	15881	διπλήθε Ντόρερ 7 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΑΔΕΛ (κυπρ.)		49	4930	έφθ. Νάντην 3 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	50	11693	διπλήθε Θέρενταιν "Αϊλαντ 3 'Ιουλ. διά Νάντην
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	57	20797	άνεκ. Μπαχρείν 6 'Ιουν. διά Ντουμπάτι
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	48	9506	άνεκ. Αθάναν 30 'Ιουν. διά Σαντιάγκο (Κούθα)
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	49	4113	άνεκ. Πειραιᾶ 2 'Ιουλ. διά Βόλον
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	67	48747	άνεκ. Ντώρερ 7 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΕΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	70	8825	άνεκ. Γιακασί 25 Μαΐου διά 'Αιδί
ΑΘΗΝΑ ΖΑΪΣΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	64	30682	άνεκ. Πούλο Μπούκο 7 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	68	16042	άνεκ. Τοιμπα 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	67	44708	άνεκ. Βατιδόνην 1 'Ιουλ. διά Σαιν Κρούν
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	54	19462	άνεκ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	62	9943	εἰς Πειραιᾶ από 24 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΛΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	59	9010	άνεκ. Πούλο Μπούκ 26 'Ιουν. διά 'Ουνο
ΑΙΓΓΙΣ ΜΙΛΑΝΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	53	12023	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.)	(N.A.T.)	69	9024	άνεκ. Παλιόνταρ 4 'Ιουν. διά 'Αμπιτζάν
ΑΙΩΑΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	69	9241	άνεκ. Πειραιᾶ 19 'Ιουν.
ΑΙΩΑΛΙΑ	(N.A.T.)	56	12355	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν. διά Πιθραλτάρ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ	(N.A.T.)	52	7604	έφθ. Καλκούτταν 6 'Ιουλ. διά Πιθραλτάρ
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΑΡΧΩΝ		67	28774	άνεκ. Πόρτ Λάττα 23 'Ιουν. διά Ταίμπα
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	71	15500	εἰς Μαιζούρουν ύπό συμπλήρωσιν
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	58	10018	άνεκ. Ήταν Λόντον 1 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	58	10018	άνεκ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΙ'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	58	926	εἰς Πειραιᾶ από 24 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΑΙ'ΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	58	10020	άνεκ. Πόρτ Μπούκ 26 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	55	21584	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	47	3343	άνεκ. Ντεκάν 28 'Ιουν. διά Λεοκαντί
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.)	(N.A.T.)	65	39450	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Μένα 'Αχιαντί
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	71	58600	άνεκ. Μένα 'Αχιαντί 14 'Ιουν. διά 'Αννιλίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	69	51627	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	67	32644	έφθ. Νταμπέρε 2 'Ιουλ. διά Πιθραλτάρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΦΩΝ	(N.A.T.)	67	32644	άνεκ. Ληοεντζό Μήσοκες 9 'Ιουν. διά Τουπάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	(N.A.T.)	56	8835	άνεκ. Ρόττερνταν 6 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	66	22362	άνεκ. Βούμπην 26 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	66	22362	έφθ. Νέν Υόρκην 7 'Ιουλ.
ΑΙΚΙΚΟ		65	18452	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουν. διά ΗΠΑ
ΑΙΚΑΤΑΡΗ	(N.A.T.)	67	8435	έφθ. Γενοβαν 4 'Ιουλ.
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	58	9199	εἰς Στοκχόλμων ὑπό 29 Μαΐου (έπιοκευαί)
ΑΙΚΟΥΑΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	68	25433	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΙΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	68	25433	έφθ. Ρόττερνταν 8 'Ιουλ.
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	68	25433	διπλήθε Παναμά 31 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ'	(N.A.T.)	67	25168	έφθ. Παλιόνταν 30 'Ιουν.
ΑΙΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	68	25155	άνεκ. Νέαν 'Οπελάνην 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταν
ΑΙΚΟΥΑΦΑΙΝΗ	(N.A.T.)	68	25168	άνεκ. Κόμπη 31 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΑΙΚΟΥΓΙΛΑ	(N.A.T.)	68	25433	έφθ. Ρόττερνταν 2 'Ιουλ.
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	57	8889	έφθ. Γενοβαν 7 'Ιουλ.
ΑΚΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	69	2935	άνεκ. Ριονέριο 10 'Απρ.
ΑΚΤΙΟΝ	(N.A.T.)	56	10370	άνεκ. Χ'οσιδιν 26 'Ιουν. διά Σπάτιτλ
ΑΚΤΙΣ (κ.)	έτ. «Αφοικαν» .....	58	11351	άνεκ. Σάντα Ντιέγκο 29 'Ιουν. διά Σάν Ντιέγκο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗ	(N.A.T.)	53	1887	διπλήθε Παναμά 7 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	58	10499	άνεκ. Σάντα Ντιέγκο 30 'Ιουν. διά Απούντα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	56	20926	άνεκ. Βανδιάνη 5 'Ιουλ. διά Πενάγκ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	68	44646	εἰς Σύρουν (έπιοκευαί)
ΑΛΕΞΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	55	12380	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΣΑΝΤΡΑ	(N.A.T.)	56	2343	έφθ. Κρέν 5 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	67	14845	άνεκ. Ριζοκαπατάνι 21 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΛΙΚΗ (π.)	(N.A.T.)	68	16475	άνεκ. θανητήν πλάτη 7 'Ιουλ. διά Μπαχρέϊν
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	53	1320	άνεκ. Γένοβην 7 'Ιουλ. διά Νεάπολιν.
ΑΛΙΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	53	7564	άνεκ. Αθάνην 17 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΑΛΙΚΜΑΝ		55	11971	έδωθ. Τοιστάν ντά Κούνχα 7 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝΙΑ	(N.A.T.)	66	27985	άνεκ. Ντεκάνη 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΚΥΩΝ	(N.A.T.)	70	12050	έφθ. Πόρτ Ελλασιτερ 5 'Ιουλ.
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	48	2681	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	67	46401	έφθ. Σαρόνην 2 'Ιουλ.
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	57	12630	έφθ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουλ.
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	41	9097	έφθ. Λονδίνον 29 'Ιουν.

ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόσφορντ» .....	55	14458	έφθ. Γένοβαν 3 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζρόύ» .....	58	13023	διπλός Παναμά 3 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμόρ» .....	54	13145	έφθ. Μόντρεαλ 6 'Ιουλ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ» .....	58	18589	άνεχ. Μπακρέιν 5 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΛΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντάθενπορτ» .....	69	15808	διπλός Παναμά 30 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα» .....	42	7292	έφθ. Αθάναν 19 'Ιουν.
ΑΛΠΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα» .....	43	9159	έφθ. Γένεθαν 2 'Ιουλ.
ΑΛΥΣΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	46	2904	άνεχ. Νάντην 3 'Ιουλ. δι' "Εμδεν
ΑΛΦΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα» .....	41	7368	έφθ. Ρίο Γκράντε 28 'Ιουν.
ΑΛΜΑΘΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άμαλθειο» .....	51	11169	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 1 'Ιουλ. διά Κουβάτ
ΑΛΜΑΡΥΔΙΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλις» .....	56	8959	άνεχ. Σιμίζου 29 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΛΜΟΓΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .....	61	14073	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιτρίτη» .....	39	5171	είς Τάιν από 10 Μαΐου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Χερούδζα» .....	66	23571	έφθ. Γκλάντστοουν 5 'Ιουλ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ «Έντ» .....	69	15869	άνεχ. Σιμίζου 24 'Ιουν. διά Γκόθε
ΑΝΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρραγια» .....	53	4314	έφθ. Άμερέρσαν 5 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίλστα» .....	65	15597	άνεχ. Αγ. Βικέντιουν 3 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΑΝΑΡΟΣ Α'ΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη» .....	67	21423	διπλός Παναμά 12 'Ιουν. δι' "Ιαπωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	55	19125	άνεχ. Τζιμπούτι 28 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη» .....	68	21426	έφθ. Βιτόρια 29 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρ» .....	68	21418	άνεχ. Βιτόρια 27 'Ιουν.
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	63	33375	άνεχ. Αγ. Φραγκίουν 29 'Απρ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	52	7168	άνεχ. Βορόποτο 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληντοράντο» .....	57	25441	άνεχ. Σιδώνα 2 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΑΝΝΑ ΔΑΝΝΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Γουώτερ» .....	54	1973	έφθ. Πύλων 20 'Ιουν.
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ» .....	46	8047	άργει εἰς Βόλον από 21 Αύγ.
ΑΝΝΙΤΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	53	2236	άνεχ. Ντακάρ 28 'Ιουν. διά Μαζαντί
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα» .....	65	19758	άνεχ. Καζαμπλάκαν 30 'Ιουν. διά Κοατζακοάλκος
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	49	2149	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΕΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρη Ν. Κ.» .....	59	20935	άνεχ. Ντας "Αίλαντ 3 'Ιουλ. διά Φιννάρτ
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτζενιο» .....	66	15597	άνεχ. Ριο Ιανέριο 6 'Ιουλ. δι' "Εμδεν
ΑΝΤΙΓΡΟΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρμπακ» .....	44	3178	άνεχ. Μάρ η ντελ Πλάτα 11 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» .....	63	14048	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 'Ιουν. διά Χάθρον
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμι» .....	57	22130	έφθ. Χάμπτον ρόδς 26 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνη» .....	48	6259	έφθ. Βενετίαν 3 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΥ II .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο» .....	57	10888	άνεχ. Θεούτα 6 'Ιουλ. διά Γκάλθεστων
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα» .....	46	8380	έφθ. Αθάναν 2 'Ιουλ.
ΑΠΗΛΑΙΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρεινάντε Τρανα» .....	63	10594	έφθ. Μπλέφαρος 8 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ» .....	54	1274	άνεχ. Μπλέφαστ 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Τάλμποτ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Απόλλων» .....	68	27989	έφθ. Τάραντα 1 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρός» .....	58	10108	άνεχ. Πούλιο Μπρώκαν 15 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνα» .....	63	29141	άνεχ. Ντακάρ 27 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΡΑΓΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	54	3726	διπλής Μπρούνουμπουτελ 3 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΑΡΑΓΚΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΚΟ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	41	5215	άνεχ. Πόρτο Άλεγκρε 3 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	53	3431	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπια» .....	51	3481	διπλής Γιβραλτάρ 29 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΡΓΚΟ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζείσον» .....	61	10163	άνεχ. Σιοκούσαμάν 25 'Ιουν. διά Νιού Γουεστμινστερ
ΑΡΓΚΟΣΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αργκοσή» .....	50	3500	άνεχ. Φρήπορτ (Μπλα.) 2 'Ιουλ. διά Χόλυκεντ
ΑΡΓΚΟΣΚΑ'Υ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν» .....	51	3425	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΑΡΓΚΟΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπιαν» .....	50	3454	άνεχ. Χιούστον 2 'Ιουλ. διά Καρθαγκέναν (Κολ.)
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτας» .....	35	4965	έφθ. Μπούπασα 9 'Ιουν.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλοζ» .....	64	28313	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν» .....	68	24894	διπλής Παναμά 16 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΕΝΤΑΛ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρένταλ» .....	43	7265	διπλής Μπρούνουμπουτελ 26 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΕΤΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίσε» .....	57	8406	διπλής Παναμά 28 'Ιουν.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα» .....	45	4578	άνεχ. Ντακάρ 1 'Ιουλ. διά Μπράγιον
ΑΡΙΕΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σκαύμαρ» .....	54	13432	άνεχ. Σάροχ 27 'Ιουν. διά Χάιφα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Άμαριλό» .....	62	25211	άνεχ. Μπνύνα 26 'Ιουν. διά Σαιν Κρουσ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρέττα» .....	64	31331	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Ιουν. διά Βίρτζιν "Αίλαντ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΗΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .....	63	28029	άνεχ. Μπράκες 2 'Ιουλ. διά Κανεδάν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΗΣ II (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε» .....	35	992	άνεχ. Αμβούργον 7 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Π. (π.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	2909	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΟΝ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέδε» .....	36	10280	έφθ. Καντάλα 22 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ» .....	45	4693	άνεχ. Σαΐντ Αννα Μπαιν 16 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρίων» .....	38	5245	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 21 'Ιουν. διά Ρουέν
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλόρερ» .....	68	39617	εἰς Μπαντάρ 1 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπήρεστ» .....	67	45376	άνεχ. Ντάντραπαν 3 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αργω» .....	58	7772	άνεχ. Πορτ Σουδάν 28 'Ιουν. διά Ντάντραπαν
ΑΡΝΤΕΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα» .....	44	7261	άνεχ. Σαΐν Μιχάελς 17 'Ιουν. διά Ροστόκ
ΑΡΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρο» .....	56	22670	άνεχ. Χιροχάτα 25 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΡΟΖΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίκιαρ» .....	43	7233	έφθ. Αθάναν 23 'Ιουν.
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρουάνα» .....	54	1960	έφθ. Ταμάτσε 4 'Ιουλ.
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρσενάλ» .....	48	3675	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 28 Μαΐου διά Ταιγκτάο
ΑΡΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρτα» .....	56	1647	άνεχ. Λας Πάλμας 5 'Ιουλ. δι' Αντζιο
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II .....	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροίνη Μπάλκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Μαντράς 8 'Ιουλ. διά Κούρε
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλέεύν» .....	49	5841	άνεχ. Αθάναν 14 'Ιουλ. διά Μαριέλ
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρχιμήδης» .....	52	8076	έφθ. Κολόμπο 21 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	66	35001	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 8 'Ιουλ. διά Κούρε
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» .....	53	13415	έφθ. Ντάντραπ 7 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομαρίνη» .....	45	14133	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΣΤΗΡ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους» .....	49	8525	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 27 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρη» .....	50	7470	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ» .....	63	33375	άνεχ. Λάς Πάλμας 3 'Ιουν. διά Σεύντοβαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον» .....	58	12623	άνεχ. Σακάι 30 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς» .....	60	21138	άνεχ. Μαντράς 21 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ» .....	49	17325	άνεχ. Λαρέντζο Μάρκες 6 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρεψινανόν» .....	64	31715	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 16 'Ιουν. διά Γιοκαίσι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλα» .....	63	15977	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 1 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ» .....	57	25172	άνεχ. Χόρ άλ Αμάρια 27 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίουκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουνήν» .....	57	24813	διπλής Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Μπάρι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαίηντυ» .....	55	12985	άνεχ. Λαρέντζο Μάρκες 21 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ» .....	53	11322	άνεχ. Τζιμπούντη 30 'Ιουν. διά Νιγηρίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες» .....	68	40962	άνεχ. Φρήπασον 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοίνες» .....	68	40962	άνεχ. Ντώρμπαν 4 'Ιουν. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαιντ» .....	54	16033	άνεχ. Βανκούμερ 6 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρτσαντ» .....	66	15697	έφθ. Γένοβαν 29 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ Μόναρκ» .....	68	48936	διπλής Ούδαντ 22 'Ιουν. διά Νιγηρίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες» .....	53	12712	άνεχ. Φάλιρε βορειό 30 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΞ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπριξ» .....	63	15985	άνεχ. Φρήπασον 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ» .....	56	14839	άνεχ. Λαρέντζο Μάρκες 18 'Ιουν. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ» .....	64	39066	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντικ Πρίνσες» .....	66	40884	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν» .....	57	10149	άνεχ. Ντώρμπαν 2 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΤΙΜΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμπτι			

ΑΤΟΜΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρος» .....	67	45321	άνεχ. Τενερίφην 28 Μαΐου διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΥΓΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπήβερ» .....	56	10312	άργει εἰς Πειραιά από 7 Φεβρ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ, παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία» .....	40	26315	άνεχ. Κέιπ Τάουν 6 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας» .....	56	8136	έφθ. Βίτα 28 'Ιουν.
ΑΧΑΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουΐλα» .....	50	5455	εἰς Πειραιά από 20 Μαΐου (έπισκευαι)
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	51	2501	έφθ. Ντωμπιταν 6 'Ιουλ.
ΒΑΡΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	53	18743	εἰς Μασσαλίαν από 17 Απρ. (έπισκευαι)
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπαράν» .....	55	979	έφθ. Λισσαδώνα 1 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νοεύστρο» .....	55	10839	διπλής Γιθραλτάρ 29 'Ιουν. διά Τζάκοσονβιλ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο» .....	51	10677	άνεχ. Καράτοι 6 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΤΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	51	8032	έφθ. Κόνκαρου 19 'Ιουν.
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	58	20958	άνεχ. Νικάτα 26 'Ιουν. διά Μίνα αλ Φαχάλ
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον» .....	48	15794	Ίδε : «ΕΡΓΟΝ», ως μετωνομάσθη
ΒΕΝΟΥΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	52	6576	άνεχ. Γένοβανα 1 'Ιουλ. δι' 'Αδάναν
ΒΕΝΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουίττου» .....	43	9777	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουλ.
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βένουσι» .....	53	12897	άνεχ. Μένα 'Αχαρντι 12 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΒΕΡΜΟΝΤ I .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεντσούρα» .....	60	3068	άνεχ. 'Απαπα/Λάγκος 2 'Ιουλ. διά Βρέμπν
ΒΙΚΤΡΙΕ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπούμπλικ Μαρίτ.» .....	55	6231	έφθ. Σαν 'Αντόνιο 27 'Ιουν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονγουάιν» .....	49	1592	διπλής Γιθραλτάρ 30 'Ιουν. διά Τζέντα
ΒΙΝΚΥ I (δ.π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαντο» .....	64	15238	άνεχ. Τάραντα 18 'Ιουν. δι' 'Ενσενάντα
ΒΙΝΤΣΕΣΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσερίς» .....	41	11616	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδας 4 'Ιουλ. διά Καοσιούγκ
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	62	25133	έφθ. Ούλο 17 'Ιουν.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τσανόδος.» .....	58	27372	έφθ. Ντουμπάι 25 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάσ» .....	58	11625	έφθ. Σάρος 3 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ M. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριμόύλα» .....	68	31093	άνεχ. Νανκόγια 22 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΒΙΡΓΚΟ (δ.π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια» .....	55	11623	έφθ. Άπουμπα 29 'Ιουν.
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωύτικα» .....	44	10499	άνεχ. Κριστομπαλ 6 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΒΟΛΕΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόσσα» .....	53	5608	άνεχ. Ντακάρ 14 'Ιουλ. διά Κωνστάντζα
ΒΟΥΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλεον» .....	52	2672	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουν.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόμπα N.» .....	58	8472	άνεχ. Αιδεσσαν 17 'Ιουν. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μανόδας» .....	45	2885	εἰς Γαλάτοι με ζηνιάς έκ πυρκαϊδας
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	56	8615	έφθ. Βουδάνη 2 'Ιουλ.
ΒΥΖΑΝΤΟΥΜ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	64	33245	άνεχ. Τεργέστην 7 'Ιουλ. διά Λόσουερ Μπουτσάνων
ΒΥΡΩΝ (κυπρ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστόρη» .....	43	7402	άνεχ. Γιθραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Μαλάγα
			54	8720	διπλής Γιθραλτάρ 26 'Ιουν. διά Τενερίφην
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντείδιντ» .....	68	24894	άνεχ. Γκουαγιαλάν 8 'Ιουν. διά Κασίμα
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάκερς» .....	58	25988	άπο Νέαν 'Υόρκην 14 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	64	32231	άνεχ. Τενερίφην 23 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντες» .....	56	9462	άνεχ. Κέιπ Τάουν 30 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» .....	55	9462	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ.
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γαρδένια» .....	57	9723	έφθ. Αυστερόνταμ 5 'Ιουλ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντίτιπη» .....	55	8344	έφθ. Λιοσσαβάνα 6 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	63	30650	άνεχ. Μπόννυν 28 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρφο» .....	67	15414	έφθ. Άλμπουν (Δ.Α.) 8 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο» .....	52	7503	άνεχει εἰς Πειραιά από 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κιμών» .....	53	7378	έφθ. Νιουκσοτλ (Αύστρ.) 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόροθιον» .....	48	1911	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια» .....	66	30647	άνεχ. Πουάντα ή Πιέρο 14 'Ιουν. διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαγοντίον» .....	58	9483	άνεχ. Γκότεμπουργκ 5 'Ιουλ. διά Μπιλμπάο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ» .....	54	18790	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	64	1199	άνεχ. Χάλμσταντ 5 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελίζαπτεθ» .....	54	9646	έφθ. Τζουντζιν 28 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν Σ.» .....	53	7490	έφθ. 'Αθανάν 3 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρόλγυντ» .....	31	2841	έφθ. Ραδενάν 23 'Ιουν.
ΓΙΟΥΝΙΟΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζαμπίπο» .....	54	5826	έφθ. Μπιλμπάο 1 'Ιουλ.
ΓΙΟΥΡΠΟΙΑΝ ΣΚΑΪ'Υ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	55	1275	άνεχ. Νουαντιμπού 5 'Ιουλ. διά Σέτε
ΓΚΑΙ'Υ ΘΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αμαλία» .....	55	5543	έφθ. Αυδούργον 7 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΞΥ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	59	2763	έφθ. Προσκυρουν 4 'Ιουλ.
ΓΚΑΛΑΞΥ Κ. (π.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	50	6036	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδας 15 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΓΚΑΛΑΞΥ ΦΑΙΗΘ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	57	4637	άνεχ. Χ ουδούν 28 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΚΕΜ (δ.) .....		έτ. «Μερκούρια» .....	52	10381	έφθ. Στάβαγκερ 4 'Ιουλ.
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΔΑ (κ.) .....		έλλην. συμφέροντα .....	56	2635	έφθ. Αιδούργον 7 'Ιουλ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	63	30650	άνεχ. Μένα 'Αρμπντούλα 16 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΛΟΜΠΑΙΑ ΤΡΕΙΣΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εβό» .....	60	8150	άνεχ. Ρινιάντα 2 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίρνοκ» .....	67	48747	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακουΐλα» .....	59	23084	έτις Πειραιά από 31 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ» .....	59	15397	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλ.
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕΙΤΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ» .....	50	16231	άνεχ. Γκέλα 1 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Τσόλις» .....	68	10397	έφθ. Παναμά 1 'Ιουλ.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΓ'ΙΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	56	6778	άνεχ. Ρινιάντα 3 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Λάκ» .....	52	6963	έφθ. Νανκόνια 30 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόλωνα» .....	45	3934	έφθ. Κολόμπα 11 'Ιουν.
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓ'Ι (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντγουνιλά» .....	49	1395	άνεχ. Γκότεμπουρνικ 2 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΓΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Νόδα» .....	57	8881	έφθ. Καλκούταν 22 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρερ» .....	57	9411	έφθ. Φοπούροτ (Μπαχ.) 29 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λήτζεντ» .....	69	22998	άνεχ. Βακιπιλάνα 3 'Ιουλ. διά Γάμπι Σάουντ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπίριτ» .....	70	23000	άνεχ. Αιβέσπαν 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρομάρ» .....	66	23570	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουλ. διά Σέτε
ΓΚΡΑΝΤΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκραντόν» .....	66	10961	άνεχ. Γκότεμπουρνικ 2 'Ιουλ. δι' Αννάμπα
ΓΛΑΥΚΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βός» .....	64	15282	άνεχ. Γλύνδον 2 'Ιουλ. διά Φλωσινκ
ΓΛΑΥΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος» .....	68	16475	διπλής Πιναμά 2 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΓΛΥΦΑΔΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερτίμαρ» .....	55	3004	άνεχ. Καζπιπλάνκα 28 'Ιουν. διά Τοναίι Σαρέντε
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ ΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστγουίντ» .....	70	10600	άνεχ. Ληπάντα 2 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΗ ΗΓΚΑ (μετ.63) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόλαρα» .....	70	11025	άνεχ. Μόρζ 27 'Ιουν. δι' Ινδονησίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαρμάσυντ» .....	43	14313	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάρδελι» .....	57	26032	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Ιουν. δι' Αμδούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν» .....	57	14353	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤΑΝΔΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρυ» .....	55	27278	άνεχ. Μπόναγκος 5 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤΑΝΔΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέχαμ» .....	55	27278	διπλής Πιναμά 5 'Ιουλ. διά Χάδρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΔΥΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιλιρφάζ» .....	55	25317	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΔΥΟΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον» .....	54	27278	άνεχ. Λάς Πάλιας 10 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίς» .....	64	27277	άνεχ. Σαν Τζέν (N.B.) 30 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΝΕΙΑΛΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	53	21284	άνεχ. Πειραιά 3 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουσιλ» .....	57	25489	έφθ. Πειραιά 5 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε» .....	57	25490	άνεχ. Λα Σαλίνα 2 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκοκ» .....	57	25357	άνεχ. Μπαχούειν 5 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΙΤΖΕΝΣ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Κέλοο» .....	57	26032	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Μαΐου. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιμούνεντς» .....	57	25035	έφθ. Χίουτον 5 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζόουμπλι» .....	58	25222	άνεχ. Ρεοντήν 5 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΑΝΤΝΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντράμψοντ» .....	69	41477	άνεχ. Χίουτον 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΖΤΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θώρ» .....	49	18802	έφθ. Χίουτον 4 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσασθρος» .....	50	18802	άνεχ. Κέιπ Τάουν 21 'Ιουν. διά Μπριστολ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάτλεϋ» .....	49	18802	έφθ. Χίουτον 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΤΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη» .....	49	18802	έφθ. Δάλνοιχ 29 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία» .....	50	18802	έφθ. Καναδᾶ 5 'Ιουλ. διά Καναδᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουμάρ»			

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτε. «Τζέιντ» .....	67	22549	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουν. διά Μποτόν Ρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΟΥΑΖΤΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Πλάγχαμ» .....	69	41477	άνεχ. Γιουροπόρτ 29 'Ιουν. δι' 'Αρζεβ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Πλόρθος» .....	71	51900	άνεχ. Γιουροπόρτ 16 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Άθωψη» .....	70	54500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Περιοκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Τιουντόρ» .....	53	12843	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 7 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ηοτον» .....	58	11201	έφθ. Γένοβαν 28 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ούρροα» .....	55	20165	έφθ. Βιρυττόν 6 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Νιουφέιν» .....	58	11200	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Χόδικ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Βεγκός Σ.» .....	58	25888	άνεχ. Γκότεμπουργκ 29 'Ιουν. διά Φορκάντος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Λάνοερ Σ.» .....	54	20864	άνεχ. Χαλούν 'Αιλαντ 28 'Ιουν. διά Γιουροπόρτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Χάλμα» .....	64	47344	έφθ. Αιμέρογρον 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ντίλον» .....	65	49437	άνεχ. Ταϊπελη Μηναι 19 'Ιουν. διά Χόδικ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ακουάριους» .....	70	88850	άνεχ. Χαλούν 'Αιλαντ 28 'Ιουν. διά Γιουροπόρτ
ΓΡΑΝΑΔΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Σεγκόδια» .....	56	10180	άνεχ. Νόρτ. Αλφρέντ 25 'Ιουν. διά Ντεμαράρα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Κλίμνος» .....	50	3364	έφθ. Ραγκούν 3 'Ιουλ.
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Αστρο Βένκεντορ» .....	54	11866	έφθ. Ταϊν 27 'Ιουν.
ΔΑΩΝΗ (μ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Οθεροπή Μινεράλς» .....	63	31289	διπλής Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Χόδικ
ΔΕΛΩΝΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Βάλιαντ» .....	56	11931	άνεχ. Μοντεβίδεο 13 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΕΛΦΟΙ .....	(N.A.T.)	έτε. «Δελφοί» .....	68	8796	άνεχ. Ιλδίλ 2 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν. .....	(N.A.T.)	έτε. «Τρανόραγκο» .....	53	5579	έφθ. Μουσάτ 2 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ. .....	(N.A.T.)	έτε. «Αστέρια» .....	54	8712	έφθ. Αιμέροαν 26 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ρίοντον» .....	59	9493	έφθ. Χαδρών 3 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Μαρκρέντο» .....	68	9583	άνεχ. Πόρτ Λινκόλν 13 'Ιουν. διά Χίλιν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Τζένεραλ Ναδίγκ.» .....	53	7829	έφθ. Παρανάγκα 2 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Α. Μ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Λάιμπρ. Οσεανγουένης» .....	53	13173	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Πριγκίπος» .....	71	16300	εις Μουροφάν υπό συμπλήρωσιν
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ασουρόρα Μπορεάλις» .....	44	7067	άνεχ. Αθανάν 2 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΔΙΟΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Σπηγκάλ» .....	52	12523	έφθ. Αντοφαγκάστα 7 'Ιουλ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Μαρβαλόρ» .....	52	11675	έφθ. Αιμέροαν 5 'Ιουλ.
ΔΟΡΚΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Γοργόνα» .....	53	21577	Ιδε «ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ» ως μετωνυμάσθιν
ΔΡΟΜΩΝ .....	(N.A.T.)	έτε. «Κύκνος» .....	64	17487	άνεχ. Ρουέν 1 'Ιουλ. διά Σέδεν 'Αιλαντς
ΔΡΩΡΙΕΥΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Δωριεύ» .....	58	8538	έφθ. Ήστ Λόντον 7 'Ιουλ.
ΔΡΩΡΙΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ελένη» .....	67	43231	άνεχ. Γκότεμπουργκ 2 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΔΡΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Δωρίς» .....	54	6042	άνεχ. Είδονμασούθ 6 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΔΩΤΩ .....	(N.A.T.)	έτε. «Βιτάσα» .....	68	35191	έφθ. Ναγκόγια 29 'Ιουν.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Αγηνώρ» .....	58	9431	έφθ. Γδύνια 6 'Ιουλ.
ΕΒΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Νέποτουν Μαριτάιμ» .....	57	13637	διπλής Γιβραλτάρ 27 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΙΛΗ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	8122	άνεχ. Σάντος 5 'Ιουλ.
ΕΒΗ Λ. .....	(N.A.T.)	έτε. «Ελπιμρέρος» .....	67	14800	έφθ. Σάντος 5 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Εδρος» .....	63	15983	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν.
ΕΘΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ντρέικο» .....	56	10329	άνεχ. Σάντος 4 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΙΡΗΝΗ Ά. .....	(N.A.T.)	έτε. «Καρολίν» .....	56	10289	έφθ. Καλκάύταν 30 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Γκριγκάνι» .....	48	3627	έφθ. Μπιλμπάο 13 'Ιουλ.
ΕΚΟΥΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Εκούιτ» .....	52	16173	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 13 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΕΑ ΙΝΚΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Βάρο» .....	53	2007	άνεχ. Αγ. Βικέντιον (Δ.Ι.) 7 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμα
ΕΑ ΜΙΝΑ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Λιμπανέζ» .....	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΑΛΑΝΤΙ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	50	3647	έφθ. Ιμμιγκαν 6 'Ιουλ.
ΕΑΛΕΚΤΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ελεκτρά» .....	59	20915	άνεχ. Ράς Λανούφ 23 'Ιουν.
ΕΑΛΕΝ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ατλαντις» .....	67	27989	διπλής Παναμά 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΑΛΕΝΗ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Οσεαν Τράναπορτ» .....	58	20830	άνεχ. Λισσαδώνα 22 'Ιουν. διά Νιγηρίαν
ΕΑΛΕΝΗ .....	(N.A.T.)	έτε. «Κίδιον» .....	39	4909	άνεχ. Αύγυστον 15 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΕΑΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Χάμιλτον» .....	70	15500	διπλής Παναμά 4 'Ιουλ. διά Νηπτρότι
ΕΑΛΕΥΘΕΡΩΠΟΤΡΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ελευθερώπολις» .....	58	13066	άνεχ. Μένα Αχμαντί 29 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΕΑΛΙΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ελευθερώπωτρια» .....	56	2709	έφθ. Κολόμπο 8 'Ιουν.
ΕΑΛΙΚΩΝ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Αμπελός» .....	45	2068	άνεχ. Θέουτα 5 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκον
ΕΑΛΙΣΑΒΕΤ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	58	8370	άνεχ. Μπ. Αύρες 1 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΑΛΙΣΑΒΕΤ .....	(N.A.T.)	έτε. «Τζευτλάντ» .....	60	10530	άνεχ. Πειραιά 9 'Ιουν. διά Μήλον
ΕΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτε. «Σάνκα» .....	56	10312	έφθ. Χιούστον 1 'Ιουλ.
ΕΑΛΤΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	55	6528	άρρει εις Πειραιά ἀπό 17 Μαΐου
ΕΑΛΠΙΔΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	56	8296	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάρ 29 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΕΑΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ελπιδοφόρος» .....	35	4963	άνεχ. Θέβενταρντ 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ .....	(N.A.T.)	έτε. «Οσεαν Τράπη» .....	60	8539	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 12 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΕΞΟΤΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτε. «Νορθγουίντ» .....	70	71211	έφθ. Πειραιά 6 'Ιουλ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Επιδαύρος» .....	40	6895	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 2 'Ιουν. δι' Ιμμιγκαν
ΕΠΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ερκούλες» .....	58	30332	άνεχ. Λίβερπουλ 21 'Ιουν.
ΕΠΙΚΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Επικο» .....	60	13093	εις Γιοκοχάμαν
ΕΡΓΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	48	15794	έφθ. Τάγκα 5 'Ιουλ.
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Οίλ Τράναπορτ» .....	59	30189	εις Πειραιά ἀπό 15 'Απρ. (ἐπισκευαι)
ΕΡΝΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ριταλέξ» .....	48	3497	διπλής Γιβραλτάρ 22 'Ιουν. δι' Ανκόνα
ΕΡΟ'ΙΚ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ρόκετ» .....	64	29396	άνεχ. Νιούκστολ (Άντρ.) 19 'Ιουν. δι' Αιμέρογρον
ΕΣΠΕΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Ατλαντις» .....	57	10317	άρρει εις Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ.
ΕΣΣΕΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Σποφάρερ» .....	57	4211	έφθ. Μπ. Αύρες 5 'Ιουλ.
ΕΥΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Μοντελίντο» .....	57	6046	άνεχ. Ματαριάν 27 'Ιουν. δι' Αρίκα
ΕΥΑΓΓΗΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Βεντούρης Σπιπινγκ» .....	55	2472	έφθ. Τάγκα 5 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ενάσαζέ» .....	39	3971	άνεχ. Αλεξάνδρειας 4 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Πασιφίκ Όιλ» .....	66	38339	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν.
ΕΥΤΕΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Βιαφέλ» .....	62	25157	εις Πειραιά ἀπό 30 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΕΥΤΕΝΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Προμπθεύς» .....	54	11208	έφθ. Πούντα Καρντόν 1 'Ιουλ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Γ. .....	(N.A.T.)	έτε. «Ορφέυς» .....	64	34827	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουν. διά Φώλεϋ
ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ατλαντικ Όιλ» .....	54	19406	άνεχ. Ντάρμπον 19 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΥΤΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Κόμπουργκ» .....	56	30158	έφθ. Μόντον 4 'Ιουλ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Μπένθελ» .....	70	96775	έφθ. Γιοκαϊο 28 'Ιουν.
ΕΥΔΑΦΡΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Μάγκνου» .....	64	35774	άνεχ. Εοκράδος ριβέρ 7 'Ιουλ. διά Χάδρων
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Αντάρκτικ Γκάζι» .....	70	4500	διπλής Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Κων(πολίν
ΕΥΚΤΗΜΩΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	20	1599	έφθ. Βιρυτον 30 'Ιουν.
ΕΥΔΑΛΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Αθένες» .....	54	2234	άνεχ. Λαντόντ 4 'Ιουλ.
ΕΥΠΛΟΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Εϋπλοια» .....	55	19959	έφθ. Σαΐντ Αννα Μπαι 5 'Ιουλ.
ΕΥΠΛΟΙΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Εύκρισιο» .....	59	9003	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Ιουν. διά Ραθέναν
ΕΥΡΥΔΑ .....	(N.A.T.)	έτε. «Μπλάκ Σῆπ» .....	64	9727	άνεχ. Τακόνιος 4 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	(N.A.T.)	έτε. «Μπλάκ Σῆπ» .....	65	10290	άρρει εις Πειραιά ἀπό 26 Φεβρ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ναΐδας» .....	43	2896	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 4 'Ιουλ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ευστάθιος» .....	55	12497	άνεχ. Βαλτιμόρων 3 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Ρεύμαρ» .....	49	17613	άνεχ. Μίλφορν Χάβεν 28 'Ιουν. διά Φορκάντος
ΕΦΟΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Βέκτερ» .....	65	35527	έφθ. Βάρναν 27 'Ιουν.
ΖΑΙ'ΡΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτε. ζαΐρας συμφέροντα .....	51	8032	άνεχ. Λάς Πάλμας 29 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ZAN ZAN (κ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. ζαΐρας συμφέροντα .....	51	10917	άνεχ. Οκλαντ 8 'Ιουλ. διά Φίτζι
ZHΝΩ .....	(N.A.T.)	έτε. «Μαλάγια» .....	68	9583	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 2 'Ιουλ. διά Λα Γκουάρια
ZINNIA (κ.) .....	(N.A.T.)	έτε. ζαΐρας συμφέροντα .....	51	9877	άνεχ. Αθανάν 19 'Ιουν. διά Νικαρο
ZΙΝΟΥΝΑΣ .....	(N.A.T.)	έτε. «Άστροντρόπεντο» .....	59	5226	έφθ. Κέιπ Κουβίδ 20 'Ιουν. διά Μιζουσίμα
ZITA .....	(N.A.T.)	έτε. «Παρθενών» .....	70	15665	έφθ. Μασσαλίαν 27 'Ιουν.
ZOH (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Κάθριν» .....	67	43231	άνεχ. Βίλημπικτων (Β. Καρ.) 20 'Ιουν. διά Λα Γκουάρια
ZOH Γ. .....	(N.A.T.)	έτε. ζαΐρας συμφέροντα .....	57	4176	έφθ. Σάροξ 2 'Ιουλ.
ZΟΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Άστρομάρ» .....	58	19417	άνεχ. Λαρέντζο Μάρκες 12 'Ιουν. διά Ναυκόγια
HΒΗ .....	(N.A.T.)	έτε. «Οσεαν Φράγκερ» .....	68	28774	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Σαλβαδόρ
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτε. «Καλντέλιον» .....	50	3343	έφθ. Απαντόλαγκος 25 'Ιουν.
ΗΡΑ .....	(N.A.T.)	έτε. Δάρδανος .....	48	4574	άνεχ. Νιουκστολ (Ά

ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Ντόντζες I 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκουίστα 'Οσεάνικα»	63	31581	άνεχ. Ράς Τανούρα 10 'Ιουν. διά Βερντόν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεχ. Βανκούβερ 18 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαλάκσον»	56	3649	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13 Μαρτ.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	διπλός Παναμά 30 'Ιουν.
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ		έλλην. συμφέροντα	61	10744	άνεχ. Μόντρεαλ 1 'Ιουλ. διά 'Ιταλιαν
ΘΕΟΜΑΝΑ		έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	έφθ. Σαΐντ 'Αννα Μπαιν 17 'Ιουν.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράθερς»	54	10916	άνεχ. Κασιούγκ 19 'Ιουν. διά Τσάρλεστον
ΘΕΟΜΗΤΩΡ III		έλλην. συμφέροντα	59	16851	άνεχ. Μουροράβ 29 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Πόρτ ον Σπαίν 18 'Ιουν. διά Κούδαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	6597	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουν.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	άνεχ. Λας Πάλμας 21 'Ιουν. διά N. 'Αμερικήν
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. Γένοβαν 24 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΗΡΑ		έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	διπλός Κων 5 'Ιουν. διά Κυνοτάντζαν
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεχ. Μένα Σαούδ 29 'Ιουν. διά 'Αγ. Φραγκίσκον
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	22630	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 21 'Ιουν. διά Τζεμπέλ Ντανά 22 'Ιουν.
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)		έτ. «Φαιροπίζι»	66	40933	έφθ. Χιούστον 22 'Ιουν.
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14032	έφθ. Χιούστον 22 'Ιουν.
ΙΑΝΘΗ (δ.)		έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 16 'Ιουν. διά Καράτοι
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	40	5355	άνεχ. Αμπιτζάν 24 'Ιουν. διά Κοτόνου
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	άνεχ. Αθάναν 1 'Ιουν. διά Ματάντζας (Κούδα)
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Τένδον»	47	4962	εἰς Σαίγκον από 21 Απρ. 1968
ΙΑΚΩΝ ΑΥΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	έφθ. Πιοκοχάμιαν 3 'Ιουλ.
ΙΑΚΩΝ ΝΙΚΗ		έλλην. συμφέροντα	59	4411	άνεχ. Πιομπίνο 17 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΙΑΚΩΝ ΤΑΚ		έλλην. συμφέροντα	59	4412	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 4 'Ιουλ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΙΜΑ		έτ. «Άλκυονια»	68	27989	άνεχ. Χεντλάντ 26 'Ιουν. διά Πιοκοχάμαν
ΙΝΒΙΚΤΑ		έτ. «Εποπούκιο»	44	12646	άνεχ. Φράιροπτ (Μπαχ) 11 'Ιουν. διά Σφάξ
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	έφθ. Αυτορετνάμ 24 'Ιουν.
ΙΟΚΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	38	5509	άνεχ. Ριο Γκράντε 5 'Ιουλ. διά Αμπιτζάν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικοδικίκι»	65	30156	άνεχ. Ζεμπρούκε 25 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Βουλκάνια»	67	20950	άνεχ. Κόπιε 2 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Μπέρκλεϋ»	64	13516	άνεχ. Μόντρεαλ 28 'Ιουν. διά Μπέλφαστ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΤΙ'ΟΝΗΡ		έτ. «Σατούρνια»	66	20959	έφθ. Ταρτούς 27 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΝΠΕΡ		έτ. «Μηνέντροφροντ»	63	13817	άνεχ. Μόντρεαλ 27 'Ιουν. διά Τολέδο
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοεάνικ»	58	22531	άνεχ. Χάργιας Αίλαντ 27 Μαΐου διά Σιογκάμα
ΙΟΝΙΚ (δ.)		έτ. «Σταρκλούθαιερ»	66	45280	διπλός Γιθαράταρ 5 'Ιουλ. διά Ζουείτινα
ΙΟΝΙΟΝ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	50	1259	ύπο παραλαδήν
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)		έτ. «Ιούνιος»	53	9357	έφθ. Αθάναν 2 'Ιουλ.
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ιρένα»	43	7232	έφθ. Μπιλμπάο 28 'Ιουν.
ΙΡΕΝΕ Ι (π.)		έτ. «Κρανές»	56	1820	έφθ. Λισσαδάνα 5 'Ιουλ.
ΙΡΙΣ (κ.)		έτ. «Μαριόγκα Σίππινγκ»	59	8479	διπλός Παναμά 6 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	33	3946	έφθ. Κων 2 'Ιουν. (επισκευαί)
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Ρεγγίνια»	44	7044	έφθ. Χάρια 26 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)		έτ. «Ευρούρ»	69	15869	άνεχ. Αυτορετνάμ 3 'Ιουλ. διά Θάντερ Μπαιν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ		έτ. «Σάουθ Μεντιτεράνεαν»	58	10057	άνεχ. Ζεμπρούκε 20 'Ιουν. διά Μαντράς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Σίδνευ 11 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	42	7020	έφθ. Ράς Τανούρα 23 'Ιουν. διά Βερντόν
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12614	εἰς Αλεξανδρείαν ἀπό 27 Σεπτ. 1967
ΚΑΒΑΛΑ		έτ. «Σέλφ 'Αντλοάντερς»	56	16015	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνδρειαν 11 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κεβαλάρπις»	48	4804	άνεχ. Άλεξανδρείαν 6 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνδρειαν 25 'Ιουν.
ΚΑΒΩΡΙΝ		έτ. «Νεπτούνη Μαριτάιμ»	64	10864	άνεχ. Βανκούβερ 25 'Ιουν. διά Μανιλάν
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Άιλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	έφθ. Μιζουρίμα 28 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)		έτ. «Εθερόλεύ»	55	11991	άνεχ. Χάρηντ 17 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΚΑΛΗ (π.)		έτ. «Ζούιοι»	51	1923	άνεχ. Πουάντ α Πίερ 29 'Ιουν. διά Μαρι Γκαλάντε
ΚΑΛΗΑΝΟΝΙΑ (μικτόν)		έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	67	34498	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 18 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΚΑΛΗΗ		έτ. «Μαρίν»	57	8774	έφθ. Ριγιέκαν 13 'Ιουν. (επισκευαί)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάνα»	54	6112	άνεχ. Νησιώποιον ρόδς 6 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Καλκούτταν 13 'Απρ. διά Σικάγο
ΚΑΛΥΨΩ (κ.δ.)		έλλην. συμφέροντα	52	12218	άνεχ. Καλκούτταν 13 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Ελαφίνια»	52	8111	άνεχ. Μόντρεαλ 29 'Ιουν.
ΚΑΜΠΟ ΤΡΕΣ ΜΟΝΤΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπο τρές Μόντες»	59	3282	άνεχ. Λεικ Τσάρλες 20 'Ιουν.
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)		έτ. «Πάφος»	39	8464	έφθ. Πειραιάς 3 'Ιουλ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έλλην. συμφέροντα	64	16400	άνεχ. Νησιώποιον 3 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΚΑΝΤΙΜΙΛΟΣ		έτ. «Κάντιμιλος»	48	4949	άνεχ. Καλκούτταν 13 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ		έτ. «Αφρομάρ»	56	9011	άνεχ. Σίδνευ 7 'Ιουλ.
ΚΑΠ ΟΡΙΟ		έτ. «Αφρομάρ»	55	5879	διπλός Παναμά 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρδάρα»	50	3913	έφθ. Εις Πειραιά από 14 Μαΐου (επισκευαί)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ		έτ. «Βίργυκο»	63	17059	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντερ.) 6 'Ιουλ. διά Νιούπορτ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Σίδνευ 30 'Ιουν. διά Αγούσιοταν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακυνία»	55	15683	άνεχ. Σιδνάμια 15 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Τέραμαρ»	50	6841	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 6 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ		έτ. «Άιλα Βολκάνικα»	68	23666	άνεχ. Πόρτ 'Ελλιζαμπέθ 6 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	άργει εἰς Πειραιά από 17 Μαΐου
ΚΑΠΠΙΤΑΛ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπρο»	61	24871	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΑΠΤΙΚΟΡΝ (δ.)		έτ. «Ντέλμαρ»	59	29626	άνεχ. Μένα Αμπούταλ 26 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)		έτ. «Σιρίους»	51	15784	άνεχ. Γένοβαν 30 'Ιουν. διά Ασκελόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)		έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΙΘΕΝΗΣ		έτ. «Φροντέρα»	65	18995	άνεχ. Αμπερτερνάμ 6 'Ιουλ. διά Νάρδικ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σπιπιγκ»	31	1871	έκτελει πλόας Παναμά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	48	5370	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 19 Φεβρ. (επισκευαί)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΑΔΟΥ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	47	3327	άνεχ. Βάροι 25 'Ιουν. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (κ.)		έτ. «Ασκα»	40	3496	άνεχ. Μπιλμπάο 3 'Ιουλ. διά Ματαντί
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανόφαρερς»	61	13437	έφθ. Ματαντζάς (Βεν.) 25 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ		έτ. «Αλλιάζα»	52	7597	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Κή Γκουέστ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουν.
ΚΑΡΙΝΑ		έτ. «Φερεϊέλ Κάρριερ»	69	9072	άνεχ. Τούπα 27 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)		έτ. «Κάρροφι»	55	21075	άνεχ. Χάροις Αίλαντ 16 'Ιουν. διά 'Εμδεν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)		έτ. «Φός»	54	2756	άνεχ. Βαλτόμπορν 28 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΚΑΡΠΟ (κυπρ.)		έτ. «Καρπούλι»	47	1876	άνεχ. Γενόβαν 7 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΚΑΣΣΟΣ		έτ. «Κριόμαρ»	56	3401	άνεχ. Σεμπρούκε 11 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)		έτ. «Καρδάιλ»	58	14606	άνεχ. Σίδνευ 7641
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	άνεχ. Λάσ Πάλμας 27 'Ιουν. διά Αδάνα
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Αινέρδραν 4 'Ιουλ. διά Γιθαράταρ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ρέα»	29	9215	διπλός Μπρούνομπουτελ 4 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)		έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	άνεχ. Χάρηντ 27 'Ιουν. διά Ντουμάτι
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Σικουτάρην 19 'Ιουν. διά Ντουμάτι
ΚΕΑ		έτ. «Σάν Σεσλίο»	58	13996	άνεχ. Χιούστον 15 'Ιουν. διά Ρεσιφ
ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.)		έτ. «Βαλνέσσα»	58	17555	έφθ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)		έτ. «Ιντάστριαλ Θρέύτ.»	57	17180	άνεχ. Μπαντάρ Μοχάρ 27 'Ιουν. διά Ντωρμπαν
ΚΕΡΚΕΝΝΑΧ (π.δ.)		έτ. «Σουλινάν»	51	6137	εἰς μεσονειακάς μεταφοράς
ΚΕΡΟ (δ.)		έτ. «Μαργκάλαι»	52	20657	έφθ. Μασσαλίαν 11 'Ιουν.
ΚΕΦΑΛΑΝΝΙΑ (δ.)		έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεχ. Ντόντζες 2 'Ιουλ. διά Ζουείτινα
ΚΗΦΕΥΣ (δ.)		έτ. Τρανσόρπτες Ντ. Έστε	71	16563	εἰς Λαντακόρδα ύπο συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)		έτ. «Μυκήναιαν»	66	48467	άνεχ. Πιοκοχάμαν 19 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)		έτ. «Βόλκαν»	56	21131	έφθ. Μασσαλίαν 7 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΚΑΛΜΟΣ (δ.)		έτ. «Κάδιος»	64	29797	άνεχ. Πούερτο Μίραντα 4 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)		έτ. «Μυρμιδών»	58	20487</	

ΚΛΑΙΡΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αυτρο Κάμπεον» . . .	54	12846	έφθ. Θρησκευτικός 21 'Ιουν.
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ» . . .	60	22944	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ. δι' 'Αρρύμπα
ΚΛΕΑΝΟΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ» . . .	59	10400	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 2 'Ιουλ. διά Σάντος
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ» . . .	51	7542	άνεχ. Ντάρμπιτον 7 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . .	38	7590	άνεχ. Πλάτος 21 Μαΐου
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . .	51	8079	άνεχ. Θεούτα 14 'Ιουν. δι' 'Αθάναν
ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . .	53	6529	εις Πειραιά όπο 25 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Αυστραλία 22 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . .	55	20924	έφθ. Μασσαλίαν 5 'Ιουλ.
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ» . . .	71	38847	άνεχ. Μιζουσιάμα 18 Μαΐου δι' ΗΠΑ
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ» . . .	68	23258	άνεχ. Χίροχατά 19 'Ιουν. διά Ταμάνο
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ» . . .	70	23400	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά φιλιππίνες
ΚΟΝΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέλλεσιον» . . .	52	11755	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουν. δι' 'Οκινάουα
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους» . . .	56	12754	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθα» . . .	63	30705	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΚΟΡΣΑΪΡ	(N.A.T.)	«Ηστερ ΣΠ Τράνσπορτ» . . .	62	15000	άνεχ. Κόμπε 26 'Ιουν. διά Βιζακαπανάμ
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάξος» . . .	69	9045	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουν. διά Τορόντο
ΚΟΡΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ισλαμοράντα» . . .	70	12370	έφθ. Ντουαλά 24 'Ιουν.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρωνος» . . .	49	7378	έφθ. Τής 7 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (πικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη» . . .	57	30332	έφθ. Γένοβαν 30 'Ιουν.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ» . . .	44	14875	έφθ. Σαδόνα 1 'Ιουλ.
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρόιλλα» . . .	53	10000	έφθ. Βαλένθια 9 'Ιουν.
ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιστρά» . . .	44	7199	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουν.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» . . .	57	24664	διπλής Μπρούνωμπουτελ 2 'Ιουλ. δι' 'Ηράκλειον
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Φρέύτερς»	47	1860	έφθ. Καλκούταν 6 'Ιουλ.
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδηρο Κόσουτ» . . .	43	8443	άνεχ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 22 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. Οίλ Κάρριερς» . . .	57	20778	κύθονς . . .
ΚΥΚΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο» . . .	57	13895	διπλής Παναμά 3 'Ιουν. διά Ταϊβάν
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελάζα» . . .	71	16563	άνεχ. Άγγ. Φραγκίκον 6 'Ιουλ. διά Κιουρασό
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» . . .	56	24305	άνεχ. Μάρας έλλ. Μπρέγκα 6 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΚΥΝΘΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη» . . .	71	11300	έφθ. Ναυγκόγια 1 'Ιουλ.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπυριτάθ» . . .	43	6996	εις "Απανα" Λάγκος όπο 4 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα» . . .	52	7415	έφθ. Σάντος 5 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολού Ζαΐρ» . . .	48	3455	έφθ. Δουνκέρκην 10 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς» . . .	64	34827	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος» . . .	52	10593	έφθ. Καράτοι 6 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβιράζον» . . .	51	2430	έφθ. Κιγκότων (Τζαμ.) 4 'Ιουλ.
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ» . . .	56	3430	έφθ. Κίνκοτων (Τζαμ.) 6 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΘΩΤΕΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευδέλια» . . .	47	1531	έφθ. Αιμάχωστον 4 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . .	52	7199	άνεχ. Αθάναν 15 'Ιουν. διά Νουεβίτας
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος» . . .	39	2993	άνεχ. Ούλκυ 23 'Ιουν. διά Κόκκολα
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ» . . .	55	8281	έφθ. Μπάρον 25 'Ιουν.
ΛΑΙΔΗ ΕΛΑΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακη» . . .	53	3545	άργει εις Πειραιά όπο 6 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα . . .	53	7044	άνεχ. Ντάκαρ 1 'Ιουλ. διά Πόρτ 'Ελιζαμπεθ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» . . .	53	11262	άνεχ. Μπαχρέιν 28 'Ιουν.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο» . . .	59	27462	διπλής Γιρθαλτόρ 1 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήπιωκη» . . .	65	34185	άνεχ. Ζουετίνα 3 'Ιουλ. διά Τής
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία» . . .	61	13360	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 'Ιουν. διά Πούντα Κουσίλο
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεδίλλα» . . .	64	37338	άνεχ. Ορίπορτ (Μπαχ.) 1 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις» . . .	55	3000	έφθ. Νέαν 'Ορεάνην 29 'Ιουν.
ΛΑΡΙΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα» . . .	56	23880	άνεχ. Κοοιν 28 'Ιουν. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΛΑΣΤΡΙΤΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος» . . .	56	4388	έφθ. Βεστόν 8 'Ιουν.
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παγκαλάντε» . . .	60	8801	άνεχ. Βρέμην 7 'Ιουλ. δι' "Απανα" Λάγκος
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνος» . . .	47	7029	έφθ. Λισσαδώνα 4 'Ιουλ.
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα» . . .	48	2563	άνεχ. Ντάρμπιτον 29 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνιανα
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλισσός» . . .	57	10499	άνεχ. Σουέιτα 21 'Ιουν. δι' "Εμδεν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέύτερς» . . .	67	28776	άνεχ. Πωιλάν 29 'Ιουν. διά Ντόντζες
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουάν» . . .	53	12577	άργει εις Πειραιά όπο 8 Φεβρ.
ΛΙΑΝΑ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» . . .	42	2881	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 'Ιουν. δι' 'Αρούμπα
ΛΟΙΓΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Αζουλ» . . .	57	20730	έφθ. Μπέιρα 7 'Ιουλ.
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ		έτ. «Νόροιπς» . . .	57	9364	

# FENTIS SUPPLY CORP.

FORMERLY

STANDARD &amp; HALL MARINE SUPPLY Co.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - SPARE PARTS AND MARINE SPECIALTIES

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

A L S O

WORTHINGTON AND COFFIN PUMPS

## REPRESENTATIVES FOR

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

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

FOREIGN AND DOMESTIC POLYPROPYLENE SYNTHETIC ROPES, IN STOCK

LIFEBOATS AND LIFEBOAT EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO

503 N. HARKER STREET P. O. BOX 1740

SAN PEDRO, CALIF. 90731

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

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476

834-3648, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 13 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άϊκον»	71	28100	είς Τσουρούμι υπό συμπλήρωσιν
ΛΥΚΑΒΕΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Φιννάρπτ 5 'Ιουλ. διά Φορκάντος
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεάνο»	58	27465	άνεχ. Τεργέστην 5 'Ιουλ. διά Ράς ες Σιδέρη
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέϊσον»	64	29396	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΩΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πλωζάνη»	52	2906	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 Μαΐου
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Τρίνινταντ 11 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπου
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελά Λιμπερτάντη»	53	5789	έφθ. Λισσαδῶνα 23 'Ιουν.
ΜΑΪΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμέντο»	63	25768	άνεχ. Πειραιά 17 'Ιουν. διά Τομπρούκ
ΜΑΪΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάϊος»	52	8853	άνεχ. Ντώρμπτων 2 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Καράτοι 5 'Ιουλ. διά Χόρ άλ Άμαγια
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Μαντράς ρόδς 8 'Ιουλ.
ΜΑΙΓΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα Μπρεαλίς»	69	18923	άνεχ. Ταϊμπα 1 'Ιουλ.
ΜΑΙΗΦΕΡ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊνφέρ Τάνκερφ»	53	16054	παρανάγκουα 5 'Ιουλ. διά Βηρυτόν
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4344	άνεχ. Θεούτα 8 'Ιουλ. διά Τρίπολιν
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτισσα»	54	1970	άνεχ. Απαπά (Αλάκος) 29 Μαΐου διά Κόκο
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. Έλλ. θαλάσσιαι Μεταφοραι	57	10044	άνεχ. Ντώρμπτων 27 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάνια»	46	1962	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν Σίππη»	54	3596	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουέτεγκαμ
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντινένταλ»	58	22286	άνεχ. Μανιλαν 15 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	52	2352	έφθ. Μουσκάτ 7 'Ιουν.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Αμέρεραν 15 'Ιουν. διά Γκάμπα
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πουρόπατα»	43	15028	διπλήθε Κων) πολιν 4 'Ιουλ. δι' Έρεγγλι
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνδουθερν Κρός»	66	15404	έφθ. Βανκούμπερ 30 'Ιουν.
ΜΑΡΓΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παναδιέρο»	62	8951	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 16 'Ιουν. διά Κεελάγκ
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα»	60	25190	διπλήθε Τζιμπούτη 17 'Ιουν. διά Ράς Σουκείρ
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθμενία»	56	12231	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	52	1790	έφθ. Μονιλαν 15 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπου
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεαντέρε»	64	34827	άνεχ. Σαιντ Άννα Μπαίν 4 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόσεαν Κάρριερς»	70	51600	έφθ. Πιουσικούνκι 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 2 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΦΩΡΣΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρι»	59	28693	άνεχ. Χαμένι 1 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμαδέρα»	44	2088	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βεντουρόζο»	58	9299	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλ»	51	5747	άνεχ. Κουβάδι 26 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΙΕΛΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέλλια»	53	11616	εἰς Πειραιά ἀπό 23 'Απρ. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Τόρ Μπαίν 2 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πονούλτρα»	61	8951	έφθ. Τσάρλεστον 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9190	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	55	2502	άνεχ. Μπαλμπόρα 29 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Όρ.)
ΜΑΡΙΔΥΝ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ελβαπόρες»	68	14800	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουν. διά Βαλπαραΐζο
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμούντα»	49	10596	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 30 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεχ. Ρόττερνταν 7 'Ιουλ. διά Πουέρτο Όρντας
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	66	19411	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19805	έφθ. Ταρτούς 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	7726	έφθ. Μασσάδον 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερ»	50	11631	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 2 'Ιουλ. διά Γκρότον
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	άνεχ. Βρέμπον 15 'Ιουν. διά Μακόρις
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 21 'Ιουν. διά Σαιν Κρουά
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12705	άνεχ. Μπαρέν 25 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάιν Ινταροςίς»	51	7742	άνεχ. Χιούστον 4 'Ιουλ. διά Γκουαγιακήλ
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίρα»	49	10337	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 3 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Αστήρη»	53	11310	άνεχ. Πούντα Καρτόν 30 'Ιουν. διά Ρίο Γκράντες
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	άνεχ. Ρίο Γκράντε 24 'Ιουν. διά Βάρναν
ΜΑΡΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παραμάσουντη»	65	18319	άνεχ. Τζάκονθι 2 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΜΑΡΚΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλοκοντόρε»	68	36365	άνεχ. Σεδεν Αϊλαντς 3 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΚΟΣ	(κ.)	έτ. «Μάρκος»	50	7622	διπλήθε Παναμά 8 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθια»	61	12011	άνεχ. Μπ. Αύρες 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΜΑΡΚΟΣ ΠΡΟΓ'ΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τάιν»	48	4575	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 23 θερ.
ΜΑΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πέρος»	54	16573	άνεχ. Τείμπλ Μπαίν 5 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσταρο»	46	7327	εἰς Ριγιέκαν ἀπό 12 'Ιαν.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σίών»	64	9390	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 23 'Ιουν. διά Λάς Πάλμας
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάπαρο»	46	7333	εἰς Μαριέλ ἀπό 24 'Ιουλ. 1970
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλασίας»	65	34185	άνεχ. Τής 6 'Ιουλ. διά Ζουετίνα
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβιλλ Μότορσπι»	57	8855	έφθ. Αιμέρεραν 19 'Ιουν.
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεσόπο»	67	43231	άνεχ. Τείμπλ Μπαίν 1 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Σακάι 15 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΜΕΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Υπαναπτήνη	59	3309	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουν.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11691	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	έφθ. Ρόττερνταν 14 'Ιουν.
ΜΕΛΕΤΕΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιθέρσαλ Τράμπι»	56	8671	άνεχ. Ντηπτρό 29 'Ιουν.
ΜΕΝΤΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπόλη»	56	10350	έφθ. Ρεσιφ 24 'Ιουν.
ΜΕΝΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	12057	άνεχ. Ίμι μ γκαμ 22 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	έφθ. Κολόμπο 26 'Ιουν.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	6654	άνεχ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιουλ.
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούδη»	43	7214	έφθ. Αδάναν 5 'Ιουλ.
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	47	2740	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 11 'Απρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουλα Ι καλάντε»	65	57307	άνεχ. Γιουροπόρτ 16 'Ιουν. διά Γκότεμπουργκ
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	58	25275	άνεχ. Σιμούπον 28 'Ιουν. διά Παγκαλάν Σουοσού
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	διπλήθε Ούσάντ 18 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Ε.»	48	2086	έφθ. Κεμί 30 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	άνεχ. Σπήλαιον 4 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλορέο»	60	18889	άνεχ. Τζάσονθι 30 'Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΙΛΑΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσίδος»	49	17905	διπλήθε Θεραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτοι»	56	4714	έφθ. Τσοόντο 29 'Ιουν.
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	8618	άνεχ. Μπιλιμπάν 1 'Ιουλ. δι' Αδάναν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανγκαμι»	56	21090	άνεχ. Μένα Αμπντούλα 18 'Ιουν.
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	άνεχ. Αστόντ 23 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	έφθ. Κασσιούνγκ 25 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάιτ»	70	1570	άνεχ. Κασσιούνγκ 22 'Ιουν. διά Ζαυποάγκα
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκι»	70	1559	έφθ. Κόμπε 5 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λάνς»	69	1572	έφθ. Γκιζόν 30 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρκ»	69	1560	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 25 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείν»	70	1569	έφθ. Κασσιούνγκ 17 'Ιουν.
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λείς»	69	1572	άνεχ. Χάγια Κόγκ 3 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΜΙΝΙ ΛΙΟΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1565	έφθ. Καζαμπλάνκα 4 'Ιουλ.
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ε. Λόρντη»	69	1565	άνεχ. Νόρκοπιγκ 24 'Ιουν. διά Κων) πολιν
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	48	8242	διπλήθε Κων) πολιν 13 Μαΐου
ΜΙΝΟΑΝ ΜΠΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Ναβ»	58	10490	έφθ. Φορταλέσταν 29 'Ιουν.
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8180	άνεχ. Ακμαδύρον 6 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΜΙΝΟΑΝ ΣΤΗΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκαμι»	54	11279	άνεχ. Κασσιούνγκ ἀπό 21 Μαΐου
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	άνεχ. Μίνα άλ Φαχάλ 6 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμάρ»	56	8650	άνεχ. Ντώρμπαν 20 'Ιουν. δι' Αργεντινήν
ΜΙΡΕ'ΙΓ	(N.A.T.)	έτ. «Μιρέϊγ»	57	6363	άνεχ. Ρουέν 4 'Ιουλ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμπ»	66	22241	άνεχ. Γάνδην 6 'Ιουλ. διά Τερνόύζεν
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτώρα»	69	9241	άνεχ.

ΜΙΧΡΙΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φόρα» .....	54	2842	εις Βρινδησίου ἀπό 27 Απρ.
ΜΟΝΤΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άμαζώνι» .....	57	7768	έφθ. Νέαν Υόρκην 2 Ιουλ.
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντε» .....	51	3386	έφθ. Λονδίνον 6 Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΔΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλι» .....	48	3574	ἀνεχ. Σουανόν 20 Φεβρ. διὰ Νάντην
ΜΠΕΛΑ ΚΡΟΥΣΕΣ Γ'ΝΤΕΡ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα» .....	65	18459	διῆλθε Παναμά 4 Ιουλ. διὰ Νότ. Αμερικήν
ΜΠΕΛΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήν. ουμφέροντα	56	1333	έφθ. Μπορούτω 28 Ιουν.
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΪΚΕΛΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφασ» .....	52	4303	έφθ. Αιγαίερον 6 Ιουλ.
ΜΠΙΒΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρε» .....	65	4636	ἀνεχ. Οκκαν Νέας 23 Ιουν. δι' Όσλο
ΜΠΙΛΑΚ ΝΑΐΤ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Διλλοζ» .....	45	5101	ἀνεχ. Βούδανον 6 Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΜΙΔΑΟΥ ΣΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιλού Σή» .....	48	3335	ἀνεχ. Ντώρμπον 22 Ιουν. διὰ Σαγκάπον
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερος» .....	58	988	έφθ. Λιθέρπουλ 5 Ιουλ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» .....	53	12861	ἀνεχ. Μπακρέιν 6 Ιουλ. διὰ Χονολουλού
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγις» .....	59	22844	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Ιουν. δι' Αἰοί
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τουεστογουίντ» .....	56	10062	ἀνεχ. Απαπα/Λάγκος 6 Ιουλ. διὰ Πουάντ Νουάρ
ΜΠΟΥΜΑΣ ΛΑΠΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ουμφέροντα	53	21557	ἀνεχ. Μαντρας 4 Ιουλ. διὰ Χάργκ Αἴλαντ
ΜΠΡΙΓΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εκλορίνα» .....	51	2633	ἀνεχ. Απαπα/Λάγκος 4 Ιουλ. δι' Αμπιτζαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλ» .....	50	9627	έφθ. Πειραιά 29 Ιουν.
ΜΥΘΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρεας» .....	67	39517	ἀνεχ. Τείμπλ Μπαιν 6 Ιουλ. διὰ Χόθικ
ΜΥΚΑΛΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μετρόπολιταν» .....	62	30846	ἀνεχ. Ράς έξ Σιδέρ 6 Ιουλ. διὰ Τεργέστην
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς» .....	57	25267	εἰς Αἴοι ἀπό 5 Ιουν. (έπισκευα)
ΜΥΡΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	64	17487	ἀνεχ. Καλλάο 6 Ιουλ. διὰ Πατίλος
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	67	11025	ἀνεχ. Ναγκόνια 29 Ιουν. διὰ Βανκούμπερ
ΝΑΝΑ Π. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νανά Π.» .....	53	4502	έφθ. Ταραγκόνα 1 Ιουλ.
ΝΑΠΙΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	57	23690	έφθ. Κοσιν 6 Ιουλ.
ΝΑΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντ» .....	59	24009	διῆλθε Ντόρερ 27 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΑΥΑΡΙΝΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» .....	57	9990	ἀνεχ. Ντώρμπαν 24 Ιουν. διὰ Κουβάϊτ
ΝΑΥΑΜΧΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναυάχος» .....	46	8550	ἀνεχ. Κείπ Τάουν 25 Ιουν. διὰ Τσουντζίν
ΝΑΥΣΙΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη» .....	61	10744	δε «ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ», ως μετωνυμασθ
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑ Ι (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουλνάρτ» .....	52	20887	έφθ. Καράτο 7 Ιουλ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέας» .....	58	12624	διῆλθε Παναμά 4 Ιουλ. δι' Ειρηνικὸν
ΝΕΑΝΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε» .....	58	24068	ἀνεχ. Σουάμπα 29 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΔΑI 2 (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλτις» .....	38	7679	διῆλθε Μπρούνουμπούτελ 26 Ιουν. διὰ Ροστόκ
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ Ν. Κ.» .....	57	12784	ἀνεχ. Τζάκονβιλ 29 Ιουν. διὰ Καρδαγκένα (Κολ.)
ΝΕΜΕΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νεμέο» .....	54	11330	ἀνεχ. Αύνούστον 27 Ιουν. διὰ Στοκχόλμην
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΕΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούσσεαν Τ.» .....	58	29262	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 Ιουλ.
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τάνκερς» .....	58	29141	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Ιουν.
ΝΕΠΚΟ ΝΤΩΝΤΛΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γόλαξην» .....	56	20492	έφθ. Πόρτ Κάιζερ 1 Ιουλ.
ΝΕΠΤΟΥΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόντζα» .....	67	15996	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρτο» .....	52	4386	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Ιουλ.
ΝΕΡΕΙΝΤ' (δ.π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντη» .....	44	10544	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΣΤΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέστος» .....	54	11301	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουλ.
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Όπτερ» .....	54	4169	έφθ. Αυδούργον 2 Ιουλ.
ΝΕΦΕΛΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νεττόνο» .....	55	11335	ἀνεχ. Χάρην 23 Ιουν. διὰ Χιούστον
ΝΕΦΟΣ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	24256	ἀνεχ. Τείμπλ Μπαιν 1 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοποσιφίκη» .....	67	54502	ἀνεχ. Βιτόριο 4 Ιουν. διὰ Μουροράν
ΝΙΚΕ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» .....	52	11267	έφθ. Αντεν 3 Ιουλ.
ΝΙΚΟΑΗΜΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αραμπέλλα» .....	55	9505	ἀνεχ. Σαλδαδόρ 7 Ιουλ. διὰ Τρινινταντ
ΝΙΚΟΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος» .....	45	3739	ἀνεχ. Γκάλεστων 11 Ιουν. διὰ Τζακάρτα
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερ» .....	68	9034	διῆλθε Κων/πολιν 25 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλεοντ» .....	53	12396	ἀνεχ. Λάς Πλάνας 4 Ιουλ. διὰ Ντακόρ
ΝΙΚΟΛΑΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα» .....	68	86521	ἀνεχ. Γιουροπόρτ 8 Ιουλ. διὰ Μένα Αχμαντί
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάροπ Κόρπη» .....	58	7324	έφθ. Γλασκώνιν 6 Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα .....	64	1199	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Ιουλ. διὰ Θεσ/νίκην
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Ι.» .....	51	3364	ἀνεχ. Καλόμπο 15 Ιουν. διὰ Σαγκάπον
ΝΙΝΟΕΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νινφέο» .....	52	12828	ἀνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 19 Ιουν. διὰ Λά Πλάτα
ΝΙΟΥΧΤΕΙΤ' (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιούνκειτη» .....	41	6743	ἀργεὶ εἰς Πειραιά ἀπό 20 Νοεμ.
ΝΙΟΥΧΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κλαίρη» .....	51	7643	ἀνεχ. Πουέρτο Μιράντα 2 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΙΤΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντ. Όσεάνικη» .....	71	17000	ἀνεχ. Πουέρτο Μιράντα 2 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΒΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόδα» .....	47	7377	ἀνεχ. Τζακάρτα 29 Μαΐου διὰ Σαγκάπον
ΝΟΕΔ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καμέλια» .....	41	7251	διῆλθε Κων/πολιν 23 Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαμφώνη» .....	58	20451	ἀνεχ. Κόμπε 1 Ιουλ. διὰ Μπαλίκπαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛΑ (μετ. 63) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανγκόσεαν Θράύτερ» .....	44	14800	έφθ. Νιούχαφεν 25 Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουεστρα» .....	68	18184	έφθ. Πειραιά 25 Ιουν.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμους» .....	59	18180	ἀνεχ. Νιούχαστλ (Άντστρ.) 9 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΐΤΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίλαμ» .....	67	22549	ἀνεχ. Τείμπλ Μπαιν 29 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ'Y (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίλαμ» .....	64	38649	έφθ. Ρίο Ιανέρο 20 Ιουν.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς» .....	67	25837	έφθ. Βούδανη 3 Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παλμύρα» .....	56	12402	έφθ. Σάντος 6 Ιουλ. διὰ Ρίο Γκράντες
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλερα» .....	55	18210	διῆλθε Μπρούνουμπούτελ 28 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Πετρόλεοντά Άρμαντόρα	52	12029	ἀνεχ. Τζιμπούτελ 28 Μαΐου διὰ Ράς Γκαρίμη
ΝΟΡΓΟΥΙΝΤ' .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστγουίντη» .....	69	10600	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Ιουν.
ΝΤΑΑΜΑΡΙΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα .....	56	2709	ἀνεχ. Σάντος 6 Ιουλ. διὰ Ρίο Γκράντες
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουίντγουορτη» .....	58	30235	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν.
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «ΣΕΗ 'Εντεράριδη» .....	61	13198	ἀνεχ. Κούν Μπαιν 20 Ιουν. διὰ Σιδηνεύ
ΝΤΕΛΟΙΚ ΦΑΝΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρική & Δελφική» .....	57	23960	διῆλθε Κων/πολιν 5 Ιουλ. διὰ Φινλανδίαν
ΝΤΕΜΠΡΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουαίνη» .....	58	10596	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 29 Ιουν. διὰ Νέαν Υόρκην
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πράτον» .....	63	15249	έφθ. Γουίνια 6 Ιουλ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα» .....	57	22006	έφθ. Πειραιά 12 Ιουν.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκονι» .....	57	20458	ἀνεχ. Ωιλαδέλφειαν 20 Ιουν. δι' Αρούμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρζερτ» .....	56	20352	διῆλθε Ντόρερ 29 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
ΝΤΗΟΙΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς» .....	60	19988	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην
ΝΤΟΒΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντάρερ» .....	53	15826	ἀνεχ. Ντάς Αίλαντ 7 Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΤΟΛΩΙΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Ναδιγκέισο» .....	45	5202	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 25 Ιουν. δι' Αθάναν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης» .....	51	12590	εἰς Πειραιά ἀπό 15 Απρ. (έπισκευαι)
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» .....	53	12200	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Ιουν. διὰ Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» .....	50	9956	έφθ. Μπαλίκπαν 12 Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένης» .....	43	10865	ἀνεχ. Ντάρερ 5 Ιουλ. διὰ Κυνατάντζαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» .....	58	10483	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Ιουν. διὰ Σιδηνεύ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ» .....	51	14804	ἀνεχ. Βιρτούδην 27 Ιουν. διὰ Θεσ/νίκην
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς» .....	54	11478	διῆλθε Παναμά 30 Ιουν. διὰ Τοκοπίλα
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» .....	57	9881	ἀνεχ. Χιούστον 25 Ιουν. διὰ Φιννάρτ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	55	11209	ἀνεχ. Ντόντζες 19 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπη» .....	56	8716	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 24 Ιουν. διὰ Ντάρερ
ΝΤΟΡΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σωκράτης» .....	60	28655	ἀνεχ. Ντόντζες 19 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέσολιουτ» .....	56	10486	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 Ιουλ. διὰ Ντώρμπαν
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντη» .....	66	45280	ἀνεχ. Πόστλαντ (Με) 14 Ιουν. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΝΕΙΑΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων» .....	56	8424	ἀνεχ. Αθάναν 16 Απρ. διὰ Μαριέλ
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ» .....	47	2836	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα .....	54	2227	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 26 Ιουν.
ΟΔΥΝΤΕΝ ΠΟΥΓΡΓΚ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρενάφο» .....	50	1439	ἀνεχ. Ντόρερ 8 Ιουλ. διὰ Βρέμπν
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κύματ» .....	62	8500	ἀνεχ. Σουάμπα 4 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τουράργκο» .....	69	97468	έφθ. Χάρον 5 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξτέρε» .....	54	17999	ἀνεχ. Χάρο αλ Αμαγία 29 Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τηνεμέραρ» .....	70	98726	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Ιουν. διὰ Ράς Τ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κεσογουίκ» . . . . .	70	96627	διπλήθε Ντόβερ 21 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μαχαράρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγένεα Σίππιγκ» . . . . .	54	13652	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 1 'Ιουλ. διά Φορταλέτσα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πριμπρόουζ» . . . . .	54	20453	άνεχ. Φιλοδέλφειαν 30 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Είδοντείλ» . . . . .	54	20495	εις Βρέστην 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΜΑΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σπίγουελ» . . . . .	65	38607	άνεχ. Μένα Αχιμαντί 30 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φέντωπανκ» . . . . .	64	32380	άνεχ. Χάρρυκ 'Αϊλαντ 10 'Ιουν. διά Τρινιντάντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν» . . . . .	65	32478	άνεχ. Κόριτσον 8 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΛ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρταμπ» . . . . .	65	38598	έφθ. Γένοβαν 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Γ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κονσέπσιον» . . . . .	65	38608	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρροδος Σίππιγκ» . . . . .	54	14047	άνεχ. Τομπρούκ 6 'Ιουλ. διά Μιλάζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΗΓΚΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γρήνουιτς» . . . . .	58	27602	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαμαρίν» . . . . .	50	24741	άνεχ. Θέσσαλον 10 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τσεστέρε» . . . . .	53	14221	άνεχ. Κόνακρο 3 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑϊ'Τ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος» . . . . .	53	14009	άνεχ. Χάρρυκ 'Αϊλαντ 15 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑϊ'Κ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίδα» . . . . .	54	17999	άνεχ. Βαγκαρέ 4 'Ιουλ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΛ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπλασφίλντ» . . . . .	49	24682	έφθ. Μένα Αχιμαντί 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» . . . . .	53	18781	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σουανονή» . . . . .	54	13934	έφθ. Ονδρίνον 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβίλ» . . . . .	55	13709	άνεχ. Χάρρυκ 'Αϊλαντ 25 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕϊ'Α (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ» . . . . .	54	18476	άνεχ. Αμέρερουν 22 'Ιουν. διά Νιούχαφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑϊ'ΟΝΗΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πίτομοντ» . . . . .	66	15625	άνεχ. Αμέρερουν 22 'Ιουν. διά Νιούχαφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον» . . . . .	65	15577	έφθ. Κέιπ Τάουν 25 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ινγκουντ» . . . . .	68	15800	έφθ. Μελβούρνην 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερφεστ» . . . . .	65	15577	άνεχ. Χιούτον 2 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «σάλωσυθ» . . . . .	65	15671	άνεχ. Οζάκον 20 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙϊ'Σ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέϊλ» . . . . .	69	15688	έφθ. Νέαν 'Οσλεάνυ 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑϊ'ΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρεθέ» . . . . .	57	15697	άνεχ. Πόρτα Καστιέ 4 'Ιουλ. διά Μπάρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ . . . . .		έτ. «Ολίντα» . . . . .	69	15808	άνεχ. Θάντερ Μπαιν 3 'Ιουλ. δι' Ανατερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χόδουλαντ» . . . . .	69	15668	άνεχ. Μονιεβίδεο 25 'Ιουν. διά Τόνκο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ» . . . . .	55	13934	άνεχ. Μονιεβίδεο 18 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑϊ'ΝΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ» . . . . .	60	32008	έφθ. Μπαχρέιν 27 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λουζέρ» . . . . .	59	32007	έφθ. Χάρρην 28 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ» . . . . .	54	17999	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ» . . . . .	55	18790	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 'Ιουν. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτρ Τράνονπορτ» . . . . .	55	13934	έφθ. Γάνδην 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΝΟΟΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ενεσενάτο» . . . . .	54	13665	άνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μπαιν 6 'Ιουλ. διά Σέλλ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μοντοερόντο» . . . . .	54	20595	άνεχ. Μπαχρέιν 30 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ» . . . . .	49	17792	άνεχ. Ανσέλ 5 'Ιουλ. διά Πιουσοπόρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε» . . . . .	54	14047	άνεχ. Πλασιόν Σορέλ 5 'Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλλ» . . . . .	49	24689	έφθ. Μένα Αχιμαντί 6 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μονοδίδια Τράνονπορτ» . . . . .	59	37958	έφθ. Χάρην 'Αϊλαντ 5 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γούεστ Σίππιγκ» . . . . .	60	37744	διπλήθε Βιθραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αραπαίν» . . . . .	63	30574	άνεχ. Φώλαπον 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λουζερν» . . . . .	64	30581	άνεχ. Ανσέλ 5 'Ιουλ. διά Πιουσοπόρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΘΩΝ . . . . .		έτ. «Μέλυπουρου» . . . . .	65	15179	άνεχ. Τεαργάτην 7 'Ιουλ. διά Μονφαλκόνε
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οξίτενταλ» . . . . .	58	27602	άνεχ. Ούι Σπίδ 5 'Ιουλ. διά Φράνταντλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕ'ΙΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον» . . . . .	65	47493	διπλήθε Βιθραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Γιουσοπόρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕ'ΙΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σηφορντ» . . . . .	50	17791	άνεχ. Χάρην ποδς 30 'Ιουν. δι' Άσούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπενέρλου» . . . . .	64	47493	άνεχ. Λίθερουπλ 27 'Ιουν. διά Φορκάντος
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. θηρωκ.) . . . . .		έτ. «Χόδι Λάινς» . . . . .	31	18563	άνεχ. Σαΐν Τάμας 6 'Ιουλ. (κοκουαζιέσα)
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) . . . . .		έλληνη. συμφέροντα . . . . .	55	17002	άνεχ. Ντόντζες 2 'Ιουλ. διά Μπάχο Σκράντε
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤY (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εύπρεσσα» . . . . .	56	21090	έφθ. Πειραιάδ 1 'Ιουλ.
ΟΡΕΑΝΤ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεσον Μπάλκ» . . . . .	56	12159	άνεχ. Λάδ Πάλμας 24 'Ιουν. διά Κπέμε
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΪΤΑΙΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρινταντ» . . . . .	54	12069	έφθ. Ευδέν 5 'Ιουλ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ» . . . . .	56	20921	άνεχ. Διπλήθε Βιθραλτάρ 30 'Ιουν. διά Κάλιασοι
ΟΡΙΚΟ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδδ» . . . . .	58	12668	άνεχ. Βιθραλτάρ 6 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	Ρούσσος . . . . .	42	2881	άνεχ. Νέαν 'Ηδοκνη 2 'Ιουλ. διά Τζάκοσονβιλ
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οοσ» . . . . .	53	9839	άνεχ. Σαΐν Τάμας 24 'Ιουν. διά Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΛΑϊ'ΤΟΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα» . . . . .	53	10164	άνεχ. Ντάς 'Αϊλαντ 4 'Ιουλ. δι' Αννλίαν
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερο» . . . . .	70	79001	άνεχ. Ντάς 'Αϊλαντ 4 'Ιουλ. δι' Αννλίαν
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Δοσοτούνα» . . . . .	49	15456	άνεχ. Ντάκαρ 3 Μαΐου διά Αυποντάν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτρουσαριν» . . . . .	56	9165	άνεχ. Κέπ Τάουν 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίου
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Χάννοβερο» . . . . .	56	10016	άνεχ. Βενετίαν 3 'Ιουλ. διά Τερνέστην
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρση Νόστρουμη» . . . . .	57	15406	άνεχ. Λάδ Αντζελές 15 'Ιουν. διά Μελβούρνην
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. θηρωκ.) . . . . .		έτ. «Χάπι Λάινς» . . . . .	63	12289	έφθ. Σάν Αντόνιο 16 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ . . . . .		έτ. «Οσεανίκα» . . . . .	65	27645	έφθ. Νασσάου 6 'Ιουλ.
ΟΣΣΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταντοντ» . . . . .	65	28101	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν.
ΟΤΓΑΜ (κυπρ.) . . . . .		έτ. «Λιθέόα» . . . . .	56	23232	έφθ. Σινκαπούσιον ρόδς 2 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΑΓΙ'ΛΑΝΤ (π.) . . . . .		έλληνη. συμφέροντα . . . . .	51	4033	έφθ. Αλεξάνδρειαν 14 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστορούσουέρτ» . . . . .	50	2500	έφθ. Αιδιούρων 8 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπούνι» . . . . .	55	1839	διπλήθε Ελοινήρας 4 'Ιουλ. διά Λενιννυκραντ
ΟΥΡΑΝΙΑΣ (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σελέσταν» . . . . .	53	4069	άνεχ. Ζευπούνηκε 22 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑΣ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκ» . . . . .	61	19523	άνεχ. Λισσόβωνα 4 'Ιουλ. διά Βανκούβερο
ΠΑΛΑΙΜΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο» . . . . .	57	12881	άνεχ. Αρούπα 29 'Ιουν. διά Κινιοσαάσο
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κρίταν» . . . . .	51	2214	άνεχ. Λειόρεις 7 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έλληνη. συμφέροντα . . . . .	56	10229	έφθ. Σκάλι 29 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνη. συμφέροντα . . . . .	54	2588	άνεχ. Γουόκικνταν 6 'Ιουλ. διά Τάντοντον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μηλουάρρου» . . . . .	50	5304	άνεχ. Βιθραλτάρ 29 'Ιουν. διά Νέαν Ήδελεάνην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κοσσάνια» . . . . .	58	10659	άνεχ. Μπ. Αϊρες 16 'Ιουν. διά Νέαν Ήδελεάνην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εθετούσοδεες» . . . . .	43	7296	άνεχ. Μπνώνταο 29 'Ιουν. διά Ινδιάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΔΑΗΓΤΡΑ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τιτάπρο» . . . . .	49	5414	άνεχ. Ντιπουτί 6 'Ιουν. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΝΑΓΙΟΤΗΣ Κ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ληρδά» . . . . .	43	8426	διπλήθε Κωνιόπολιν 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΟΤΗΣ Λ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ελατόναπορτ» . . . . .	57	10493	άνεχ. Ακίτα 28 'Ιουν. διά Σάν Νικόλας ('Αργ.)
ΠΑΝΑΓΙΟΤΗΣ Ν. Κ. (π.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκατ» . . . . .	39	3562	άνεχ. Πονέτειν 18 'Ιουν. διά Αργείαν 1970
ΠΑΝΑΓΙΟΤ Λ (κυπρ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανάνος» . . . . .	52	2517	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 9 'Ιουλ. διά Συσιάν
ΠΑΝΑΙΤΩΛΙΚΟΝ . . . . .	(N.A.T.)	έλληνη. συμφέροντα . . . . .	60	7809	άνεχ. Τζευπέλη Ντόνα 5 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΑΥΛΙΚΩΝ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνη. συμφέροντα . . . . .	63	30408	άνεχ. Ταϊτονάκη 2 'Ιουλ. διά Ταύλα
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύο» . . . . .	50	6307	έφθ. Ούι Κάσρ 28 'Ιουν.
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρουντάρα» . . . . .	61	11925	έφθ. Σάντολιν 3 Μαΐου διά Σετέ
ΠΑΝΟΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Διμπάρ» . . . . .	54	15841	έφθ. Μπροσέναντελ 29 'Ιουν. διά Χονολουλού
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑϊ'ΑΣ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπούν Κ» . . . . .	58	12417	άνεχ. Αϊδάνον 3 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο (Κούβα)
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μόρνκασετ» . . . . .	54	9618	έφθ. Μελβούρνην 30 'Ιουν.
ΠΑΡΑΡΦΝΟΝ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνη. συμφέροντα . . . . .	61	10393	άνεχ. Λάδ Πολίς 1 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανόνδη Σ			

ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	άνεκ. Λάς Πάλμας 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	έφθ. Ντεσόδο 21 'Ιουν.
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	7843	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 7 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουαμαρίν»	68	1199	έφθ. Μπρέμερχαφεν 3 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΛΔΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμεράλδ»	68	1199	διπλήθε Ντόβερ 7 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟ ΖΙΡΚΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζιρκόν»	68	1199	ύπο παραλαβήν.
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούμπη»	68	1200	έφθ. Είδονμάσου 5 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟ ΣΑΦΙΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τοπάζ»	67	1198	ύπο παραλαβήν.
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	66	1198	άνεκ. Κάλαρι 26 'Ιουν. διά Συρακούσας
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσιφικ Όιλ»	48	3349	όργει εἰς Κάρδιρ άπο 20 'Ιαν.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσιφικ Όιλ»	65	41255	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 'Ιουν. διά Ντουμάτι
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλασεάνο»	58	23607	άνεκ. Ούμ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Δουνκερκην
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελνάδαλ»	61	13437	άνεκ. Σκάγκνουσιαν 25 'Ιουν. διά Μίκη
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελμίρα»	50	17763	έφθ. Χάρκι «Αίλαντ 21 'Ιουν.
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σησερέν»	67	48747	άνεκ. Χοδίδι 2 'Ιουν. διά Περσικὸν Κόλπον
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	άνεκ. Τεργέστην 3 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεκ. Πουέρτο Λά Κρούζ 26 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλάτι»	53	9422	άνεκ. Σάντος 2 'Ιουλ. διά Ρόττερνταλ
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βράχος»	59	10918	διπλήθε Κων(πολίν) 12 'Ιουν. διά Νοθερωαίσκουν
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτρι»	68	35191	άνεκ. Σάν Νικολας (Περού) 11 'Ιουν. διά Βακαγιάμα
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Εκάνυντομ»	66	33291	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πλάς»	56	10483	έφθ. Ρεοφ 1 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στόρμποκ»	45	3605	προσπλαζεν εἰς Μπουργκάς ρόδς 7 'Ιαν.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Ντουμπάν 3 'Ιουλ. διά Χοραμάσ
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	16258	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 'Ιουλ. διά Ράς Τανούσα
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Άργοκους»	44	4897	διπλήθε Κων(πολίν) 1 'Ιουν. διά Νοθερωαίσκουν
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσταντινοτερ»	57	10389	έφθ. Είδονμάσου 19 'Ιουν.
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέπτι»	46	8362	έφθ. Κουδάι 30 'Ιουν.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	59	9633	άνεκ. Μαυσίκιον 30 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	64	6345	διπλήθε Ούσαντ 5 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΠΡΟΜΠΙΤΤΥ (δ.)		έτ. «Πρόμπιτυ»	52	10188	έφθ. Μη. "Αύρες 26 'Ιουν.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	58	8369	άνεκ. Μαυσίνιον 7 'Ιουλ. διά Χαινκάγκ
ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	7974	έφθ. Χοινκάκι 16 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΠΥΛΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	53	13256	άνεκ. Βενετίαν 6 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΥΛΑΣΤΡΩΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πυλαστρών»	46	1921	άνεκ. Γανδήν 30 'Ιουν. διά Γκέφλε
ΠΥΡΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	58	23102	άνεκ. Κρίστομπαλ 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνια»	52	1346	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 4 'Ιουλ. διά Νάντην
PANNER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεκ. "Άντεν 26 'Ιουν. διά Χάρκι «Αίλαντ
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραερικάνα»	59	19047	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 7 'Ιουλ.
ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνουπον»	48	1515	εἰς μεσοειδικάς μεταφοράς
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλόντα»	65	16334	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
RIONTON (κ.)		έλλην. συμφέροντα	52	8111	ύπο παραλαβήν.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	56	21028	έφθ. Καντζί 19 'Ιουν.
ΡΟΥΘΗ ΜΑΪΚΕΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρολό Μ.»	63	7363	έφθ. Δάντοιχ 28 'Ιουν.
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Έκλοψη»	57	10316	όργει εἰς Πειραιά άπο 11 Μαΐου
ΡΥΜΥΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	άνεκ. Κρίστομπαλ 7 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	53	1837	άνεκ. Θέουτα 29 'Ιουν. διά Κάλιαρι
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνά»	54	2716	άνεκ. Πόρτα φ Σπαιν 2 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Θάντερ»	58	3065	έφθ. Αμέρερσον 7 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	57	20686	έφθ. Πειραιά 19 'Ιουν.
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	56	2285	διπλήθε Παναμά 30 'Ιουν. διά Πούντα Αρένας
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	59	17994	άνεκ. Νέαν Υόρκην 3 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Κωνσταντίν»	58	9438	έφθ. Καλεκύττα 7 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	56	12279	άνεκ. Νεάπολιν 6 'Ιουλ. διά Ράς Λανσίφ
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Μαρία»	53	8715	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 5 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθα»	66	16334	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 4 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γρηγορούσα»	53	12453	άνεκ. Φόρπορτ (Μπαχ.) 21 'Ιουν. διά Νιού Χάφεν
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22190	έφθ. Αυδούργον 14 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τζώρτζ»	54	9755	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάλβια»	56	8522	άνεκ. Αύγουστον 26 'Ιουν. διά Συραμπάγια
ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρυογκενίκι»	52	13542	άνεκ. Κλάρους Κρίτη 27 'Ιουν. διά Λά Σαλίνα
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Ανς Δημητρός»	71	12100	εἰς Κλαύτημπαν ήπο συμπλήσωσιν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ		έτ. «Ανς Γιάννης»	71	12100	εἰς Κλαύτημπαν ήπο συμπλήσωσιν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίσα»	57	8952	έφθ. Νιού Γουεστμίντερ 25 'Ιουν.
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντρο Ρίο»	51	10353	άνεκ. Νουαντιμπού 27 'Ιουν. διά Σάφι
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δέξια»	50	1439	άνεκ. Μπαχέριν 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΟΥΚΙΑΝΕ		έτ. «Σηγουαίνης Κάρριερς»	55	11922	άνεκ. Μπαχέριν 4 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρ»	59	29486	έφθ. Μπριτζπορτ 30 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρβάρα»	46	2849	έφθ. Λισσαδίνα 2 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθίντα»	53	2550	έφθ. Κίνκοτων (Τζαμ.) 21 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντον Μαρία»	56	9966	άνεκ. Πόρτο Αλέγκρε 6 'Ιουλ. διά Μη. "Αύρες
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουερό»	65	31779	άνεκ. Πόρτ φ Σπαιν 25 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΣΑΝΤΑΓΚΡΟ		έτ. «Σαντάγκο»	57	9143	έφθ. Αυδέρσον 3 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαζέσορ»	63	11471	ΕΠΩΛΗΘΗ Σίε Κινέζους διαλυτάς
ΣΑΞΕΣΟΡ (κυπρ.)		έτ. «Ουέστ Αφρίκαν»	70	10600	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουν.
ΣΑΥΟΓΗΟΥΝΤ (N.A.T.)		έτ. «Τρανσόδεαν-Φράύτερ»	44	14020	άνεκ. Φόρτανος 20 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΣΑΥΟΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 61)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαντίνελο»	54	19053	άνεκ. Μακέι 3 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταστριαλ Κάρριερς»	58	13944	άνεκ. Δουνέκριον 31 Μαΐου διά Περσικὸν Κόλπον
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίανα»	59	9165	άνεκ. Μπημόντ 29 'Ιουν. δι' Είλατ
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	51	2229	άνεκ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΣΗ ΠΑΊΟΝΗΡ		έτ. «Σέρματα»	71	11800	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 5 'Ιουλ. διά Τουλώνα
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	51	3904	άνεκ. Φίλαδελφειαν 4 'Ιουλ. διά Σαλβαδόρ
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φρόντου»	61	13083	άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπής θρ.»	47	13057	άνεκ. Αμπιτζάν 26 'Ιουν.
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σπηγκαλ»	47	944	άνεκ. Σφαδ 21 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλαβερ Κόουστ»	48	7328	άνεκ. Σπέτζια 7 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΣΙΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλαβερ Χόουπ»	45	5313	διπλήθε Παναμά 26 Μαΐου
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταστ»	65	33287	άνεκ. Χουάσκο 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινούρετι»	54	15942	άνεκ. Φιλαδελφειαν 29 'Ιουν. δι' Αρούμπα
ΣΙΝΤΥ		έτ. «Βισφέλλ»	69	18287	άνεκ. Κουνάδαν 23 'Ιουν. δι' Ιντούδο
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	47	1108	εἰς Πειραιά άπο 18 Μαΐου (έπισκευαι)
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγαπόν»	57	944	άνεκ. Σφαδ 21 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμζ»	57	984	άνεκ. Σπέτζια 7 'Ιουλ. διά Γιβραστάρ
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13906	άνεκ. Ταλκαχούνα 28 'Ιουν. διά Γκουαγιακάν
ΣΚΑΥΓΑΛΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιόζα»	63	12273	άνεκ. Τεμπλαντόρα 29 'Ιουν. διά Μόμπιλ
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	59	10325	άνεκ. Γκουαγιακίλ 2 'Ιουλ. διά Βαλπαροΐζο
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	άνεκ. Βανκούδε 1 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΣΟΒΕΡΙΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριντέντκο»	58	4403	άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. δι' Ασίαν
ΣΟΒΕΡΙΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάγκερ»	62	28387	έφθ. Χαμπόν ρόδς 7 'Ιουλ.
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	7267	άνεκ. Αθάναν 20 'Ιουν. διά Μαριέλ
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυπρ.)		έτ. «Λίζα»	57	10661	άνεκ. Μπέρια 23 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μιντατλάντικ»	62	10862	έφθ. Σάντος 7 'Ιουλ. διά Γιβραστάρ
ΣΟΥΝΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σορία»	29	9375	όργει εἰς Πειραιά άπο 19 'Ιαν.
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Σορία»	65	14048	άνεκ. Ντηρμπαν 6 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σουέστουνιντ»	57	10398	έφθ. Φρίτσαν 7 'Ιουλ.
ΣΠΑΙΚΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέδεν Σίζ»	54	1689	έφθ. Γένοβαν 5 'Ιουλ.
ΣΠΑΡΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	69	8825	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουν. διά Κασσιούνγκ
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανέλα»	56	174	

ΣΠΥΡΟΣ Λ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	40	2208	άργει είς Πειραιᾶ ἀπό 15 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν» .....	56	30709	άνεχ. Αμέδευργον 28 'Ιουν. διά Μπόννυ
ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	52	10407	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουν. διά Κούβαν
ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάλχα» .....	55	9390	έφθ. Γιέμπο 26 'Ιουν.
ΣΤΕΛΛΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντινί» .....	55	3411	άνεχ. Καρθαγένει (Κολ.) 23 'Ιουν.
ΣΤΕΦΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαρφόπλαντ» .....	60	10733	άνεχ. Κιασράζεν 3 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΣΤΟΙΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουγούντ» .....	71	71211	έφθ. Σικάγο 30 'Ιουν.
ΣΤΟΛΑΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρη» .....	53	8031	έφθ. Κόρπους Κριστί 29 'Ιουν.
ΣΤΟΛΑΤ ΕΝΤΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακουάριους» .....	54	12237	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 'Ιουλ.
ΣΤΟΛΑΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα Στάρ» .....	51	12540	άνεχ. Ρόπτερνταμ 7 'Ιουλ. (δοκιμαι)
ΣΤΟΛΑΤ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιγκουελ» .....	54	11582	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΣΤΡΥΜΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιτεμίνι» .....	60	13481	άνεχ. Εμδεν 30 'Ιουν. διά Καέν
ΣΥΜΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών» .....	69	16475	άνεχ. Τάραντα 26 'Ιουν. διά Πιούμπινο
ΣΥΝΤΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ κ.	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στάμ Ναό» .....	53	5917	άνεχ. Γάνδιν 24 'Ιουν. διά Λατάκια
ΣΥΝΤΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόν» .....	50	1776	άνεχ. Ρόπτερνταμ 5 'Ιουλ. διά Ντόθερ
ΣΥΡΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράντερφ» .....	68	9024	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 29 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΣΩΑΚΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίδερος Κουστά» .....	44	8636	έφθ. Τρινκούρα 27 'Ιουν.
TAINARON .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικ Σίπιπικ» .....	55	10697	άνεχ. Χιροκάτα 29 'Ιουν. διά 'Αγ. Φραγκίσκον
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα» .....	44	7349	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουν.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τάρμομπρεύ» .....	60	8742	άνεχ. Χατοινός 23 'Ιουν. διά Νουμέα
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούπη» .....	58	13581	άνεχ. Μένα Άκμαντι 25 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη» .....	56	8001	άνεχ. Ήπατ Λόντον 15 'Ιουν. διά Αγγλίαν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταρούνιφτ» .....	57	7977	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουν. διά Μομπάσα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΓΙΦΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη» .....	58	8465	έφθ. Ριο Γκράντε 27 'Ιουν.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Σπυρίδων» .....	68	11026	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Νέαν Ύρκην
ΤΑΡΣΕΣΟΣ .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	55	16927	έβει. Βερμάνην ἀπό 27 Μαΐου
ΤΑΣΟΣ V. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Αναστάσιος» .....	57	21450	άνεχ. Λέιν Τάρλες 28 'Ιουν. διά 'Αρούμπα
ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	54	1593	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 'Ιουν. διά Μπόννυν
ΤΕΚΤΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες» .....	55	15807	άνεχ. Ρότοεστερ 26 'Ιουν. διά 'Αλνερίουν
ΤΕΛΕΓΟΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	51	11110	άνεχ. Κέμπε 5 'Ιουλ.
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεαν Οίλη» .....	68	48339	άνεχ. Πουάντ α Πίερ 5 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΤΕΡΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τέρρυ» .....	52	12152	έφθ. Οκκαμ Νές 3 'Ιουλ.
ΤΖΑΝΙΣ Λ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελεονκούρο» .....	68	14800	έφθ. Λιμάνι 27 'Ιουν.
ΤΖΕΜΙΝΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν» .....	57	21831	άνεχ. Γένοβα 2 'Ιουλ. διά 'Ασκελόν
ΤΖΕΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φινέλιτιν» .....	65	19421	διπλήθε Παναμά 14 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπορέρι» .....	69	9072	άνεχ. Αμοτερνταμ 3 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
ΤΖΟΥΑΙΑ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον» .....	53	10856	εἰς Σάντερλαντ ἀπό 27 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΤΖΩΝ ΚΡΟΣΜΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες» .....	68	14800	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 4 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλόπα» .....	57	6590	έφθ. Κή Γουετ 20 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικ» .....	66	39556	άνεχ. Μόζι 1 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα» .....	57	8680	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδος 27 'Ιουν.
ΤΙΓΓΡΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίς» .....	55	23802	άνεχ. Χούγκ Κόν 3 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο.Μάλτ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεβαντάνι» .....	39	5270	άνεχ. Τέιμπλ Μπαιν 28 'Ιουν. διά Νέαν Ύρκην
ΤΙΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆπ Κρέστ» .....	59	1187	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	53	28798	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 3 Μαΐου
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφόρτουνα» .....	64	15597	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουλ.
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τολλάνα» .....	59	12821	άνεχ. Μπ. Αύρες 20 'Ιουν. διά Ρόπτερνταμ
ΤΟΜΑΖΟ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθέρόλα» .....	28	1390	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουν.
ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	57	8077	εἰς Παλέρμο ἀπό 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΡΕΡΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	59	21617	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ.
ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	61	24461	έφθ. Πειραιᾶ 17 'Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ» .....	54	12570	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουλ.
ΤΡΙΑΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδαι» .....	54	4486	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 5 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΤΡΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα» .....	53	5493	άνεχ. Νέαν Ύρκην 13 'Ιουν. διά Μασσάσουα
ΤΡΙΚΑΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναούέντο» .....	56	10693	έφθ. Ντώρμπον 22 'Ιουν.
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνι» .....	57	10493	έφθ. Κέμπε 4 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν» .....	67	34501	άνεχ. Νάς "Αίλαντ 23 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιολόγκρο» .....	64	2831	άνεχ. Τόρ Μπαιν 27 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΤΡΙΤΩΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11913	άνεχ. Βρέμη 4 'Ιουλ. διά Χάρην
ΤΡΟΓΙΑΝ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία» .....	60	10392	έφθ. Κέιπ Τάουν 7 'Ιουλ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπτερι» .....	66	45255	έφθ. Μασσαλίαν 20 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ Σ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Τοδάλεντζερ» .....	51	2491	έφθ. Πειραιᾶς ἀπό 28 'Απρ. (έπισκευαι)
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα» .....	57	23664	έφθ. Τουμρούκ 2 'Ιουλ.
ΤΣΕΡΓΚΟΥΐ' (π.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	57	1177	έφθ. Λεμεσσόν 7 'Ιουλ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	21088	άνεχ. Ρόπτερνταμ 5 'Ιουλ. διά Μπορντώ
◊ Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σποράιν Οίλη» .....	71	105000	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΑΕΘΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ» .....	45	15005	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8 'Απρ.
ΟΑΙΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ» .....	45	13849	έφθ. Παρανάγκουα 4 'Ιουλ.
ΟΑΛΚΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο» .....	43	13548	άνεχ. Λέγκον 1 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΑΛΚΟΝΕΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα» .....	60	13998	άνεχ. Τέμα 2 'Ιουλ. διά 'Απαπα Λάγκος
ΟΑΛΜΟΥΘ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οδαλμούθ» .....	59	10251	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 6 'Ιουλ.
ΟΑΝΝΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ» .....	48	2436	εἰς μεσογειακά μεταφοράς
ΟΑΝΤΟΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάιντ» .....	57	21910	άνεχ. Κοσιν 2 'Ιουλ. διά Χάρηκ "Αίλαντ
ΟΕΛΙΣΙΤΥ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέιζα» .....	44	13854	έτη. Τερέστον 7 'Ιουλ.
ΟΕΔΑΤΟ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπιλάτερ» .....	56	5403	άνεχ. Μάλταν 6 'Ιουλ. διά Τριπολίν (Λιθύης)
ΟΕΡΕΤ ΛΑΙΗΝΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύδαρόςα» .....	53	1385	άνεχ. Κολούμπα ρίβερ 26 'Ιουν. διά Χάιφα
ΟΙΑΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο» .....	36	3149	άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 5 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΟΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι» .....	53	12107	άνεχ. Τοκουνιάμα 6 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΟΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	59	16205	έφθ. Οζάκαν 4 'Ιουλ.
ΟΙΦΟ ΑΒΕΝΙΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιούναρ» .....	70	11245	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 1 'Ιουν. διά Νόρκοπικ
ΟΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύσωρέκα» .....	49	1502	άνεχ. Χόμπαρ 4 'Ιουν. διά Χούλ
ΟΙΛΩΡΑ II .....	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ» .....	60	4998	έφθ. Κοατζακάλοκας 2 'Ιουλ.
ΟΙΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΑΙΗΤ (π.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	43	6338	έωθ. Μακείν 5 'Ιουλ.
ΟΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλόρα» .....	60	13997	έφθ. Ρόπτερνταμ 26 'Ιουν.
ΟΙΡΤΣΕΙΟΥΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορτοιούτυ» .....	53	10945	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουν. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΟΙΡΑΤΕΥΤΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτ» .....	63	10382	άνεχ. Μπελίζε 23 'Ιουν. διά Πουέρτο Μπάριος
ΟΙΡΕΑΤΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρεαττύ» .....	52	3714	έφθ. Σικάγο 30 'Ιουν.
ΟΙΡΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντόβερ» .....	58	12035	διπλήθε Κωνιών 29 'Ιουν. διά Οδησσόν
ΟΙΡΗ ΔΑΛΣΕΡ (κ. μικτόν) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	59	18047	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16 'Απρ.
ΟΙΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαρης» .....	44	7132	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΟΩΤΕΙΝΗ Λ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά» .....	57	10493	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουν. διά Πόστ ντε Μπούκ
ΟΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάνι» .....	68	44646	άνεχ. Πόρτ Χεντλαντ 1 'Ιουλ. διά Χιροκάτα
ΟΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάππι» .....	48	9080	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 12 'Ιουν. διά Κωντάντζαν
ΟΧΑΡΙΚΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Χαρίκλεια» .....	59	22630	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΟΧΑΤΖΕΑΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιλγκριμ» .....	56	10713	διπλήθε Παναμά 24 Μαΐου διά Ινταόν
ΟΧΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χίος» .....	56	10597	άνεχ. Χόγκ Κόν 7 'Ιουλ. διά Κεελάρηκ
ΟΧΙΛΑΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χρίλακ» .....	44	2783	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14 'Απρ.
ΟΧΙΣΤΙΝΑ II .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ» .....	66	19419	άνεχ. 'Αμβούργον 29 'Ιουν. διά Μεζικό
ΟΧΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	58	10351	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΟΧΥΣΑΝΘΟ (δ.π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνο Ατλαντικό» .....	59	29141	έφθ. Φορμαντάλ 7 'Ιουλ.
ΟΧΥΣΑΝΘΟ Γ. Λ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Κόδωμαρ» .....	71	15900	άνεχ. Παρανάγκουα 2 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΟΧΥΣΑΝΘΟ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαμπούνι» .....	71	124000	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΟΧΥΣΑΝΗ Α. Σ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία» .....	51	5563	άνεχ. Παρανάγκουα 2 'Ιουλ. διά Ρόπτερνταμ
ΟΧΥΣΗΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλη» .....	66	41066	άνεχ. Ράς Τανούρα 13 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΟΚΕΑΝΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα .....	58	15773	εἰς Σαντάντερ ἀπό 28 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα» .....	60	2908	

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 259

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th JULY 1971

### Blackmail

The Greek-owned "Irene I.", manned by a Greek crew, was boycotted some days ago at Gothenborg by the Swedish stevedores' unions. The captain was forced to sign a collective agreement containing the British wage scale in spite of the fact that the ship's crew was covered by the P.N.O. collective agreement. Informed of this, the Secretary-General of P.N.O. fired off immediate protests to the I.T.F., the I.L.O. and the Swedish Federation for the blackmail exercised against the "Irene I".

In his cables, the Secretary-General, Mr. Katsaros, stressed the fact that the Greek wage scale under the P.N.O. collective agreement is now higher than the British wage scale. The Swedes were therefore treating the Greek crew of the ship unfairly. The sole object of their action was, therefore, nothing more than the exercise of blackmail and the collection of dues to which they were in no way entitled.

### Russian Boycott

The Russians are not chartering Greek ships any more. We have incontrovertible proof that Moscow has issued strict orders to its chartering organisations to this effect. In violation of all existing trade agreements, Soviet ships are swarming all over the Greek archipelago, loading Greek f.o.b. exports for the Soviet Union while Greek ships have been totally excluded from Russian ports and do not even load Russian cargoes consigned to Greece.

Very shortly, trade exchanges between the United States and Russia will grow considerably. Hellenic Lines, which operate from U.S. ports to Bulgarian and Rumanian ports, could very well extend their voyages to Russian ports in the Black Sea if Greek cargo liners too, were to suffer the effects of the Russian boycott.

Soundings made so far appear to confirm that the Russians will not accept to have U.S. goods carried by Greek cargo liners to Russia or Russian goods to the U.S. We do not know if this serious matter is being taken up by the Ministry of Mercantile Marine and the Foreign Ministry. There is no doubt that some kind of action should be taken after it has been ascertained, from shipping circles here, that a Russian boycott is indeed being applied, if only to find out the reason why.

### Traffic through the Dardanelles

The latest figures showing the movement of ships through the Dardanelles come as eloquent proof that the Russians are monopolising shipping in the Black Sea and the Mediterranean. Out of a total of 49,587,244 grt. in 1970, 28,960,599 grt. was Russian-flag tonnage. Next came the Greek flag with 6,542,150 grt. followed by the Italian flag with 4,466,748 grt. and the Bulgarian flag

with 2,068,835. Bulgarian tonnage almost doubled over the figure for 1969 and the Russian flag increased by about 3,400,000 grt. There is little doubt that before long, Black Sea and Mediterranean trade will be entirely monopolised by Russian and Eastern Bloc ships.

### Heading for Layup

Layup berths are much in demand. The ranks of laid-up ships are thick at Kynosoura and many more are undergoing repairs at Perama while others are being serviced at Skaramanga and Eleusis.

Current estimates place the number of laid-up ships, both large and small, at more than two hundred while, during the next two months, about a hundred more are expected at Greek ports, provided, of course, the freight market does not improve. If so, we shall very likely see the same sorry picture of rows and rows of laid-up vessels as in 1958, all of which goes to prove how unpredictable and precarious the fate of the tramp ship is and how careful we should be to provide for the lean years in the years of plenty.

### The Invasion (continued)

Our efforts to arouse a more general interest in the invasion of Greek shipping by foreign interests have come to no avail. They have moved some shipowners but not enough to cause any great stir among them and among government circles.

Nobody doubts that Greek shipping is indeed being invaded by German and Norwegian interests. But nobody has any suggestions to make on how to stop it and its dire consequences on the future of Greek shipping are passed over with a shrug.

Moreover, the current depression in the freight market has somewhat reduced the effects of the invasion and Greek crews are no longer as hard to find as they were some months ago.

Nevertheless, it will not be long before the Greek flag has little to differentiate it from the Liberian. We must admit this is a situation we do not like at all.

### Breakdowns

We had recommended that a stricter inspection be made of Efthymiadis Line ships which frequently break down. Nothing appears to have been done about it so far. After the case of the "Delos" by which 400 would-be cruise passengers had to be flown back to England, another 100 were recently flown back to London from Rhodes when the "Delphi" was deemed unsuitable. The plumbing and the ship's air-conditioning were out of order.

While on the subject, we wonder if the car ferry "Minos" has installed the double-bottom tanks as required by the Inspectorate of Merchant Ships? If we are not mistaken, the time limit has already expired.

The Secretary-General of the National Tourist Organisation made no bones about reprimanding Mr. Efthymiadis in the presence of other shipowners and travel agents. He even threatened that the unsuitability of his ships would be discussed by the Cabinet with the object of banning his ships from Greek waters.

We wonder also if the Ministry of Mercantile Marine is keeping track of the changes in schedule of Efthymiadis Line ships? Indeed, why has the "Aeolis" interrupted its voyages on the Chios - Mytilene line and why does the "Knossos" not carry out its full itinerary to the Dodecanese Islands?

The good name of Greek cruise and passenger shipping is being jeopardised by Mr. Efthymiadis and by Mr. D. Chandris as a result of the frequent breakdowns of their vessels.

### A Maritime Bank

We are reliably informed that a Maritime Credit Bank is to be established very shortly. Two large banks, the National Bank and the Commercial Bank of Greece are undertaking the venture and have already secured important capital funds for this purpose from abroad. The Governor of the National Bank, Mr. Akhis, has expressed his satisfaction at the progress that has been made. All that remains to be done now is to provide the legislative framework and float a société anonyme.

A Maritime Credit Bank would be extremely useful in broadening the scope of the Government's credit policy towards shipping. And Greek shipping is very much in need of financing, particularly as far as shipbuilding is concerned, to enable our shipyards to compete with other yards abroad.

Our shipowners also need operating capital and such capital has not been easy to secure in the past. Loans amounting to only about two hundred million dollars have been advanced to the owners of ships valued at many billions.

### Correction, please!

Rather belatedly, the remarks of the Commercial Counsellor of the British Embassy concerning the unfavourable balance of payments between Greece and the United Kingdom, have been brought to our attention. We would not have made any comment on his remarks if he had not touched upon the subject of shipping remittances from the U.K. He said that 15% to 20% of Greece's invisible foreign exchange earnings from shipping are of purely British origin.

Nothing could be further from the truth. The Commercial Counsellor has obviously overlooked the fact that the remittances from London sent to Greece by Greek shipping offices are a very small proportion of the amounts they bring into the U.K. in dollars, from freights earned abroad, to pay for insurance, repairs, ships' stores and for the many newbuildings ordered by Greek shipowners in Britain.

Indeed, the U.K. has Greek shipping to

thank for sizable foreign exchange earnings a very small proportion of which, we repeat, comes to Greece. The London banks could easily inform the Counsellor how many hundreds of millions of dollars per annum these earnings amount to and we can only hope that the British Treasury is duly appreciative.

## Satisfactory Results

The report of the Board of Directors of the Hellenic Ship and Aircraft Insurance Co. is most encouraging. During 1970, the company participated in the insurance of 2,282 vessels of which 2,035 were owned by Greek interests, totalling 24,750,000 tons. Insured values amounted to \$ 210 million. Premiums collected amounted to \$ 5,371,094 as against \$ 3,348,057 in 1969 (an increase of 60.38%). Indemnities paid out were also higher (\$ 2,800,759).

Final profits amounted to \$ 238,526 and a dividend of \$ 180,000 was distributed to the shareholders.

## Kikuchi Named New President of N.Y.K. LINE

Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K. LINE) has named Shojiro Kikuchi as its new president in a reshuffle of top executives.

Former president Yoshiya Ariyoshi has been elevated to the post of chairman of the board

of the directors as from May 28, and Isamu Konnauchi, who had been a director, has been appointed vice president.

Kikuchi, who was formerly vice president,



was born in 1912. He entered the company immediately after graduation from the Economics Department, Tokyo University, in 1934. For over five years from 1940 Kikuchi served in Berlin. He then served for over two years as San Francisco branch manager. He became vice president in 1967.

Kikuchi has a record of promoting and

enhancing the maritime business for over 37 years.

In particular, he was instrumental in broadening the operation of the company to include the tramping, tanker and bulk carrier fields. N.Y.K.'s business previously had been confined simply to liner services.

In 1968, he moved to start containerization ahead of all other Japanese shipping companies, and since then has been actively exerting efforts to expand the company's container ship services.

He is credited for raising N.Y.K. to the position of possessing the largest amount of bottoms of any shipping company in the world.

Kikuchi at present concurrently holds a number of directorships, such as that of Taiyo Shosen Kaisha, Ltd., Tokyo Senpaku Kaisha, Ltd., Nippon Container Yuso Co., Ltd. and N.Y.K. International Luxembourg S.A.

He also holds numerous other posts. He is a member of the international economic section of the Ministry of International Trade & Industry's Industrial Structure Council and a special member of the Transport Ministry's Transport Technological Council.

He also is a member of the Japan Shipowners' Association, and secretary of the Japan Committee for Economic Development.

N.Y.K. now operates 32 liner services. It also operates an extensive global network of other services, including tankers, bulk carriers and specialized carriers.

As of March, this year, it owned 166 ships of 5,750,000 dwt (292 ships of 7,670,000 dwt if chartered vessels are included), to hold first place among world shipping groups.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ ♦ 56

σας, έπαναποράδοσις Ινδίαν ή Ιαπωνίαν, όψιμον κυλικόν ταξίδιον με έπαναποράδοσις Μεσόγειον δολ. 1.350.

**ΠΗΝΕΑΟΠΗ:** 15.200 τ. d.w. (718.000 κ.π., 14½ μιλ., 22 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) λίρας 720 ημερησίων, παράδοσις Μόντρεαλ όψιμον Ογκοριο, Τουλού 27-31, έπαναποράδοσις Κεντ Τάσον - Μπέρμπερ.

**ΝΙΚΟΛΑΟ:** 15.042 τόν. d.w. (699.000 κ.π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.10 πλέον δολ. 600 μηνιαίως δι. Ήπειρωριας, παράδοσις 72 ώρας έβδοι Τζεκόρατ, Ιουλίου 28 - Αγιούστου 15, έπαναποράδοσις Μεγαλίνας ή όψιμον ναυλωτών Αγγλίαν, Χάρρην - Αμεριδύρων ρέιντς.

**ΖΩΡΓΑΦΑΙΑ Υ.** (ναυπηγούμενο): 14.935 τ. d.w. (669.000 κ.π., 13½ μιλ., 18 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.30 παράδοσις δύον και όπου είναι ετοιμον διε το Ναυπηγείο του Τάκιο, Ιουλίου 5 - 15, έπαναποράδοσις Μεγ. Λίμνας.

**ΜΑΝΗ:** (λιβ.): 15.183 τ. d.w. (718.000 κ.π., 14 μιλ., 48 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 3, παράδοσις Σιγκαπούρην, Σούγκαν - Χόγκ Κόγκ ρέιντς, Ιουλίου 17 - 25, έπαναποράδοσις άμερικαν. λιμένας Έλλασος.

**ΑΤΑΛΑΣ:** 13.500 τ. d.w. (624.000 κ.π., 13 μιλ., 24 τόν. φιούσελ διλ και 1,25 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.540 ημερησίως, παράδοσις Μπαγκόκ, Ιουλίου 1 - 15, έπαναποράδοσις Αμερέσαν - Αμβούργον ρέιντς.

**ΦΟΙΝΙΞ:** 16.800 τ. d.w. (780.000 κ.π., 17-17½ μιλ., 32 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.125 ημερησίως, ταξίδιο 18 μηνών, παράδοσις διαπλέοντας το Γιβραλτάρ Σεπτεμβρίου 1 - 20.

### ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

**ΑΜΕΡΦΙΝ:** Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεκίλ 70, έποιμος φόρτωσης.

**ΤΡΙΤΩΝ** (λιβ.): Ρόπτερντον 18.000 τόν. Βρέμην, δύο συνεχή ταξίδια, Γουορλντσεκίλ 100, έποιμος φόρτωσης και ένα συνεχεία έν ταξίδιος από Λοιδίνον διάθ. βθέριον Ιταλιανίδιαν.

**ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ** (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθρόπειαν. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεκίλ 72½, Ιουλίου 1.

**ΜΑΡΙΑ Ε:** Τάξι διαπέρα 16.720 τ. d.w. (13½ μιλ., 17 τόν. ντηζελ διλ και 2 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 3.10, ταξίδιο έξι μηνών, παράδοσις Ιουλίου.

**ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΒΑΛΟΡ** (λιβ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεκίλ 65, Ιουλίου 6.

**ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ** (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άνωτερικήν άπτην κατίου Αμερικής, Γουορλντσεκίλ 75, Ιουλίου 5.

**Α-Ι-ΝΤΑ** (λιβ.): Σαΐντ Κρουά 34.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεκίλ 60, Ιουλίου 10.

**ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ** (λιβ.): Καραϊβικήν 30.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάσης Ατλαντικού (Βορειών Χάττερας), Γουορλντσεκίλ 60, Ιουλίου 6.

**ΣΤΑΜΕΝΗΣ:** Περσικόν Κόλπον 28.000 τόν. λισσάδων και ή Λειζες, Γουορλντσεκίλ 70, Ιουλίου 16.

**ΣΤΟΛΑ ΕΝΤΑ** (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. καθρόπειαν. λιμένας Κόλπου, Γουορλντσεκίλ 100, Ιουνίου 21.

**ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ:** Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης Ατλαντικού, Γουορλντσεκίλ 70, έποιμος φόρτωσης.

**ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ:** Καραϊβικήν 34.000 τόν. Χιλήν, Γουορλντσεκίλ 70, Ιουλίου 9.

**ΕΡΕΦΣΟΣ** (π.): Λιδηνή 53.000 τόν. Αγγλίαν, Κόπτινεντ, Γουορλντσεκίλ 65, έποιμος φόρτωσης.

**ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ:** Χάρρην 19.000 τόν. καθαρά, όψιμον άνωτερα, Ντοκάρ, Γουορλντσεκίλ 90, άμεσος φόρτωσης.

**ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ** (λιβ.): Ένδοκαραϊβικόν ταξίδιον 19.000 τόν. Γουορλντσεκίλ 72½, Ιουλίου 15.

**ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ:** Πουέρτο Όρος 20.000 τόν. Ημιτζαρά, Γουορλντσεκίλ 75, Ιουλίου 15.

**ΕΠΙΚΟ** (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικ. λιμένας Ατλαντικού, Γουορλντσεκίλ 70, έποιμος φόρτωσης.

**ΣΠΥΡΟΣ** (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 55.000 τόν. μέρος φορτίου. Γαλλίαν, Γουορλντσεκίλ 40, άμεσος φόρτωσης.

**ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ** (λιβ.): Περσικόν Κόλπον 26.000 τόν. Αγγλίαν, Κόπτινεντ, Μεσόγειον, δυτικήν Αφρικήν, τεσσάρα συνοχή ταξίδια, τιμή μεταξύ 115-120 Γουορλντσεκίλ, ένορξης Αγγουστον.

**ΒΙΡΓΚΟ** (π.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. Κόλπον, Γουορλντσεκίλ 75, Ιουλίου 14.

**ΠΑΛΑΙΜΩΝ** (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας δάσης Ατλαντικού, άνωτερα Νοτιού Αμερικής, Γουορλντσεκίλ 75, Ιουλίου 16.

**ΕΥΓΕΝΙΑ** (λιβ.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. Μπουένος Αϊρες, Γουορλντσεκίλ 80, Ιουλίου 13.

**ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙ-ΙΝ** (λιβ.): Καραϊβικήν 25.000 τόν. Χιλήν, Γουορλντσεκίλ 82½, έποιμος φόρτωσης.

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟΥ:

'Εκδότης - Διευθυντής  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ  
'Ορφίων 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ  
'Αριστοτέλους 180 - Αθήναι

Διευθυντής Τυπογραφείου  
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ  
Θέμιδος 80 - Αμαραντίσιον

Τυπογραφική έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς