

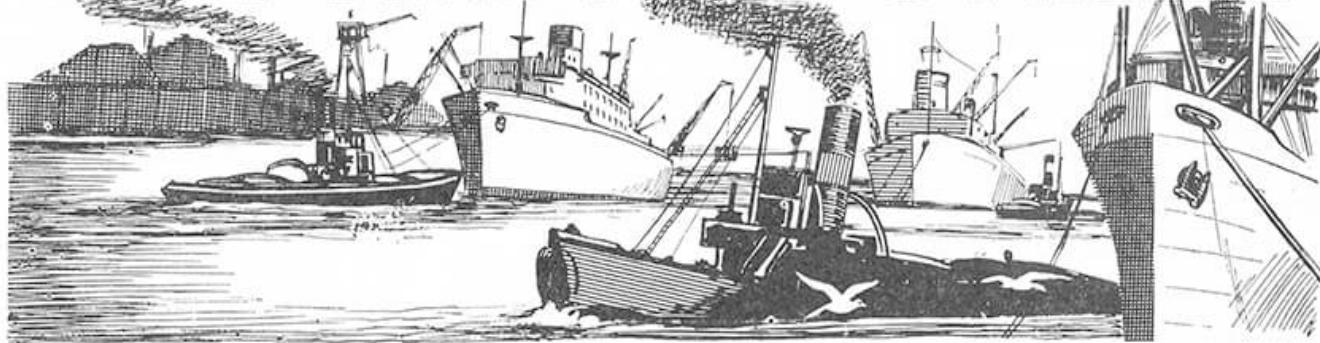
# NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1968

Αρ. Φύλλου 796/555

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΗ' (Περίοδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 796/555

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ : Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1968

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΜΕΓΑ ΤΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

Ειδικής χρονίζει έξαρσεως και προβολής όπερι φορολογίας πλοίων πρόσφατος νόμος 465/1968. Έδικαιωθή σύτο παλαιόν, άλλα συνεχώς προβαλλόμενον έφοπλιστικόν αίτημα. Ή φορολογία των πλοίων, στηριζομένη εἰς τὸν ἐλαχίστας τροποποίησες ὑποστάντα νόμον 1880/1951, είχεν πρὸ πολλοῦ καταστῆ ἐντελῶς ἀπρόσφορος. Ή φορολογήτεα ὥλη διωγκώθη, τὰ μεγέθη ἐπολλαπλασιάσθησαν, ἐνῷ τὸ νομοθετικὸν κείμενον ἴστατο ἀμετακινήτης ἐπὶ βάθρου συνθηκῶν ἀκαθορίστων πας.

'Ἐπεδάλλετο συνεπῶς ἡ τροποποίησις καὶ τούτῳ είχεν ἀναγνωρισθῆ πρὸ πολλοῦ χρόνου. Άλλα ἡ ἀπατουμένη γενναία τροποποίησις είχεν ἀνάγκην πολιτικὸν δάρρους ἀσύνθησος, διότι ἐκεῖνο ὅπερετε τὴν Ναυτιλίαν, εὐκολώτατα διεράλλεται ὡς εὐνόησις, ἀφοῦ ἀτυχῶς τὰ ναυτιλιακὰ ἐπιτεύγματα καὶ ἡ ἐκ τῆς Ναυτιλίας ὠφέλεια τοῦ ἔθνικον συνόλου εἴναι ἀγνωστα εἰς τοὺς πολλοὺς (ἄδηλοι πόροι). 'Ἐπερπετε, λοιπόν, ἡ τροποποίησις νὰ γίνῃ παρὸς ἐκείνων ὀψίνες, ἀναμφισθήτητο ἀρέτης ἀσφαλεῖς κάτοχοι είναι καὶ τὸ πρόδηλημα θὰ διεγίγνωσκον εἰς τὰς ἀληθεῖς του διαστάσεις καὶ τὴν διαδοχὴν πθὲ περιεφρόνουν.

'Ἡ τροποποίησις τοῦ νομοθετικοῦ καθεστῶτος τοῦ 1951 ὥφειλε νὰ λάβῃ ὑπὸ ὅψιν τὰ σύγχρονα μεγέθη τῆς Ναυτιλίας. 'Ωφειλεν ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ γεγονός ὃτι μυθῶδη ποσὰ διπανῶνται πρὸς ἀπόκτησιν πλοίων κολοσσῶν. 'Ωφειλε νὰ συνειδηποτοίησῃ ὃτι τεράστιοι κίνδυνοι ἀναλαμβάνονται ἀπὸ τὸν "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν καὶ τέλος ὃτι ὑπάρχουν χῶραι φορολογικῆς ἡπιότητος, αἱ ὄποιαι εἴναι φυσικὸν ὃτι ἀσκοῦν γοητείαν ἐπὶ τοῦ ἐπιχειρηματίου σὸτις ἀπόδευται εἰς παρομίας ἐπιχειρήσεις πρωτοφανεῖς διὰ τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα καὶ ὅχι πάντοτε ἀσφαλούς ἐκβάσεως.

'Ο νόμος 465/1968 συνέλαβε τὸ πρόδηλημα καὶ ἐπροχώρησε θαρραλέως εἰς τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐνδεικνυμένων λύσεων.

\* \* \*

Κυρία τροποποίησις τοῦ νόμου τούτου εἶναι ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ συστήματος τῆς φορολογήσεως τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων, ὑπὲρ τοῦ συστήματος τῆς κατὰ τόνουν καθαρῶν χωρητικότητος φορολογίας. 'Ἐλέχθη ὃτι πᾶν σύστημα φορολογίας ὅπερ δὲν στηρίζεται εἰς τὴν φορολογίαν τῶν καθαρῶν, είναι ἀνεπιστημονικόν. 'Ανεξαρτήτως ὅμως τῆς ἀμφισθήτησεως τῆς ὄρθδητης τῆς θεωρητικῆς ταύτης παραπτηρήσεως ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὴν ἐλληνικὴν νοο-

τροπίαν (διότι πρέπει τῶν φορολογικῶν σύστημα, ἐὰν θέλῃ νὰ ἐπιτύχῃ, νὰ προσαρμόζεται καὶ πρὸς τὴν νοοτροπίαν τῶν φορολογουμένων) είναι γεγονός ὃτι φορολογία ἐπὶ καθαρῶν κερδῶν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν είναι ἀνέφικτος. Οὔτε αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις προσφέρονται εἰς τὰυτὴν διὰ πολλοὺς καὶ σοβαροὺς λόγους, οὔτε ἡ Διοίκησις διαθέτει τὰ ἐμπειρα καὶ εἰδικῶς κατηρτισμένα στελέχη πρὸς ἐφαρμογὴν καὶ ὄμιλούμεν περὶ δικαίας ἐφαρμογῆς, τῆς τοιαύτης «ἐπιστημονικῆς» ὄρθδης φορολογίας.

'Ἄφοῦ, λοιπόν, τὸ σύστημα τῆς φορολογίας τῶν καθαρῶν κερδῶν ἡτο ἐν προκειμένῳ ἀνέφικτον, δὲν ἔμενε παρὰ ἡ προσφυγὴ εἰς — ἃς εἰπωμεν — ἀνορθόδοξα συστήματα. 'Ἐτη τούτων, ὁ νόμος 1880/1951 ἐπελέξατο τὴν εἰσφορὰν ἐπὶ τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων. Τὸ σύστημα τούτο ἐνείχε τὸ μέγα μειονέκτημα τῶν δισκυμάνσεων, ἀναλόγως τῶν μεταπτώσεων τῆς ναυλαγορᾶς, ὅπερ ἐπεχειρήθη — μᾶλλον ἀνεπιτυχῶς — νὰ διορθωθῇ διὰ τὴν ἐφαρμογῆς τοῦ Ικανῶν πολυπλόκου συστήματος τοῦ ναυλαρίθμου.

'Ο νόμος 465/1968 ἡκολούθησεν ὅλῳ σύστημα, στηρίζας τὴν φορολογίαν εἰς τὴν καθαρὰν χωρητικότητα. 'Η ἀνορθόδοξια διὰ τὴν καθαρῶν ἐπιστημονικὴν θεώρησιν, παραμένει. 'Αντισταθμίζεται ὅμως ἀπὸ τὸ πρόσων τῆς σταθερότητος. Φορολογικαὶ ἐκπλήξεις διὰ τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρηματίαν, ἀποκαλείνονται.

'Ὑπάρχουν ὅμως καὶ ἄλλα πλεονεκτήματα. Εὐχέρεια ὑπολογισμοῦ, ἀπόλτης εἰς τὴν ὑποβολὴν φορολογικῶν δηλώσεων καὶ εἰς τὸν ἔλεγχον αὐτῶν. 'Απαλλαγὴ ἀπὸ τὴν μικρῶν καὶ ὄχληρῶν προπαρασκευὴ τῶν ἐγγράφων, ἀτινα ὅλλοτε ἔδει νὰ συνοδεύουν τὴν φορολογικῶν δηλώσιν τοῦ πλοίου. 'Απαλλαγὴ τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων ἀπὸ τοῦ ἄγχους, ὅπερ ὅλλοτε ἐπεκρέπει, δύσκολης ἐπέκειτο ὁ χρόνος πρὸς ὑποβολὴν τῶν φορολογικῶν δηλώσεων τῶν πλοίων.

'Ο νόμος 465/1968 ἀπήλλαξε τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἄλλους διενῶν, ἐγκρυπτομένων εἰς τὰς διαστάξεις τοῦ ν. 1880/1951. Κατὰ πρωτοφανῆ μεταχείριστιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ μὴ ὑποβολὴ ἢ ἡ ἐκπρόθεσμος ὑποβολὴ φορολογικῆς δηλώσεως ἐσήμαινεν ἑξόντωσιν αὐτῶν, διότι ὑπελογίζεται ὁ μέγιστος φόρος χρονοναυλίσεως δι᾽ ὄλοκληρον τὸ ἔξαμπνον καὶ ὁ οὕτως ὑπολογιζόμενος φόρος προσηγάνετο κατὰ 100%, μὴ ἐπιτρεπομένου ἐνδίκου μέσου κατὰ τῆς καταλογιστικῆς πράξεων, ἐνῷ ἐπετρέπετο τοῦτο εἰς τὸν ἀνακριβῶν δηλοῦντα. 'Αγνοοῦμεν ποιός «φοροτέχνης» είχε φιλοτεχνήσει τὰς σχετικὰς διατάξεις, γεγονός ὅμως είναι ὃτι οὐδεμία

σκέψις ἡδύνατο νὰ δικαιολογήσῃ τὴν ἔχθρικήν ταύτην μεταχείριστιν τοῦ πλοίου, οὐχὶ δὲ ὀλίγαι ἐπιχειρήσεις ἐπλήρωσαν ἀκριβά τὰς ἐ λόγω διατάξεις.

Πάντα ταύτα κατήργησεν ὁ νόμος 465/1968, προβλέψας λογικὸν πρότιμον ἐπὶ παραβλέψεως ἡ ἐκπρόθεσμος ὑποβολῆς δηλώσεως, δεδουλεύοντα δὲ ἡδη ὃτι συγχωρούνται εὑνίκου μέσα, ἔχει ὁ φορολογούμενος πᾶσαν εὐχέρειαν καὶ τοῦ προστίμου τούτου νὰ ἀπαλλαγῇ ἐὰν δικαιολογήσῃ ἐπαρκῶς τὸ ἐκπρόθεσμον ἡ τὴν παραλειψιν ὑποβολῆς δηλώσεως.

\* \* \*

'Ολίγα τινὰ πρέπει ὀκόμη νὰ εἰπωμεν ἐν σχέσει καὶ πρὸς τὸ ποσοστὸν τοῦ φόρου. Φαίνεται τούτο μικρὸν καὶ συνεπῶς προσφέρεται ὡς εὔκολον ἐπιχείρημα ὅσων ἀγνοοῦντες τὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀγόμενοι ἀπὸ τὴν τάσιν τῆς ἐπικρίσεως — ἐνδημούσαν παρ — σπεύδουν νὰ ἐπικρίνουν.

'Ἄγνοον ὅυτοι τὴν Ναυτιλίαν καὶ παραβλέποντας τὴν διεθνῆ προβολήν της. 'Ἄγνοον ὅυτοι τὸ γεγονός ὃτι τὸ Κράτος δὲν προσβλέπει εἰς τὸν πρόσωπον τῆς φορολογικούς νόμους τῆς Ναυτιλίας μὲ πρόθεσιν στενὴν ταμιευτικήν. Τὸ ἐδόκιμασε τὸ Κράτος εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἐτρέψει εἰς φυγὴν τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Σήμερον μετέρχεται ἄλλην — ὄρθην — ὁδὸν καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ φορολογικῆς πολιτικῆς παραγωγικῶν κινήτρων, θάλπει τὴν Ναυτιλίαν καὶ οὕτω προάγει τὸ ἐθνικὸν συμφέρον. Οὔτε χαρίζεται οὔτε χαρίζει, ἀλλὰ οἰκοδομεῖ στερεὰ δάθρα πρὸς ἀνέγερσιν τοῦ ἐθνικοῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος, οὔτεδις δὲ δύναται νὰ φέγη κράτος μικρόν, μὲ περιωρισμένα οἰκονομικὰ μέσα, ἐπὶ τῷ λόγῳ ὃτι ἀντὶ ν' ἀποδιώκει τὰ πλοία ἀπὸ τὰ νηολόγια του, προσπαθεῖ διὰ φορολογικούς πολιτικῆς λελογισμῆς καὶ ἡπίας νὰ ἀντικαταστήσῃ τὰς πασης φύσεως ἀμέσους καὶ ἐμμέσους πλούσιας πιστοδοτήσεις, τὰς ὁποίας ἀφει διῶς παρέχουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν των τὰς πλούσιας κράτη. Οὐδεὶς δύναται συνεπῶς νὰ φέγη τὴν Ἐλλάδα διότι, πτωχὴ οὖσα, ἀρνεῖται νὰ καταστῇ πτωχοτέρα.

'Εσκιαγραφήσαμεν συντόμως τὸν νόμον 465/1968. Παραλειψις θὰ ἡτο ἂν δὲν ἐγίνετο ἀπὸ τῆς θέσεως ταύτης ἡ ὄφειλομένη ἀναγνώρισις, ὃτι ὁ νόμος οὗτος είναι πρωτοβουλία τῆς Εθνικῆς Κυβερνήσεως, ἀνταποκρινούμενης μετὰ θάρρους καὶ περιστέψεως, ἐπιτυχῶς δέ, εἰς ἄλλοτε συνεχῶς προσβαλλόμενον καὶ ἀπαδὼς προσπίπτον εἰς κομματικά ὅταν αἴτημα τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως.

'Και οἱ ἐφοπλισταί; Διαδηλώνουν τὴν πρὸς τὴν Κυβερνήσιν εὐγνωμοσύνην των διώ την ἐπιδεικνυμένην πρὸς τὸ πλοίον στοργήν. Τώρα πλέον ἀκραδάντως πιστεύεται ὃτι τὴν θέρμην τῆς Μητρός - Πατρίδος θὰ ἀναζητήσουν τὰ ἐκπατρισθέντα πλοία. Θὰ ἐγκαταλείψουν τὰ καταφύγια τῶν ἀπιθάνων ση-



## Άρθρον 2

α) Ή εν Πειραιεί εδρέουσα έταιρία ΚΑΡΡΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙΚΗ Α.Ε. υποχρεούται: δημόσιας έντης δύο (2) μηνών από της δημοσιεύσεως τής παρούσης, καταθέση εἰς τὸ Ἰπουργεῖον Συντονισμού / Ὑπηρεσίαν Κεφαλαίων Ἐξωτερικοῦ, προσωπικοῦ ὕγγάνσιν αὐτῆς ὑπέρ τοῦ προσωπικοῦ της, ἔναντι τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου, διὰ πᾶσιν τυχόν Ἑγμίαν ἢν φθελεν δημοσῆ τὸ Δημόσιον ἐκ τῆς παραβάσεως τῶν διατάξεων τῶν Α.Ν. 89/1967 καὶ 378/1968 ὑπὸ τοῦ πρωτοποιοῦ τῆς ῥησίσεως ἔταιρίας.

β) Η ὡς ἔνω ἔταιρία ὑποχρεούται δημόσιας ἔνημερην κατ' ἔτος τὸ Ἰπουργεῖον Συντονισμοῦ / Ὑπηρεσίαν Κεφαλαίων Ἐξωτερικοῦ δύον καὶ τὸ Ἰπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας / Δ) νοιν Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας - Τμῆμα Ιον., περὶ τῆς διευθύνσεως τοῦ γραφείου αὐτῆς, τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῶν στοιχείων ταυτότητος αὐτῆς ἀκριβῶς διευθύνσεως διαιρεοῦται τοῦ παρ' αὐτῆς ἀπαχογούμενού ἀλλοδαποῦ καὶ ἡμεροποιοῦ προσωπικοῦ κ.λ.π.

γ) Ἀπαχορεύεται: οἰκδήποτε ἀνάμειξις ἢ ἐκ παραλλήλου προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν ἐκ μέρους τοῦ ἀλλοδαποῦ προσωπικοῦ τῆς ἐν λόγῳ ἔταιρίας ΚΑΡΡΑΣ Ναυτιλιακή Α.Ε. εἰς ἑτέρας δραστηρίστητας, ἔντες τῆς ἐλληνικῆς ἐπικρατείας πλήν τῶν διὰ τῆς παρούσης ἀποφάσεως παρεγγέλμένων.

δ) Αἱ πάσις φύσεως δαπάναι: λειτουργίας καὶ ἡ μισθοδοσία τοῦ προσωπικοῦ τῆς δυνάμεις τῆς παρούσης ὑπαγομένης εἰς τὰς διατάξεις τῶν Α.Ν. 89/67 καὶ 378/68 προρρήθεισας ἔταιρίας, οὐ καλύπτονται: ἐξ ὀλοκλήρου διὰ συναλλάγματος, τῆς τοιαύτης εἰσαγωγῆς πιστοποιούμενός ὑπὸ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, πρὸς τὴν δοπίκην θέλει: ἐκχωρηθῇ τοστοῦ, εἴτε ἀπ' εὐθέτεις, εἴτε μέσῳ μιᾶς τῶν ἐν Ἑλλάδι: Τραπέζου καὶ ἐμψυχούμενής τῆς σχετικῆς χρηματιστήσεως εἰς τὰ λογιστικὰ διδίξα τῆς ἔταιρίας.

ε) Πλέον μετεδολή τῆς θεαγενείας τῆς ἔταιρίας, τοῦ τόπου ὃς ὁ λειτουργεῖ αὐτῆς, τῆς ἔδρας αὐτῆς, τοῦ ἀντικειμένου της, ὡς καὶ τοῦ ἐν Ἑλλάδι διαχειριστοῦ καὶ ἐκπροσώπου αὐτῆς, δέοντα νά γνωστοποιεῖται εἰς τὸ Ἰπουργεῖον Συντονισμοῦ / Ὑπηρεσίαν Κεφαλαίων Ἐξωτερικοῦ καὶ Ἰπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας / Δ) νοιν Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας - Τμῆμα Ιον., ἔντες 150ημέρου ἀπὸ τῆς ἐπελθόσης μετεδολῆς.

## Άρθρον 3

Η ισχὺς τῆς παρούσης ἔρχεται: ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς εἰς τὴν Ἑρμηνεία τῆς Κυρρηγήσεως.

Ἐν Πειραιεί τῇ 23ῃ Ιουλίου 1968

Ο Ὑπουργός Ἀντιπληρωτής Συντονισμοῦ  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΔΙΝΟΣ ΟΡΛΑΝΔΟΣ

Ο Ὑπουργός Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΟΛΕΒΑΣ

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Εἰς τὸ Μπισμπάντεν, ὅπου συνήλθε τὴν 28ην Ιουλίου (μέχρι τῆς 3ης Αύγουστου) τὸ Συνέδριον τῆς Διεθνούς Ὀμοσπονδίας Μεταφορῶν, ἐπρόκειτο νὰ δοθῇ ἡ δριστική μάχη κατὰ τῶν ἔχθρῶν τῆς Ναυτιλίας μας, τῶν κομμουνιστῶν ἡμετέρων καὶ ξένων.

Ο κ. Χατζηθεοδώρου, μετέχων τοῦ Συνέδριου ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Π.Ν.Ο. μετὰ τοῦ κ. Καλαποθάκη, θά ἀντιμετώπιζε τὴν ἐπίθεσιν.

Μέχρι τῆς στιγμῆς δὲν ἐγγνώσθησαν τὰ ἀποτελέσματα τῶν συζητήσεων ἐπὶ τῆς πράσεως τῶν Σκανδιναύων διὰ τὴν κήρυξιν ὀκταημέρους καθ' ὅλον τὸν κόσμον μπούκοτάς κατὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. Ἐξ ὄσων προπαρασκευαστικῶν συνομιλιῶν διεξῆγαγεν ὁ κ. Χατζηθεοδώρου μεταξὺ τῶν ιθυνόντων κύκλων τῆς Δ.Ο.Μ., φαίνεται ὅτι σκληρὸς θά εἶναι ὁ ἀγώνας, ἀλλὰ μὲ θετικὴν τὴν πρόβλεψιν νὰ κερδηθῇ, ὃν αἱ εἰσηγήσεις τῆς πλειοψηφούσης μερίδος τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν ηθελον γίνεται δεκταὶ ἀπὸ τὸ Συνέδριον. Η ὑποστήριξις τῶν ἀπόφεων τῆς Γεν. Γραμματείας τῆς Δ.Ο.Μ. ἀπὸ τοὺς "Ἀγγλους καὶ Ἀμερικανούς συνδικαλιστάς ἔχουν προκούεται.

'Ἄλλ' ἵνα καταδειχθῇ τὸ μέγεθος τῆς ἐγκληματικῆς κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιθέσεως, ἀρκεῖ νὰ ἀποκαλύψωμεν, ὅτι ἐπρόκειτο νὰ μεταβῇ κατ' αὐτὰς εἰς τὸ Λονδίνον καὶ νὰ συναντήσῃ τὸν κ. Ἰμχαφ αὐτὸς ὁ κ. Ἀνδρέας Παπανδρέου, ἵνα ὑποστηρίξῃ τὴν περὶ μπούκοτάς πρότασιν τῶν κομμουνιστῶν!

"Ἄς σημειωθῇ ἐν παρόδῳ, ὅτι οἱ «σύντροφοι» τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. ἡρχίσαν δάλλοντες καὶ κατὰ τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Ἰμχαφ, ὡς προδίδοντος τὸν ἀγῶνα... τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν.

\* \* \*

Κατὰ τὴν πρὸ ἡμερῶν συνένευσιν Τύπου τοῦ Γεν. Διευθυντοῦ Τύπου καὶ Πληροφορῶν κ. Β. Σταματόπουλου ἐθίγη τὸ θέμα τοῦ μπούκοτάζ.

Οὕτω, ὑπερβλήθη ἡ ἔξης ἐρώτησις:

«Χθές διεθόθη εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ὅτι ἡ Διεθνής Ἔνωσις Θαλασσίων Μεταφορῶν ἐτοιμάζει ἵνα μπούκοτάζ ἐναντίον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. «Ἐχετε νὰ σχολιάσετε τι ἐπίσημον;»

'Ο κ. Σταματόπουλος ἀπῆγεται ὡς ἀκολούθως:

«Συνέρχεται τὸ ἑτήσιον Συνέδριον Μεταφορῶν εἰς τὸ Βισμπάντεν. Ἐκεῖ θὰ λάδουν μέρος καὶ ἀντιπρόσωποι τῶν ἐλληνικῶν γρανάσσων μεταφορῶν. Εἶναι ἵνα συνδικαλιστικὸν συνέδριον καὶ ὅχι κρατικὸν ἡ διακρατικόν.

Θά ηθελον νὰ παρατηρήσω δύο πράγματα. Τὸ ἔνα εἶναι διὰ ἑκίνον διὰ τὸν ὄποιον πρὸ μηνῶν ἐλχεν εἶπε ο κ. Οὐλίσσον διὰ ποκινεῖ ἀπεργίας εἰς τὴν Βρετανίαν, κομμουνιστική ἐμπνεύσει, θὰ προτείνῃ τὸ μπούκοτάζ τῆς ναυτιλίας εἰς τὸ Βισμπάντεν. Κάτι ἐγνώριζε περὶ τῆς πολιτικῆς τοποθετήσεως τοῦ ὁ.κ. Οὐλίσσον. Διὰ τὰ ἀλλὰ μέλη τοῦ Συνέδριου, τῶν ὄποιων ἀναγνωρίζουμεν τὴν καλήν τούτων, θὰ ἡτο καλύτερον νὰ ἐπιστεφθῶμεν τὴν Ἐλλάδα καὶ νὰ συνομιλήσουμεν μὲ τοὺς ἐκπροσώπους καὶ τὰ μέλη τῶν ὄργανωσεων μεταφορῶν, νὰ διαπιστώσουμεν διὰ ἑγεμονίας τὴν ἀνάγκην μέτρων ἀποφασιστικῶν διὰ τὴν ναυτιλιακή δραστηριότητος, ἀλλὰ καὶ τὴν δριστικήν ἀπώλειαν τοῦ μόνου ὅπλου τῶν ἀδύνατων — ἀδύνατοι εἰμέθα παρὰ τὸν τεράστιον σύγκον τῆς Ναυτιλίας μας — τοῦ ὄπλου τῆς συναγανιστικῆς ίκανότητος.

Οἱ ἐφοπλισταὶ — οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι — δὲν κατώρθωσαν μέχρι τούδε, παρὰ τὰς ταλαιπωρίας καὶ τὰς ζημίας, ποὺ ύφιστανται ἐκ τῆς ἐλλείψεως πληρωμάτων, νὰ συνειδητωποίησουν τὴν ἀνάγκην μέτρων ἀποφασιστικῶν διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν τάξεων τοῦ ἐμψυχού ὄλικου τῆς Ναυτιλίας μας. Μακράς πνοής, σόσον καὶ δαπανηρά ἡ προσπάθεια. «Ἐχουμεν πρὸ ἡμῶν τὰ παραδείγματα ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, αἵτινες ἀντιμετώπισαν τὸ αὐτό πρόδημα. Γνωσταὶ αἱ ἀναληφθεῖσαι εἰς αὐτὸς προσδοσίαι. Οἱ ἐφοπλισταὶ παρέσχον δῆλην τῶν τὴν συμπάραστασιν — τὴν ὄλικὴν κυρίων — διὰ τὴν σύστασιν σχολῶν, διὰ τὴν πλέον ἄνετον διαβίσιον τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, διὰ τὴν καλὴν συνταξιδόθησιν τῶν — ἵνα τὸ πάγγελμα καταστῇ ἐλκυστικὸν — διὰ τὴν ἀρτιωτέραν κατάρτισιν εἰσερχομένων εἰς τὰ πλοῖα.

Τὰ κατὰ καιροὺς ὑπομνήματα, αἱ ἔκκλησις τῆς Ναυτιλίας τοῦ Ἀμπατιέλου δὲν ἐπηρέαζε τὰ πληρώματα μας. Μὲ τὴν στάσιν τῶν οἱ Ἑλληνες ναυτικοί, σπῶται καὶ μὲ τὴν στάσιν τῶν οἱ ἐργάται μας εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, ψηφίζουν μὲ τὴν ἐργασίαν τῶν καθημερινῶν καὶ κάθε μῆνα ὑπὲρ τῆς Κυβερνήσεως!

## ΤΑ ΚΕΝΑ

Εἰς ὑπερδισχιλίους μηχανικούς Β' καὶ Γ' τάξεως — Μ.Ε.Κ. κατὰ κύριον λόγον — καὶ ὑπερεξακοσίους ἀσυρματιστάς ὑπολογίζεται τὸ μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως ὑφιστάμενον κενὸν εἰς τὰς δύο αὐτὰς κατηγορίας τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ. Καταφανής ἡ ἐλλειψις ἀπὸ τὴν ἀγωνιώδη προσπάθειαν ἔξευρέσεως τοῦ οίουδήποτε διπλωματούχου διὰ τὸ μηχανοστάσιον. Οἱ ἀξιούμενοι μισθίοι τείνουν νὰ φάσουν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν ἐπιχορηγουμένων Ἀμερικανῶν καὶ Καναδῶν.

Ἡ πρόσδηψης ξένων ἀσυρματιστῶν καὶ μηχανικῶν καθίσταται πλέον ἀμέσως ἀνάγκης. Ἰταλοί, Ἀγγλοι καὶ Ἰσπανοί ἡρχίσαν ἐπιθεαίνοντες τῶν ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίων. Μετ' ὅλιγον δὲν θὰ λείψουν καὶ οἱ Ἀσιάταις διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν εἰς κατώτερα πληρώματα.

Δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. "Οσοι δοῦν τὰς ἡμέρας τῆς Ναυτιλίας τὰ γνωρίζουν. Μὲ ζωρότερα χρώματα αὐτοὶ ἀπεικονίζουν μίαν κατάστασιν, ητὶς ἀναμφισθῆτος παραφέρει ὅχι μόνον πρὸς τὴν συστολὴν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἀλλὰ καὶ τὴν δριστικήν ἀπώλειαν τοῦ μόνου ὅπλου τῶν ἀδύνατων — ἀδύνατοι εἰμέθα παρὰ τὸν τεράστιον σύγκον τῆς Ναυτιλίας μας — τοῦ ὄπλου τῆς συναγανιστικῆς ίκανότητος.

Οἱ ἐφοπλισταὶ — οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι — δὲν κατώρθωσαν μέχρι τούδε, παρὰ τὰς ταλαιπωρίας καὶ τὰς ζημίας, ποὺ ύφιστανται ἐκ τῆς ἐλλείψεως πληρωμάτων, νὰ συνειδητωποίησουν τὴν ἀνάγκην μέτρων ἀποφασιστικῶν διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν τάξεων τοῦ ἐμψυχού ὄλικου τῆς Ναυτιλίας μας. Μακράς πνοής, σόσον καὶ δαπανηρά ἡ προσπάθεια. «Ἐχουμεν πρὸ ἡμῶν τὰ παραδείγματα ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, αἵτινες ἀντιμετώπισαν τὸ αὐτό πρόδημα. Γνωσταὶ αἱ ἀναληφθεῖσαι εἰς αὐτὸς προσδοσίαι. Οἱ ἐφοπλισταὶ παρέσχον δῆλην τῶν τὴν συμπάραστασιν — τὴν ὄλικὴν κυρίων — διὰ τὴν σύστασιν σχολῶν, διὰ τὴν πλέον ἄνετον διαβίσιον τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, διὰ τὴν καλὴν συνταξιδόθησιν τῶν — ἵνα τὸ πάγγελμα καταστῇ ἐλκυστικὸν — διὰ τὴν ἀρτιωτέραν κατάρτισιν εἰσερχομένων εἰς τὰ πλοῖα.

Τὰ κατὰ καιροὺς ὑπομνήματα, αἱ ἔκκλη-

## THE WEST OF ENGLAND STEAMSHIP OWNERS, PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION LTD.

(Founded 1886)

## CLASS I. PROTECTION and INDEMNITY

## CLASS II. FREIGHT DEMURRAGE and DEFENCE

## CLASS III. SHIP'S OFFICERS AND/OR CREW STRIKES

General Manager: R. S. FORT

1, LLOYD'S AVENUE, LONDON, E.C.3

Telephone : 01 - 481 8961

Telex : WESTENG LONDON 262130

Cables : WESTENG

σεις καὶ αἱ συμπτωματικαὶ παραινέσεις δὲν ἄρκουν. Χρείαζεται συστηματικὴ ὁργάνωσις, ἐπίμονος προταγάνδων καὶ πρὸ παντὸς ἴκανοτητικαὶ προϋποθέσεις ἀσκήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος, αἵτινες καὶ θὰ ἡδύναστο νὰ ἔλκουσσον ζωηρότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν νέων διὰ τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. Αὐτή, ἀκριβῶς, ἡ προσπάθεια δὲν ἀνελήφθη παρ', ήμιν. 'Η ἀνάγκη τῶν πραγμάτων μᾶς τὴν ὑποδεικνύει.

## ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ

Δὲν πρέπει νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητος οὔτε καὶ νὰ μὴ προκαλέσῃ τὰς ἐντεύθεν ἐντεύθεν ἐντόνους ἀντιδράσεις ἡ κατάφωρες εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας διάκρισις σημαίσεις, ἡ ύπο τοῦ 'Ισραὴλ ἀσκούμενη κατὰ τὴν μεταφοράν τῶν κατεψυγμένων κρεάτων ἐξ Ἀργεντινῆς.

'Απὸ τῆς Ιησοῦ Ιουλίου αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὸ 'Ισραὴλ τῶν κρεάτων διενεργοῦνται ἔξ ὀλοκλήρου πλέον μὲ τὰ σκάφη τῆς ισραηλινῆς 'Μαριταῖμ Φρούτη'. Καὶ ὅχι μόνον ἀποκλείονται τῶν μεταφορῶν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα - ψυγεῖα, ἀλλὰ ἀκυροῦνται διὰ τῆς κυβερνητικῆς ἐνέργειας καὶ τὰ τριετούς ισχύος συμβόλαια ἑλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων μὲ εἰσαγωγικοὺς οἰκους τοῦ 'Ισραὴλ.

Μέχρι τοῦδε, παρὰ τὴν σχετικὴν καὶ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐπίμονον σύστασιν, οὐδεμία ἐντεύθεν ἐπεσημάνθη ἐνέργεια, τείνουσα νὰ γνωρίσῃ πρὸς τὸ Τέλ 'Αβιβ τὴν ἑλληνικὴν ἀντιδράσιν ἐπὶ τοῦ ἐγερέντος ζητήματος. Καὶ ἀκόμη δὲν ἀντεμετωπίσθη ἡ ἀπειλὴ τοῦ ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ, τὸν ὅποιον πρόκειται ἀσφαλῶς ἡ 'Μαριταῖμ Φρούτη' νὰ ἀσκήσῃ κατὰ τῶν ιδικῶν μας πλοίων καὶ διὰ τὰς ἑλληνικὰς μεταφορὰς κατεψυγμένων κρεάτων, ἀφοῦ ἦδη ἔχεσθαι τὸ μονοπώλιον εἰς τὰς ισραηλινάς. Κινδυνεύει νὰ ἰδωμεν τὸ ἑλληνικὸν πλοίον - ψυγεῖον ἐκτοπιζόμενον παντελῶς ἀπὸ τὰς μεσογειακὰς μεταφοράς. Τὸ ισραηλινόν, ἐπιχορηγούμενον ἀπὸ τὴν Κυβερνησίν του διὰ τὸν καθιερωθέντος μονοπώλιου, εὐχερῶς δύναται νὰ τὸ ἐπιτύχῃ διὰ τοῦ ὑποβιβασμοῦ τῶν ναύλων διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἐλλάδα.

Καὶ εἰσηγοῦνται πρὸς τοὺς ἔδω ἀρμόδιους οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταῖ:

1) Νὰ γίνουν αἱ δέουσαι διπλωματικαὶ παραστάσεις πρὸς τὸν ὑπέχουσαν διεθνῆ ἐν προκειμένῳ εὐθυνὴ τοῦ 'Ισραὴλ διὰ τὴν ἀσκήσειαν διάκρισιν σημαίσεις καὶ τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν ιδικῶν μας πλοίων. 'Ο ἀποκλεισμὸς αὐτὸς ἐπεβλήθη διὰ τῆς ὁλοκληρωτικῆς συμβατικῆς ἀναθέσεως

τῶν μεταφορῶν εἰς τὴν ισραηλινὴν «Μαριταῖμ Φρούτη».

2) Νὰ γίνουν, κατὰ τὸ δυνατόν, γενικαὶ ὑποδείξεις πρὸς 'Ελληνας εἰσαγωγεῖς κρεάτων, ὅπως χρησιμοποιούν διὰ τὰς μεταφοράς των πλοιᾶς ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν καὶ

3) Νὰ γίνουν εἰδικαὶ συστάσεις καὶ νὰ δοθοῦν συγκεκριμέναι ὅδηγια πρὸς τοὺς αὐτοὺς 'Ελληνας εἰσαγωγεῖς ὅπως ἀποφεύγουν ὑπωδήποτε τὴν χρησιμοποίησιν πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ 'Ισραὴλ.

'Ο ἑλληνικὸς στόλος τῶν πλοίων - ψυγεῖαν εἶναι καὶ αὐτὸς ὅμηρούργημα τῆς ἀνησυχίου πρωτοδουλίας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. 'Εστράφησαν πρὸς ἔνα τομέα μεταφορῶν, δῆστις μέχρι πρὸ τίνος ἀπετέλει κτῆμα τῶν βρειλίων ναυτικῶν χωρῶν. 'Ἐπειτούν εἰς τὴν προσπάθειάν των. Δεκάδας πλοίων - ψυγεῖαν συγχρονισμένων ἀπεκτήσαμεν. Μὲ αὐτὰ ἔξυπηστούμενα τὰς ιδικὰς μας μεταφορὰς καὶ μέχρι πρὸ τίνος καὶ ἐκείνας τοῦ 'Ισραὴλ. 'Απὸ τοὺς 'Ισραηλινοὺς εἰσαγωγεῖς ἀναγνωρίζονται αἱ προσφερθεῖσαι εἰς αὐτὸὺς ὑπηρεσίαι διὰ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων. Μὲ ναύλους συμφέροντας καὶ μὲ ἀπόλυτον συμμόρφωσιν πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ μεταφορέως ἐπὶ τὴν τὰ ἑλληνικὰ πλοῖα - ψυγεῖα μετεῖχον κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν ισραηλινῶν μεταφορῶν. Τώρα ἀ πολέμως εἰς τὸν πατέρα, ξάρις τῆς 'Μαριταῖμ Φρούτη', ἔταιρίας ισραηλινῆς, συμπηγείσης μὲ βελγικὰ καὶ νορβηγικὰ κεφάλαια.

Πλήγμα, βεβαίως, διὰ τὸν ιδικὸν μας στόλον τῶν πλοίων - ψυγεῖαν ὁ ἀποκλεισμὸς αὐτὸς. 'Αλλά, τουλάχιστον, ἀς σεβασθῇ τὸ Τέλ 'Αβιβ τὰς ύφισταμένας συμβατικάς ὑποχρεώσεις τῶν εἰσαγωγέων καὶ ἀς ἀντιδράσωμεν πρὸς πᾶσαν ἀπόπειραν συναγωνισμοῦ τοῦ ισραηλινοῦ ἐπιχορηγουμένου διὰ τοῦ μονοπώλιου σκάφους κατὰ τὸν ιδικοῦ μας πλοίου.

Λικιολογήται καὶ ἐπιτάχλεται πᾶσα ἐντεύθεν ἐνέργεια διὰ τὴν προστασίαν τοῦ ἑλληνικοῦ ψυγείου. Μᾶς χρείαζεται διὰ τε τὰς εἰσαγωγάς μας, ἀλλὰ καὶ τὰς ἔξαγωγάς τῶν εὐπαθῶν γεωργικῶν προϊόντων μας.

## ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ

'Ἐπλήγη βαρύτατα ἡ μεσογειακὴ Ναυτιλία ἀπὸ τὸ κλέιστον τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ποντοπόρον, ητίς, πράγματι, πολλὰ ἀπεκόμισε καὶ συνεχίζει ἀποκομίζουσα. Τὸ μεσογειακὸν σκάφος εἰδὲ περιοριζόμενον τὸν κύκλον τῆς δρα-

στηριότητός του. 'Εχασε τὸν πέραν τοῦ Σουέζ μεταφορικὸν στίβον, μέχρι καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. 'Εχασε τὰ ἔντος τῆς 'Απωλετῆς φορτία, τὰ μεταφορωνόμενα εἰς τὸ Πόρτ Σάιδ. 'Εχασε καὶ τὰς ἐκ τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τῆς ὅλης Μεσογείου μεταφοράς των πλοιῶν ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν. Τώρα διενεργοῦνται αὖται μὲ μεγαλύτερα σκόφη, μέσω τοῦ 'Ακρωτηρίου. 'Ασύμφορον τὸ ταξίδιον διὰ τὸ μικρᾶς χωρητικότητος μεσογειακὸν.

Καὶ ὑπέστη, ὡς ἡτο ἐπόμενον, ἡ μεσογειακὴ Ναυλαγορὰ πραγματικὴ καθίζειν, λόγῳ τῆς ὑπερπροσφορᾶς σκάφων, ἀναζητούντων τὴν οἰανδήποτε ἀπασχόλησιν. Οἱ κρατοῦντες ναύλοι εἶναι χαμηλοί, χαμηλότεροι πάσης ἀλλῆς περιόδου, ἐνῷ τὰ ἔξοδα ηὗξηθσαν ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τῆς λίρας.

Καὶ συνέτεινεν εἰς τὴν τοιαύτην κρίσιμον διὰ τὸ μεσογειακὸν σκάφος κατάστασιν — φορτηγὸν καὶ ἐπιβατηγὸν — ὁ συναγωνισμὸς τοῦ ρωσικοῦ σκάφους, ὁ ὅστημέραι ἐντεινομένος.

'Η ἐλευθεροπολοῖα τῆς Διώρυγος θὰ διανοίξῃ πως καὶ τὰς δυνατότητας τῆς ἀπασχόλησεως τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ καὶ τοῦ ἐπιβατηγοῦ γραμμῆς. Διεύρυνσις τοῦ κύκλου τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος του θὰ προέλθῃ.

Οἱ μεσογειακοὶ ἐφοπλισταῖ θεωροῦν τὸ σηνοίγμα τῆς Διώρυγος ὡς τὴν διέξοδον τῶν δυσχερειῶν των. 'Εξ ἀντιθέτου οἱ τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας διαβλέπουν τὴν ἐκπτωτικῶν ναύλων.

Συχνότατα παρετηρήθη αὐτὴ ἡ ἀντίθεσις τῶν συμφερόντων τῶν δύο κλάδων τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν ἡκολούθησε πάντοτε ἡ Ναυλαγορὰ τῶν μεσογειακῶν σκάφων τὰς μεταπτωσεις τῶν ναύλων τῶν ὡκεανοπόρων. Οἱ ναύλοι τῆς Μεσογείου καὶ ἀκόμη τῶν εὐρωπαϊκῶν μεταφορῶν δὲν ἔγνωρισαν τὰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, ἀτίνα κατὰ καιρούς ἔκρατησαν διὰ διαφόρους λόγους εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς. Καὶ ἀκόμη τὸ μεσογειακὸν σκάφος ὑπέστη καὶ ὑφίσταται δῆλας τὰς δυσαρέστους συνεπείας ἀπὸ τὴν Ἐλλειψιν πληρωμάτων καὶ τὴν ὑψωσιν τῶν μισθολογίων, δικαιολογουμένων τῆς αὐτῶν διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, δυσδατάκτων ὅμως διὰ τὰ μικροῦ τοννά. 'Ο πληθωρισμὸς τέλος — ἡ ὑπερπροσφορά χωρητικότητος — καθίσταται πλέον αἰσθητὴ εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον, δεδομένης καὶ τῆς εὐχερεστέρας προσκτήσεως ἐνὸς μικροῦ σκάφους ἀπὸ τοὺς παρεισάκτους εἰς τὸν πατέρα, — δηλιγόντερα χρειάζονται κεφάλαια — καὶ τῆς μέχρι τοῦδε εὐχεροῦς ἐντεύθεν παροχῆς συναλλάγματος διὰ τὴν ἀγοράν του.

Καὶ αὐτοὶ δῆλαι αἱ προχείρως ἀναφέρομεναι ἀντίθεσις μεταξὺ τῶν δύο κλάδων τῆς Ναυτιλίας μας ὑποδεικνύουσαν τὴν ἀνάγκην τῆς ιδιαιτέρας μεταχειρίσεως τοῦ εὐπαθεστέρου μεσογειακοῦ σκάφους — τοῦ πλέον παραγωγικοῦ διὰ τὴν οἰκονομίαν μας. Τὰ ζητήματα του ἐπιβάλλεται νὰ ἀντιμετωπίζωνται μὲ διάφορα μέτρα καὶ σταθμά.

Καὶ ὅμως αὐτοὶ δὲν συμβαίνει, παράδειγμα πρόσφατον ὁ φορολογικὸς νόμος. 'Απεκλείσθη τὸ χειμαζόμενον μεσογειακὸν ἀπὸ τὰς παρεχομένας διευκολύνσεις, ἐνῷ πρῶτον αὐτὸν ἀδικαιούτων νὰ τύχῃ τὴν συμμαρτυρία στον πατέρα, — διολογία τούς παρεισάκτους εἰς τὸν πατέρα, — καὶ τῆς μέχρι τοῦδε εὐχεροῦς μεταφορῶν μέτρα καὶ σταθμά.

Καὶ προχείρως ἀναφέρομεναι ἀντίθεσις μεταξὺ τῶν δύο κλάδων τῆς Ναυτιλίας μας ὑποδεικνύουσαν τὴν ἀνάγκην τῆς περιληφθῆ καὶ τὸ μεσογειακὸν σκάφος εἰς τὰς εἰσαγωγαὶς τοῦ πατέρα, — τῆς μεσογειακῆς διευκολύνσεως.

## ΑΠΟΝΤΕΣ ΗΜΕΙΣ

"Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τὴν μοναδικὴν καθόλου τὸν κόσμον ὁγκῷ ἐτησίαν ἀγγλικήν ἔκδοσιν ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου φρούτων διὰ τὸ 1968/69. 'Απηκριθείμεναι πληροφορίαι παρέχονται διὰ τὴν παραγωγὴν ἐκάστης χωρᾶς — τῆς μικροτέρας ἀκόμη — κατ' εἴδη φρούτων, ποσῶν ἔξαγομένων, διευθύνσεων ἐ-

**THORESEN & Co., (BANGKOK) Ltd.**

448 SURIWONGSE ROAD - P. O. BOX 1587  
**BANGKOK**

CABLES :

THORSHIP

BRANCH OFFICES

SATHAHEEP - SRIRACHA

TELEX :

BK-211

**LINER, TANKER AND TRAMP AGENTS**

Agents For : Shell International Marine Limited  
Esso Standard Thailand Limited  
P. T. Caltex Pacific  
All London P & I Clubs

ξαγωγέων και είσαγωγέων και τών μέσων μεταφορᾶς. Διά τά τελευταία ιδιαίτερον τὸ ἐνδιαφέρονται τὰ πάρ’ ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων διατίθεμενα μέσα μεταφορᾶς (διὰ τὰ ψυγεῖα κατὰ κύριον λόγον). Εἶναι ὁ δῆμος τῶν φορτωτῶν. Τὰ πλοῖα εἰναι ταξινομημένα κατὰ ἑταῖριας και ἔθνος της (τοννάς d.w., ταχύτης, χώροι ψυγείου), δι’ ἔκστον δ’ ἐξ αὐτῶν ἀναφέρονται και τὰ ἐκτελούμενα δρομολόγια. Καὶ ἀπὸ τοὺς πίνακας αὐτοὺς ἀπουσιάζει ἡ ιδικὴ μας Ναυτιλία τακτικῶν γραμμῶν. Εἶναι μικρά, δεβαίως, και τὰ πλοῖα της δὲν ἀπασχολούνται με τὰς μεταφορᾶς φρούτων. Ἀπεκτήσαμεν πάντως δεκάδας τινας πλοίων - ψυγείων, ὠρισμένα δὲ σκάφη γραμμῆς διαθέτουν και χώρους ψυγείου.

Παρούσαι εἰς τοὺς πίνακας ὅλαις αἱ μεγάλαι και μικραὶ ἑταῖριαι τακτικῶν γραμμῶν, μὲ πολλὰ πλοῖα και πυκνὰ κατὰ τομεῖς δρομολόγια. Παρούσαι και αἱ δύο ἴστραιναι ἑταῖριαι, η «Μαριτάιμ Φρούτ», εἰδικὴ διὰ τὰς μεταφορᾶς φρούτων, ὥπως ὑποδηλοῦται και ἀπὸ τὸν ἑταῖρικὸν τίτλον, μὲ ὄκτω ὑποδειγματικὰ μεγάλα σκάφη και δύο ὑπὸ παραγγελίας (χώρος ψυγείου 420 κιλ. κ.π.) και η «Ζίμη μὲ 47 σκάφῃ διαφόρων μεγεθῶν — ἀπὸ 1.000 - 15.000 τόν. Πολλὰ ἐξ αὐτῶν — ὅλα μικρᾶς ἡλικίας — διαθέτουν ψυκτικοὺς χώρους και ὅλα εἰδικὸν ἀερισμὸν τῶν κυτῶν διὰ τὴν φόρτωσιν εὐπάθων φορτίων.

Μία και μόνη κυπριακὴ ἑταῖρια με τρία μικρὰ σκάφη, η «Ντόρικ Σύπριαν Λάινες», περιλαμβάνεται ἐπίσης εἰς τὴν ἔκδοσιν. Διατηρεῖ γραμμὴν τακτικὴν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ τὴν Κύπρον.

Ἡ καθυστερημένη συγκρότησις τῆς Ναυτιλίας μας — εἰς τὴν λάινερ ὄργανων — καταφένεται και ἀπὸ τὴν ἔκδοσιν αὐτὴν ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῶν φρούτων. Μετέχουν ὅλαις αἱ ἑταῖριαι τακτικῶν γραμμῶν — μεγάλαι και μικραὶ — ὅλων τῶν σημιαῶν, πλὴν τῶν ὀλίγων ιδικῶν μας.

Καὶ εἰναι σημαντικὰ εἰς δύκον τὰ φορτία τῶν φρούτων. Εἰς ἐκαποσμύρια τόνων ἀνέρχονται. Ναῦλοι ἀκριβοὶ καταδόλλονται. Υπερπόντια τὰ ταξίδια, ἐκτελούμενα με ταχύτατα εἰδικὰ πλοῖα.

Ἄγνωστος ὁ τομεὺς αὐτὸς τῆς μεταφορῆς δραστηριότητος — ὁ τόσον προσδοδόρος — διὰ τὸν «Ἐλληνα ἐφοπλιστήν. Κάποπε θὰ στραφῶμεν και πρὸς αὐτὸν. Ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων θὰ μᾶς φέρῃ πρὸς τὰς εἰδικευμένας μεταφορᾶς. Οἱ Σκανδιναύοι αὐτὰς τῷρα ἐπιδιώκουν. Τὰ κατάλληλα πλοῖα ἀποκτοῦν. «Ἐπικοινωνὲν τὰ τρέμπτη διὰ τὰ χυμα φορτία — οἱ «Ἐλληνες πολλὰ ἀγοράζουν — και προσφέρουν εἰς τὴν ναυλαγοράν τὰ εἰδικευμένα σκάφη. Εἶναι τὰ ἀποδοτικῶτερα. Αἱ τελευταῖαι στατιστικαὶ τῶν ναυπηγήσων τῶν Σκανδιναύων ἐφοπλιστῶν εἶναι ἀκριβῶς δηλωτικαὶ τῶν τάσεων πρὸς τὰς εἰδικάς μεταφορᾶς και τὰς τακτικὰς γραμμάς. Δι’ αὐτὰς ὁ ὑψηλὸς ναῦλος, διὰ τὰς εἰς χύμα μεταφορᾶς ὁ αἰσθητῶς χαμηλότερος, εἰς τὸν ἀλάχιστα ἀποδοτικόν. Καὶ τὰ τρέμπτη εἶναι τὰ εὐπαθέστερα εἰς τὰς τόσους συχνὰς μεταπτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς.

## ΜΑΣ ΦΟΒΟΥΝΤΑΙ

Χαρακτηριστικὴ τῶν διαθέσεων τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν — τῶν «Ἀγγλῶν κατὰ πρῶτον λόγον — τῶν μετεχόντων τῆς Κόνφερενς Νοτίου Αφρικῆς εἰνοὶ ἡ ἐπίμονος ἀρνησις γὰ δεχθούν τὴν συμμετοχὴν και τῆς τακτικῆς γραμμῆς τῆς «Ἐλληνικῆς ὅπο τὴν Ἀδριατικὴν και τὴν Ἐλλάδα διὰ τὴν Νότιον και Δυτ. Ἀφρικήν.

Καὶ ἐνῷ ἀπέρριψαν τὰς δύο σχετικὰς οἰτήσεις τῆς «Ἐλληνικῆς», προφρόνως ἐνέκριναν τὴν εἰσδοχὴν ὡς μέλους τῆς «Κόνφερενς» τῆς Γιουγκοσλαβικῆς γραμμῆς.

Ἡ ἀληγνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης εἶναι, κατὸ τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς, ἐπικίνδυνος. Τὰς συμφέροντά των ἀπειλούνται ἀπὸ τὴν εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς στροφήν τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Πειρώνται νὰ τὴν χαλινά-

γωγήσουν. Δὲν τοὺς ἀνησυχεῖ τουναντίον τῶν Γιουγκοσλαβῶν η παρουσία εἰς τὰς κατὰ τομεῖς Διασκέψεις. Πειριωρισμένη ἡ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὸν μεταφορικὸν στίδον. «Ισος ὅμως και νὰ ὑπολογίζουν οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ και εἰς τὴν ἀποφασιστικὴν ἀντίδρασιν τῆς Κυθερώνησεως τοῦ Βελιγραδίου. Ἐνῷ ήμεις ἡ οὐέχθημεν τὴν κακομεταχείρισιν ἀπὸ τὰ ξένα συμφέροντα τῶν ὀλίγων ἐλληνικῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

## ΤΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ

Ἐπίκειται, κατὰ τινας πληροφορίας, ἡ παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Δουνκέρκης του ὄχηματαγωγοῦ τῆς Κρήτης. Ἐξ ὅσων πληροφοριῶν κατέχομεν, πρόκειται περὶ σκάφους ὑψηλῆς κλάσεως, χωρητικότητος 8.000 τόνων γκρός περίπου, ταχύτητος 20 μιλίων (μηχαναὶ Πλήστικ) διαστάσεων μῆκους 132 μέτρων και πλάτους 21 μ., μεταφορικῆς ίκανότητος 70 φορτηγῶν αὐτοκινήτων και ὑπερεξακοσίων ἐπιβατῶν. Κόστος 32 ἑκατομ. Φράγκος γαλλικά!

Ἀκριβόν, πράγματι, σκάφος. Διερωτώμεθα ἀνὴρ κίνησις τῆς γραμμῆς Χανίων-Πειραιῶς θὰ τὸ ἀνθέξῃ και ἀνὴρ ἔξυπηρετηθῇ ὑπὸ τὸ κρατοῦν ναυλολόγιον και τὸν συναγωνισμὸν τοῦ ἀεροπλάνου τὸ ἐπενδύμενον κεφαλαιον. «Ολοὶ οἱ ὑπολογισμοὶ — μᾶς πείθουν περὶ τοῦ ἀντιθέουτον. Ἐκ τῶν πραγμάτων εἰ ναι λίαν ἀπίθανον ὃν και αὐτοῦ τοῦ τοκ’ χρεωλυσίου, δωδεκαετοῦ ἐπειδή έξοφλησεων, θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ πληρωμή.

Πρόδης σωφροσύνης θὰ ἥτο, καθ’ ἡμᾶς, ἡ ἀναθέωρησις τῆς περὶ ναυπηγήσεως τόσον ἀκριβοῦ σκάφους ἀποφάσεως. Ἡ ἀγορὰ μεταχειρισμένου — και προσφέρονται τοιαῦτα εἰς ἀριστην καταστασιν — ἐνδέκινυται ἐκ τῶν πραγμάτων.

Εἴχομεν ἀνέκαθεν τὴν ἀντίληψιν ὅτι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ μας συγκοινωνίαι δὲν εἶναι πρόσφοροι νὰ ἔχουν περιηρτήσουν κεφάλαια ὑπερμέτρων μεγάλα, ἐπενδύμενα εἰς νεότευκτα σκάφη. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν δυσὶν θάτερον θὰ ἐπεβάλλετο: «Ἡ τὸ ναυλολόγιον — τὸ χαμηλὸν πράγματι — ὑπερμέτρως θὰ ηγένετο ἡ τὸ Κράτος θὰ ἐκαλεῖτο νὰ ἐπιχωρηγήσῃ τὸ ἀκτοπλοοῦν ἀκριδὸν σκάφος διὰ πιστώσεων ἔστον ἀτόκων ἡ χαμηλοτόκων.

«Ἔχουν πλήρη, πιστεύομεν, τὴν ἐφαρμογήν των αἱ ἀνωτέρω προύποθεσεις και διὰ τὸ νεότευκτον ὄχηματαγωγὸν τῆς Κρήτης.

«Ἡ ἀπακριβὴς γνῶσις τῶν πραγμάτων ὑπαγορεύει τὰς ὡριμοτέρας σκέψεις. Κρήτες ἐπιχειρησιαὶ εἰς σέφερον τὰ πρώτα κεφάλαια διὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ σκάφους. «Ἄς προσέξουν. Δέν πρέπει νὰ χαδούν. Ἀποδοτικῶτερον δυνατὸν νὰ τοποθετηθοῦν.

## ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΜΟΣΧΑΝ

Διεγείρει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν μας η τελευταία ἀγορὰ παρ’ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὄμιλου ρωσικοῦ φορτηγοῦ, προϊόντος τῶν ναυπηγείων τῆς Χερσόνος. Εἰς τὴν Μόσχαν ἀπήθυνθοσαν και ἄλλοι ἐφοπλισταὶ ζητούντες προσφοράς και σρούς παραδόσεως και πληρωμῆς. Αἱ πιστωτικαὶ διευκολύνσεις ἔχουν παρακούνται και λέγεται ὅτι θὰ εἶναι χαμηλότοκοι και μακροπρόθεσμοι.

Αἱ μέχρι τοῦδε πραγματοποιηθεῖσαι ἀγοραὶ παρ’ ἐφοπλιστῶν τῆς Δύσεως ἐκλείσθησαν εἰς τιμάς λίαν συμφερούσας. Ἐφοπλισταὶ τῆς Δυτ. Γερμανίας ἡγόρασσαν φορτηγὸν γραμμῆς 12.000 τόν., πλήρως αὐτοματοποιημένον, ἀντὶ 3.2 ἑκατομ. δολ. «Ἐν ἐκατομμύριον δολ. ἐπὶ πλέον θὰ ἐπληρώνετο τὸ σκάφος αὐτὸν εἰς τὸ ναυπηγεία τῶν δυτικῶν ζηρῶν.

Ζήτημα, δεβαίως, ἀνταλλακτικῶν ὑφίσταται, ὅπως και ἐλέγχου ἐν ὑπηρεσίᾳ τῆς καλῆς συμπεριφορᾶς τοῦ σκάφους και τῆς ἀποδόσεως τῶν μηχανῶν του. Καὶ διὰ μὲν τὰ ἀνταλλακτικά, θὰ χρειασθῇ πράγματι, μία μεγάλη ἀρχικῶς προμήθεια τῶν περιστοτέρων ἔχαρτων πατάτων. Διὰ τὴν ἀπόδοσιν τῆς μηχανῆς αἱ πληροφορίαι ἐπὶ τῆς μέχρι τοῦδε ὑπηρεσίας τῶν σκαφῶν τοῦ κ. Φραγκίστα — τρία φορτηγά παρέλαβεν ούτος — θὰ ἡσαν σχρήσιμοι.

Πάντας οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταί, οἱ ἐπισκεφθέντες τὸ ναυπηγούμενον ηδη διὰ λογαριασμῶν των σκαφῶν εἰς τὴν Χερσόνα, ἔμειναν πλήρως ικανοποιημένοι. Ισχυροτάτη ἡ κατασκευή, φροντισμένη.

«Ἄσ σημειωθῆ, ἐν παρόδῳ, ὅτι οἱ σροί τῶν ναυπηγήσων τοῦ κ. Φραγκίστα ὑπῆρχαν, κατὰ τοὺς διαπραγματευθέντας εἰς τὴν Μόσχαν τὴν ἀγοράν τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, ἔξαιρετικός συμφέροντες. Δὲν πρόκειται νὰ ἔπαναληφθοῦν.

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΠΡΟΣ ΚΟΥΒΑΝ

«Ἐπεσύρθη ἡ προσοχὴ τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν — «Ἀγγλίας - Ιαπωνίας — και τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα ἀπασχολούνται εἰς μεταφορὰς τῆς Κούβας ἐπὶ τῶν ἐπιμόνων πληροφοριῶν, καθ’ ἀς αἱ ὄμάδες τῶν ἔξορίστων εἰς Μαϊάμι ἀντικαστρικῶν ἀπεφάσισαν τὸ «σαμποτάζ» κατὰ πλοίων τοῦ «μαύρου πίνακος», ἀνοικτά ἡ και ἐντὸς τῶν ὄμερικανικῶν λιμένων, ὃν ἐκεὶ προσεγγίσουν. «Ηδη ἐπὶ ἐνὸς σκάφους ιαπωνικοῦ, τοῦ «Ἄζακα Μαρού», ἔλαβε χώραν μυστηριώδης ἐκρήξις εἰς τὰς ἀρχαὶ Ιουνίου ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Τάμπας.

Μέτρα ἀσφαλείας ἐλήφθησαν ηδη διὰ τὰ ἀγγλικά σκάφη, τὰ εἰς τὴν Καραϊβικὴν εύ-



## MANILA PHILIPPINES

Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ

**«Adamson» (Phil) Inc.**

Liner, Chartering and General Shipping Agents

Manager Director: ALEKOS ADAMOPOULOS

For your Agency in Philippines for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "ADAMSON" (PHIL) INC.

540 T. M. Kalaw Str, or. P.O.Box, 1606-MANILA PHILLIPINES

Cables: ADAMOPOLOOS—Telex: 742010I—Tel. 4-99-71—40-14-60

ρισκόμενα. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Λονδίνου ἔξεδωκε σχετικὸν ἀνακοινώθεν καὶ ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν τηληρωμάτων.

Αἱ πληροφορίαι, πάντως, ἔχουν ὑπεύθυνον τὴν προσέλευσιν. Κατὰ συνέπειαν δέον νὰ τύχουν καὶ ἀπὸ τῆς ἴδικῆς μας πλευρᾶς προσοχῆς. Πλοῖο μὲ ἑλληνικὰ πληρώματα συνεχίζουν τοὺς πλόας τῶν εἰς τὴν Κούβαν. Νὰ τὰ πρειδοποιησωμένην ἐπιβάλλεται ἐπὶ τῶν ἐπαπειλούντων αὐτὰ κινδύνων.

## ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ναυλαγοράν ἐπὶ στενωτέρου ἐπιπέδου κινουμένη διὰ τὰ τράμπες καὶ πληθωρισμὸν τοννάς φορτηγῶν γραμμῆς προβλέπει τὸ Συμβούλιον τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ναυλομειστῶν εἰς τὴν ἐποίσαν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων του.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος — λέγει ἡ ἔκθεσις — ἔξεκολούθησεν ἡ ἀλλαγὴ τῆς διαδικασίας κατὰ τὴν ναυλωσιν τῶν τράμπες. Ἡ διαίσινσης τῶν εἰς χώμα φορτίων κατ’ αὐξουσαν κλίμακα ἐλέγχεται ἀπὸ ὅλιγους φορτωτάς καὶ ὅπου εἶναι δυνατόν αἱ ἐργασίαι κλείονται διὰ τὸ περισσότερον τοννάς εἰς τὸ παρασκήνιον. Ἀκόμη καὶ διὰ τῶν ναυλομειστῶν συνήθως κλειδώμεναι πράξεις δὲν διενεγρούνται μέσω αὐτῶν. Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρεται ὅτι αἱ διαταγαὶ ναυλώσεων στηρῶν ἔχει οὐστραλίας ἔξηφανίσθησαν ἀπὸ τὴν ἄγοράν.

Ἀναφέρεται σχετικῶς ὅτι παρὰ τὴν ὑποτίμησιν τῆς λίρας καὶ τὴν διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου ἐκτροπὴν τῆς κινήσεως, οἱ ναύλοι τῶν τράμπες δὲν ἀντιμηθησαν ἀναλόγως ἔναντι τῆς πρὸ τοῦ Σουεζ καταστάσεως.

“Οταν ἡ Διώρυξ θὰ ἀνοίξῃ, οἱ ναύλοι θὰ ἐκτέσουν διὰ τὰ μικρότερα πλοῖα, τὰ δυνάμενα νὰ τὴν διαπλέυσουν. Δυνατὸν ὅμως νὰ δημιουργηθοῦν καὶ δύο ἀγοραὶ διὰ τὰ τράμπες: Ἡ μία διὰ τὰ μεγάλα σκάφη, τὰ πλείστα ναυλώμενα βάσει ιδιαιτέρων συμφωνιῶν, μὲ προορισμὸν δὲ τοὺς μεγάλους καὶ μόνον λιμένας καὶ ἡ ἄλλη διὰ τὰ συνηθους τύπουν καὶ μεγέθους τράμπες, τὰ δυνάμενα νὰ ἔξυπρετήσουν τὰς μεταφορὰς πρὸς τοὺς μικροτέρους λιμένας, τοὺς μὴ προστούς εἰς τὰ μεγαλύτερα σκάφη.

Ἡ κατάπτωσις ἐπίσης τῶν ἔχθροπραξιῶν εἰς τὸ Βιετνάμ δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ τὴν περιστέρω συστολὴν τῶν ναύλων, ἀντισταθμιζόμενην ἵσως ἀπὸ τὰ φορτία βοηθείας πρὸς τὸ Βιετνάμ.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, συνεπῶς, τῶν τράμπτων δύνανται νὰ προβλέψουν εἰς μίαν ναυλαγοράν ὑποτονικήν, μὲ πληθωρισμὸν σκαφῶν μεγάλων μεγεθῶν καὶ ἄλλων τοιούτων συνεχῶς

ναυπηγουμένων.

‘Ἄλλα καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν λάινερς ἔχουν τὰ ἴδικά των προβλήματα, κυρίως ἀπὸ τὴν διευρυνομένην χρήσιν τῶν κοντέινερς καὶ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν γραμμῶν. Καὶ ἕαν ἡ πρὸς τὰ πλοῖα κοντέινερς στροφὴ ἐπιτύχη, θὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ αἱ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν περισσειαν σκαφῶν, μὲ προβληματικὴν τὴν ἀπασχόλησίν των.

Αὐτὰ μάς λέγουν οἱ ναυλομεστῖται. Εἶναι, πιστεύομεν, οἱ ὄμροδιώτεροι.

## ΦΟΜΠ ΚΑΙ ΤΣΙΦ

‘Ορθοτάτη, πλέον συμφέρουσα, ἡ «φόμπ» ἀγορὰ ἀπὸ τὰς ἐταιρίας Μόμπιλ “Οἰλ, Β & Ρ. καὶ Σὲλλ τῶν 25 ἑκατομ., τὸν ἀργοῦ πετρελαίου ἐπὶ μίαν ἐνδεκατείαν διὰ τὸ ἔδω διιλιστήριον. Ἡ Κυβέρνησις θὰ χειρισθῇ τὰς τῆς μεταφορᾶς.

Διὰ πρώτην φοράν ἡ ὑγιὴς πολιτική, προστατεύουσα ἀμέσως τὰ συμφέροντα τῆς Οἰκονομίας μας καὶ τῆς Ναυτιλίας, ήκολουθήθη. Τὴν τακτικὴν τῆς ἀγορᾶς φόμπ καὶ τῆς πωλήσεως τοσίφ ἐφαρμόζουν ὅλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι.

## ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Αὐτὴ ἡ κρίσις εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν ἐπλήξει καὶ πλήττει βαρύτατα τὴν θέσιν τοῦ διεσπότερον μὲ τὴν Οἰκονομίαν μας συνδυούμενον μικράς καὶ μέσης χωρικοτήτως παντός τύπου σκάφους — ἀπὸ τοῦ ἐπιβατηγοῦ καὶ τοῦ φορτηγοῦ μέχρι καὶ αὐτοῦ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ. “Οχι ὀλιγωτέρας ζημίας ὑφίσταται ἡ διομηχανία ἐπισκευών, ἡ τουριστικὴ κίνησις πρὸς τὴν Ανατολικὴν Μεσόγειον καὶ γενικότερον αἱ συναλλαγαὶ τῆς ἑλληνικῆς ναυτικῆς ἀγορᾶς.

Εὔκταία ἡ διευθέτησις τῆς Ἀραβο-ισραηλινῆς διενέξεως. Πολλὰ θὰ προέλθουν τὰ ὄφελον καὶ διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας. Εἰδικώτερον διὰ τὴν ναυτικὴν διομηχανίαν, ὃντας πάσαν αὐτῆς μορφήν, εὑρεῖται διανοίγονται αἱ πιθανότητες δραστηριότητος ἀποδοτικῆς μὲ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς εἰρήνης εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Λ.χ. ἀπὸ τὴν μεταξὺ τῶν Ἀράβων κρατήσασαν τακτικὴν τοῦ «μαύρου πίνακος» διὰ τὰ συμμετέχοντα εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Ισραὴλ σκάφη, ὅχι ὀλίγας ἔχημίσων ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Τὰ σκάφη τῆς γραμμῆς, τὰ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Ισραὴλ, ἥσαν ὑποχρεωμένα νὰ ἀποφεύγουν τοὺς ἀραβικούς λιμένας. Ἡ μειωμένη ἔχει ὅλους ἐμπιστούντην πρὸς τὰς ἔκαστοτε κρατουσάς καταστάσεις εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, περιώριζε καὶ

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

τὴν ἀνάπτυξιν τῶν συναλλαγῶν καὶ τῶν μεταφορῶν κατὰ συνέπειαν. Τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον ὑφίστατο καὶ αὐτὸν τὸν ἀντίκτυπον. ‘Ο μετὰ τὸν ἔκαμπτον πόλεμον περιωρισμένος κύκλος μεταφορῶν καὶ ἡ κρατοῦσα ἔκτοτε ἐπιφύλαξις διὰ τὴν αὔριον, τὸ μὲν κατέστησαν δύσκολον τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τὸ δὲ προεκάλεσαν τὸν περιορισμὸν τῆς τουριστικῆς κινήσεως πρὸς τὴν νοτιοανατολικὴν Μεσόγειον. ‘Ολιγωτέροι καὶ οἱ πρὸς τὰ ἔδω ταξιδιώται. Μόδις ἀπὸ διημήνου ἥρχισε νὰ σημειούται ἡ αὐξησίς τῆς κινήσεως, μετὰ τάς περὶ ἔξοδοις συνεργείας.

‘Ἐμειώθη, ἐπίσης, λόγω τοῦ κλεισμάτος τῆς Διώρυγος, ἡ διὰ τῆς Μεσογείου ναυτιλιακὴ κίνησις, μὲ ἀποτέλεσμα καὶ τὴν ἔδω προσέλευσιν δι’ ἐπισκευάς ὀλιγωτέρων σκαφῶν. Τὰ ὀκεανοπότρα πλοῖα, ιδιαιτέρως τὰ δεξαμενόπλοια, δέν διαπλέουν τὴν Μεσόγειον.

Αἱ μεταφορώσεις τοῦ Πόρτ Σαΐδ ἑχάμθησαν διὰ τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον γραμμῆς, ὅπως καὶ ἡ ἀξιόλογης κίνησις τῶν πληρωμάτων μας, τῶν ὄποιων ἡ παλινόστησις καὶ ἡ ἀντικατάστασις διευργείται πρὸ τοῦ έξαμηνού μετόπου μέσω Πόρτ Σαΐδ.

Αὐταὶ, ἐν συντομίᾳ, αἱ προκληθεῖσαι καὶ προκαλούμεναι ζημίαι απὸ τὴν ἀνωμαλίαν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. ‘Ἡ διευθέτησις τῶν διαφορῶν μεταξὺ Ἀράβων καὶ Ισραὴλ εἶναι ἀναψιφιδιότητον, διτὶ θὰ ἀσκήσῃ εὐεργετικὸν τὸν ἀντίκτυπον καὶ διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Θεραπεύθουν αἱ μεταφοραί, η τουριστικὴ καὶ ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις εἰς τὴν νοτιοανατολικὴν Μεσόγειον. Εἰς δεκάδας ἐκατομμυρίων δολαρίων προσμετρήσαι τὰ μέλλουσα νὰ προέλθῃ αὐξησίς τῆς κινήσεως εἰς ναύλους φορτίων καὶ ἐπιβατών, εἰς ἐπισκευάς πλοίων καὶ διεύρυνσιν τῶν συναλλαγῶν. Δι’ ὅλα τὰ Μεσογειακὰ λιμενικὰ κέντρα, πολὺ δὲ περισσότερον διὰ τὰ ἐγγύτερον πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν ιδικά μας, αἱ ζημίαι εἶναι τόπων αἰσθηταί, ὅπως καὶ εἶναι δικαιολογημένη ἡ πρόδηλεψις τῆς ἀναπτύξεως καλῶν ἐργασιῶν μὲ τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς διμαλότητος. ‘Ἐχομεν κάθε λόγον νὰ περιμένωμεν τὰ εὐεργετικὰ διὰ τὴν καθόλου ναυτικὴν μας διομηχανίαν ἀποτελέσματα.

## ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Κινούνται ἀπὸ διημήνου μὲ πληρότητα θέσεων ίκανοποιητικὴν τὰ τουριστικὰ μας σκάφη. ‘Ἄξιολογος καὶ ἡ ἔδω διὰ τῶν ὄχηματων μεταφορὰ ἐπιβατῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Βελτιωμένη σημαντικῶς ἡ κίνησις ἔναντι τῆς περιστινῆς. Εἰς τὸν ἀριθμούς τοῦ 1966 προβλέπεται νὰ φάσση.

‘Ἐλειψεν ὅμως ὁ παράγων Τυπάλδου, τοῦ ὅποιου ἡ συμβολὴ εἰς τὴν τουριστικὴν μας κίνησιν, ὅπως αὐτὰ τὰ πράγματα τῷρα ἀποδεικνύουν, ὑπῆρξε μεγάλη. Πέντε σκάφη τουριστικὰ ἀπτρούχοι εἴτε ταξιδιώται Τυπάλδου εἰς τὴν διαστολὴν Βενετίας — ‘Ανατολικῆς Μεσογείου. Αὐτῶν δύων τῶν σκαφῶν ἡ κίνησις κατὰ ποσοστὸν σημαντικὸν δὲν ἔξυπρετήθη ἀπὸ τὰ ἄλλα τουριστικά σκάφη. Κυριολεκτικῶς ἔχαθη. ‘Απεδείχθη ὅτι κατὰ πολὺ συνέβαλεν τὸν ἔκαστοτε κρατουσάς καταστάσεις εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, περιώριζε καὶ

τὸν περιορέατων ἔκεινων τῆς Ρόδου καὶ τοῦ Γαλαξείδιου, χωρὶς νὰ ὑπολογίσωμεν τὴν συναλλαγματικὴν ἀπόδοσιν ἀπὸ τὴν κίνησιν δώδεκα ἐπιβατηγῶν ἔξωτερικοῦ. Αὐτὴν δῆλην τὴν ἔργασίαν δὲν τὴν ἔκερδισαν τὰ ἄλλα τουριστικὰ σκάφη. Παρωπλίσθησαν τὰ πλοῖα Τυπάλδου καὶ δὲν προστέθησαν παρὰ τρία ἄλλαν ἐταιρίων. ‘Οπωσδήποτε, δῆμως, τὰ ὅσα ἐφέστησαν ἐκινήσασσαν τουριστικά — ὀλιγωτέρα εἰς ἀριθμὸν ἔναντι τοῦ 1965 — ἔργαζονται ἡδη ἰκανοποιητικῶς. ‘Η αὔριον προβλέπεται καλυτέρα. Περιθώρια ἀναπτύξεως τῆς κινήσεως

SHIP REPAIRERS

**ELGIN** MARINE ENGINEERS

GENERAL & STRUCTURAL ENGINEERS & FOUNDERS

ELGIN ENGINEERING COMPANY

(PTY) Ltd. P.o.Box 84

DURBAN

TELEGRAMS AND CABLES : "PANELGIN"

TELEX : 6 - 7462

TELEPH. : 876951

ΤΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΟΤΕΡΑ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ  
ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ. ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙ-  
ΜΕΛΗΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ. ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑΣ ΠΛΕΟΝ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥΣ ΕΓΚΑΤΑ-  
ΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ.

θετικώς διαγράφονται. Και ἀπόδειξης: Αιγανωσθείσαι νέασι ἀγοραῖς ἐπιβατηγάν σκαφών, τῶν ὄποιων ἔδω θὰ διενεργηθοῦν αἱ μετασκευαὶ εἰς τουριστικά.

## ΟΡΘΟΤΑΤΟΝ ΤΟ ΜΕΤΡΟΝ

Αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τῆς Οἰκονομίας τοῦ τόπου μας ἐπέβαλε τὸ ληφθὲν μέτρον τῆς ἀναγκαστικῆς μισθώσεως τῶν σκαφῶν τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου, ἵνα ταῦτα ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπηρεσίαν καὶ ἀποδώσουν πολλὰ διὰ τῶν τουρισμὸν καὶ τὰς συγκοινωνίας.

Χαίρομεν διότι ἡ Κυβερνητική κατεύνασε τὴν ἀνάγκην τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς Ἀτμοπλοΐας Αἰγαίου καὶ διησφάλισε, βάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας, τὰς δυνατότητας τῆς ἀνενοχλήτου κινήσεως τῶν σκαφῶν

Διεθνής ὑπῆρξεν ἡ ἀκτινοδολία τῆς Ἐταιρίας Τυπάλδου. Εἶχε τὸ προθάδισμα εἰς τὴν τουριστικήν κίνησιν ἐν πολλοῖς τὴν πρόηγας καὶ οὐκ δίλιγα ἐκατομμύρια δολαρίων εἰσεκόμισεν εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας. Εὐχόμεθα νὰ ἐπιτύχῃ τὸ μέτρον τῆς ἀναγκαστικῆς μισθώσεως τῶν σκαφῶν. 'Η ἀποστολία τῶν ἐπὶ δύο συναπτὰ ἔτη κατέστη αἰσθητή. "Ἐπερπετε νὰ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν, ἀντὶ νὰ φθείρωνται ἀργοῦντα.

'Η σχετική κυβερνητική ἀπόφασις, δημοσιευθεῖσα εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 338 φύλλον τῆς Ἐφεμερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ἔχει ως κάτωθι:

'Ἄριθ. 40204) 1451

Περὶ ἐπαναλειτουργίας τῆς ἀργούσης Α.Ε.  
"Ατμοπλοΐα Αἴγαίου"

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ  
ΚΑΙ ΟΙ ΓΥΟΥΡΓΟΙ  
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΑΣ

"Ἔχοντας ὑπ' ὅψιν:

1. Τὴς ΚΓ' Συντακτικὴν Πρᾶξην «περὶ λήψις μέτρων τινῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐκπλάκτων κανονικῶν ἀνάγκαν» (ΦΕΚ 8.9.6.1968 τεῦχος Α') καὶ τὸν εἰς ἀφαρμογὴν ταῦτης ἐδοθέντα A.N. 400 (ΦΕΚ 106) 14.5.1968 τεῦχος Α').

2. Τὸν πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὰ Υπουργεῖα Συντονισμοῦ καὶ Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ 29.6.1968 ὑπεδημέσθαιν αἰτησιν τῆς Ε.Π.Ε. «Θαλάσσιαι καὶ Τουριστικαὶ Ἐπιχειρήσεις» περὶ ἀναγκαστικῆς μισθώσεως τῆς ἀργούσης Α.Ε. «Ατμοπλοΐα Αἴγαίου» Α) φύλον Τυπάλδου» κατ' ἀφαρμογὴν τῆς ὁπὸς ἀνω ΚΓ' Συντακτικῆς Πρᾶξεως.

3. Τὸ ὑπ' ἀριθ. πρωτ. α) 46730(4620)29.5.1968 καὶ β) 59048(5729)4.7.1968 ἔγγραφα τοῦ Ε.Π.Ν. πρὸς τὸ Υπουργεῖον Συντονισμοῦ δι' ὧν εἰσηγεῖται τὴν ἀφαρμογὴν τῆς ΚΓ' Συντακτι-

κῆς Πρᾶξεως ἐπὶ τῆς ἀργούσης Α.Ε. «Ατμοπλοΐα Αἴγαίου» διὰ τοὺς ἐν κάτοις ἀναφερομένους λόγους.

4. Τὴν πρὸς τὸν Υπουργὸν Συντονισμοῦ σχετικὴν εἰσηγήσου τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Υπουργείου Συντονισμοῦ ἐπὶ τοῦ ἑδου θέματος καὶ

5. Τὰς δημιουργήθεισας, λόγῳ τῆς ἀργούσης Α.Ε. «Ατμοπλοΐα Αἴγαίου», οἰκονομικὰς, κοινωνικὰς καὶ τουριστικὰς ἀνάγκας καὶ τὴν ἀντιμετώπισην τῶν, ἀφαρματίζουσεν:

Ἐγκρίνομεν τὴν κατ' ἀφαρμογὴν τῆς ΚΓ' Συντακτικῆς Πρᾶξεως ἐπαναλειτουργίᾳ τῆς ἀργούσης Α.Ε. «Ατμοπλοΐα Αἴγαίου» δι' ἀναγκαστικῆς μισθώσεως ταῦτης ἐπὶ μίαν πενταετίαν ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. «Θαλάσσιαι καὶ Τουριστικαὶ Ἐπιχειρήσεις» συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ A.N. 400.

Ορίζουμεν τὴν κατ' ἀφαρμογὴν τῆς ΚΓ'

400 Επιτροπὴν συγκεμένην ἐκ τῶν:

1) Γ. Νικολάκη, Οἰκονομολόγου Ναυτιλίας  
καὶ Συμβούλου.

2) Δ. Σαρδάρη, Δικηγόρου Ναυτ. Οίκου, Εἰδικευμένου εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον.

3) Δ. Παύληδη, Δικηγόρου Ναυτ. Τραπ. Ελλάδος.

Η ἰσχὺς τῆς παρούσης δρχεται ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ μισθώματος καθορίζομένου κατὰ τὴν διαδικασίαν τοῦ A.N. 400 ἀριθ. 1 ἀνεξηρήσεως γράφου.

Ἐν 'Αθήναις τῇ 16 Ιουλίου 1968

Ο Ηρόδερος τῆς Κυβερνήσεως

Γ. ΗΠΑΙΔΟΝΟΥΓΑΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Ἐπὶ τοῦ Συντονισμοῦ Ἐπὶ τῆς Ε.Π.Ν. Ναυτιλίας  
Ν. ΜΑΚΑΡΕΖΟΣ ΙΩΑΝΝ. ΧΟΛΕΒΑΣ

## Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ἄπειδεχθη ἡ Ἐλλὰς τὴν SOLAS 1966 διὰ τὰ εἰδικὰ μέτρα πυρασφαλείας. Τὴν ἀπέδεκτη ὅμως κατὰ τὸ δρόβετον καὶ ἀπὸ τὰς στήλας αὐτάς ὑποτείχεντα τρόπον. Η σύμβασις θὰ τύχῃ ἀμέσου ἀφαρμογῆς μόνον διὰ τὰ μέλλοντα νὰ προσεγγίσουν εἰς ἀμερικανικούς λιμένας σκάφη. Διὰ τὰ λοιπὰ ἡ ἀφαρμογὴ της ὅρισθεται εἰν τοιφρόν διὰ Β. Διατάγματος. "Οταν καὶ ὅποταν ἡ SOLAS περὶ τῆς πυρασφαλείας γίνη ἀποδεκτή ἀπὸ τὸν προβλεπόμενον ἀριθμὸν χωρῶν, τότε καὶ ἡ Ἐλλὰς θὰ ἔχῃ δόλον τὸν καιρὸν νὰ ὑποχρεώσῃ ὅλα τὰ ἐπιβατηγά της σκάφη νὰ τὴν ἐφαρμόσουν.

Ἀνύτινη, ἀκριβῶς, τὴν ἐπιδιωχθεῖσαν ἔξαπτίνης ἀφαρμογὴν τῆς συμβάσεως, τὴν ὑποκρύπτουσαν σκοπούς δχι ἔχυτε την πρετερικούς τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ Κυβερνητική, ὅρθως πράττουσα, ἀπέκλεισε. Τὴν σταδιακὴν

ἐφαρμογὴν θεσπίζει διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 469 τῆς θης Ιουλίου Β. Διατάγματος.

## Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ "ΚΟΣΤΕΡΣ,,

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον τῆς Ἐλλάδος ὑπέβαλε πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μελέτην καταρτισθεῖσαν ὑπὸ τῶν κ.κ. Κ. Συρμαλάκη, Δ. Μπαρτσοκούλια καὶ Π. Λεκατσᾶ περὶ τῆς σκοπιμότητος δημιουργίας ἐπιχωρίου ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς δι' ἀσφάλισιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν μότορσιτης.

Εἰς τὴν μελέτην, διὰ τὸν καταρτισμὸν τῆς ὁποίας στοιχεῖα ἡρύσκησαν καὶ ἐξ ἐρεύνης δημοσιευθεῖσης εἰς τὸ πανηγυρικὸν τεύχος τῶν ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ, προτείνονται θασικῶν τὰ ἔχη:

• Υιοθέτησις τῆς ἀλληλασφαλιστικῆς λύσεως διὰ τὴν εἰδικὴν κατηγορίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ μάλιστα διὰ περιορισμοῦ αὐτῆς εἰς μόνην τὴν περίπτωσιν δηλικῆς ἀπώλειας. Πρόκειται περὶ δεδοκιμασμένου θεομρου, ὃ ὀποῖος ἔχει σημειώσει ἐπιτυχῆ ἀφαρμογὴν, καὶ δὴ εἰς μεγάλην κλίμακα, εἰς τὰς Σκανδινανικάς χώρας.

• Ὡς πηγὴ «προσκαίρου προικοδοτήσεως» — πέραν τῆς λύσεως τοῦ N.A.T. — προτείνεται τὸ Δημόσιον διὰ τῆς παροχῆς ὑπὸ αὐτοῦ, ἔναντι τῆς ἐλαχίστης δυνατῆς ἐπιβαρύνσεως, ἐγγυήσεως διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν κεφαλαίον, τὸ ὀποῖον θὰ σχηματισθῇ ἐξ εἰσφορῶν τῶν ἀλληλασφαλιζομένων πλοιοκτητῶν.

• Ὁ ἀλληλασφαλιστικὸς ὄργανος μόρφης συνεταιρισμοῦ, κρίνεται σκόπιμον σπως περιορισθῆ κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν ὑποχρεωτικὴν ἀσφαλιστικὴν τοῦ δραστηριότητα πρὸς τὰς κατευθύνσεις ἀφ' ἐνός μὲν καλύψεως ζημιῶν, ἀφ' ἔτερου δὲ ἀποδοχῆς ἀσφαλίσεως μεγαλυτέρων σκαφῶν, ως μεσογειακῶν. Θὰ ὑπάρχῃ, οὕτω, ἡ προσπτικὴ ἔξιλίζεως τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ εἰς εύρυτερον ἐθνικὸν ἀσφαλιστικὸν ὄργανον.

• Διὰ λόγους σκοπιμότητος, καὶ διὰ τὸ ἀρχικὸν τούλαχιστον στάδιον λειτουργίας τοῦ 'Αλληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ, ὑποστηρίζεται ἡ ὑπὸ Συνεταιρισμοῦ κάλυψις τῶν, φέρ' εἰπειν, τριῶν μόνον τετάρτων τὰς ἀξίας τοῦ «μότορσιτη». Ἐν τοιστῇ περιπτώσει, διὰ τὸ ὑπόλοιπον τέταρτον θὰ θεορηθῇ διὰ τὸ πάροχει αὐτὸν ασφαλίσεις.

• Ο 'Αλληλασφαλιστικὸς Συνεταιρισμός, διοικούμενος ὑπὸ Συμβουλίου ἐκλεγομένου μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν «μότορσιτη», ὑποδεικνύεται ὡπας πλαισιωθῆ καὶ ὑπὸ προσώπων ἐμπειρογνωμόνων περὶ τὰ ἀσφαλιστικὰ καὶ νὰ διαθέτῃ πρωτοβαθμίους καὶ δευτεροβαθμίους ἐκ καταλλήλων πλοιοκτητῶν ἐκτιμητικὰς ἐπιτροπάς, ὑπὸ τὸν Πρόεδρον τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς Ελλάδος.

## ΤΟ ΝΟΡΒΗΓΙΚΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Καὶ διὰ νὰ καταδείξωμεν τὴν συνεχίζομένην στροφὴν τῶν Σκανδινανικῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰ εἰδικὰ μεταφορῶν σκάφη ἀναφερομέθω εἰς τὴν ἀναπτυχθεῖσαν κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους δραστηριότητα τῶν Νορδγῶν ἐφοπλιστῶν. 'Απέδειφεν αὐτὴ τὸ μὲν εἰς τὴν ἐκποίησιν ὀλων τῶν συνήθους τύπου τράμπτης — εἰς ὑψηλάς, σημειωτέον, τιμᾶς — τὸ δὲ εἰς τὴν παραγγελίαν πλοίων καταλληλοτέρων διὰ τὰς συγχρόνους μεταφορικὰς ἀνάγκας, πλέον ἀποδοτικῶν.

Ούτως ἐπωλήθησαν 41 τάνκερς μικράς χωρητικότητος, ὀπωδήποτε παρηλίκα διὰ τὴν Νορβηγίκην περὶ καταλληλότητος ἀντίληψιν, 1.165.000 τόν. d.w. Τρία ἐπίσης σκάφη 29.600 τόν. d.w. ἐξεποιηθησαν πρὸς διάλυσιν. Πλοῖα ἔξ αὐλαντού τράμπτης ξηροῦ φορτίου δύω τὸν χιλίων τόννων, ἐπωλήθησαν 79 τόν. d.w. 497.339. 'Εξ αὐτῶν τὰ 69

## ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ :

Δώσατε ἐντολὴν εἰς τοὺς Μεσίτας σας νὰ τοποθετοῦν μικρὸν μέρος τῶν ἀσφαλίσεων σας εἰς τὸν 'Ελληνικὰς ἔταιρίας θὰ εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον σας

A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

**ΟΡΙΖΕΝ**  
**HORIZON**  
INSURANCE CO. LTD.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ

4, ΝΙΚΗΣ - ΑΘΗΝΑΙ (126) - ΤΗΛ. 221.835 - ΤΗΛΕΓΡ. «ΟΡΑΣΦΑ»

TELEX NO. 216.158 HORI GR

εις ξένους έφοπλιστάς.

Άξιοσημείωτον: Τὰ ἀπομένοντα εἰσέτι εἰς χειράς Νορβηγῶν έφοπλιστῶν τράμπης — ἄνω τῶν 6.000 τόν. δ.ώ. — μόλις ἀνέρχονται εἰς 25!

Καὶ παρηγγέλθησαν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν ἔκποιησέντων: Δέκα πέντε δεξαμενόπλοια μεγάλα καὶ τινα εἰδικῶν φορτίων 1.115.000 τόν. δ.ώ. Τέσσαρα μικτά — τὰ πλέον σύγχρονα σκάφη — 600.000 τόννων. Εἴκοσι τρία μπάλκα κάρρορες 560.000 τόν. καὶ ὅκτω εἰδικευμένων μεταφορών 56.000 τόννων δ.ώ. Σύνολον 50 σκάφη 2.331.000 τόν. δ.ώ.

Ορθοτάτη, ύγιης πολιτική ἀναπτύξεως. Εγκείται εἰς τὴν ἔκποιησιν τῶν ὀλιγώτερον ἀπόδοτικῶν καὶ τὴν πρόσκτησιν τῶν πλέον καταλλήλων, τῆς σταθερᾶς ἀπόδοσεως.

### ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Ἡ ἀλματώδης μεταπολεμικὴ αὐξῆσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων μας, ἡ ὁδηγήσασα κατ' ἀνάγκην εἰς τὴν ἀναζήτησιν ἀντιστοίχους πολλῶν ὄνομάτων διὰ τὴν βάστησιν των, ἡσάγκασε πολλοὺς τῶν πλοιοκτητῶν νὰ ἀνασύρουν ἐκ τοῦ ἀτέρμονος ὄνοματολογίου τῆς ἑλληνικῆς μυθολογίας, σειράν εὐήχων ὄνομάτων. Μὲ αὐτὸν ἀκόμησαν τὰ πλοῖα των. Καὶ οὕτω, παραλλήλων πρὸς τὰ παλαιὰ ἐκεῖνα «Κατίγυα», «Γαρουφαλιά», «Φρόων» καὶ παραλλήλων πρὸς τὰ μυστηριώδη ξενόγλωσσα «Γκρούτε Μπίρ» καὶ «Τιντεφτζέλ», ἀκούει καὶ βλέπει κανεὶς τὰ θαλασσινὰ ὠραῖα ὄνόματα. Εὔπλοια καὶ Γλαύκη καὶ Εὐρύαλος καὶ πλεῖστα ἄλλα ἐκ τοῦ ἡρωϊκοῦ μας πανθέου, εἰς μίαν ἀναλογίαν, ἥτις διὰ μὲν τὰ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν φθάνει τὸ 10%, διὰ δὲ τὰ ὑπὸ ξένην μόλις πλησιάζει τὸ 5%.

Εύτυχώς. Διότι ἄλλως θὰ ἑκινθυνεύομεν νὰ μᾶς προλάβουν καὶ ἔδω οἱ ξένοι, οἱ ὄποιοι, ἐκδικούμενοι τοσας τὴν διείσδουσιν μας εἰς τὸ χωρικὸν δυνατολόγιον τῶν «Νόρθ Χάινες» καὶ «Τζερζίαν Γκλόρου», ἀντλούν ἀφόδους τὰ ὄνόματα ἐκ τῆς ιδικῆς μας μυθολογίας καὶ ίστορίας.

Ἡ ἀγγλικὴ Blue Funnel, ἡ ὄποια καὶ εἰς τὰ 56 πλοῖα τῆς ἔχει δώσει, ὡς γνωστόν, ὄνόματα ἀρχαίων Ἐλλήνων ἥρωών, ὡς Πάτροκλος, Αὐτόλυκος, Λασσόδειος, ἔξεδων προσφάτως ἐν καλλιτεχνικὸν φυλλάδιον, τὸ ὅποιον ὑπὸ τὸν τίτλον «Ο διπισθεν τοῦ ὄνοματος μῆθος» ἀνέλαβε νὰ ἔξηγήσῃ εἰς τὸ ἀγγλικὸν κοινὸν τὴν ίστοριαν τῶν ἥρωών, τῶν ὄποιων τὰ ὄνόματα ἔχει διενεισθῇ διὰ τὰ πλοῖα της. Εἰς μίαν ἀπλῆν, σχεδὸν λαϊκὴν γλώσσαν, οἱ ἔκδοται τοῦ φυλλαδίου ἐπέτυχον νὰ μεταφέρουν εἰς τὴν ἀγγλικήν τοὺς μύθους τοῦ Λασσόδειον, τοῦ Ἀγαπητοῦ νοροῦς καὶ δλούς τῶν ἄλλων. Παραλλήλως εἰς ἔκ τῶν δοκίμων ζωγράφων ἔχει διακοσμήσει τὰς αἰθούσας ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων μὲ τεραστίους πίνακας ἐκ τῆς ζωῆς τῶν φερωνύμων ἥρωών, ὡς τοῦ Ἰξίωνος, τοῦ Ἀχιλλέως κ.π.τ. Ὁ ζωγράφος μάλιστα σύτος, μιμούμενος τοὺς μεγάλους καλλιτέχνας τῆς Ἀναγενήσεως, ἔχει μεταφέρει εἰς τὰς εἰκόνας του πρόσωπα ἐκ τῆς συγχρόνου ἀγγλικῆς κοινωνίας, εἰς τρόπον ὃστε νὰ δύναται τις εὐχερῶς ν' ἀναγνωρίσῃ εἰς τὸν Ποσειδώνα τὴν φυσιογνωμίαν τοῦ κ. Λάρενς Χόλτ καὶ εἰς τὴν Ἀθηνᾶ τὴν φυσιογνωμίαν τῆς... λαίδης Ἀττλῆ!

Τὸ περίεργον εἰς ὅλην αὐτὴν τὴν ὑπόθεσιν εἶναι διὰ η προφορὰ δλῶν αὐτῶν τῶν ἀρχαίων ὄνομάτων καὶ ἡ «βαραρική» ἀπόδοσίς των εἰς τὴν ἀγγλικήν, καθὼς καὶ ἡ ἀνάμιξις τῶν διαφόρων προσώπων, ἔχει δημιουργήσει πολλάς φραστικάς δυσχερείσας, ἄλλας καὶ πολλά λογοπαίγνια διὰ τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν ὑπηρετούντας ναυτικούς. Ἀσφαλῶς οἱ ἰδρυται τῆς Blue Funnel, ὅπαν ἀπεφάσισαν νὰ δώσουν εἰς τὰ πλοῖα τῶν ὄνοματα ἐκ τῆς ἑλληνικῆς ἀρχαιότητος, οὐδέποτε θὰ ἐφαντάσθησαν διὰ ἔδιδον συγχρόνων εἰς τοὺς ναύτας τοῦ Λίβερπουλ μίσιαν λαμπράν εὐκαιρίαν ἐπιδείξεως πνεύματος. Πολὺ μᾶς ἐνθυμίζει τὴν ὑπόθεσιν τῶν εὐστόχων εύφυλογημάτων τοῦ Τζελέπη ἐπὶ τοῦ

ἀστόχου ὄνοματολογίου τῆς μακαρία τῇ λῆξει «Σέξ - Λάιν».

### ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΝ ΝΕΩΝ

Ὑπὸ τὴν συνεχῶν πιεστικωτέραν ἀνάγκην ὑψηλῆς μορφώσεως τῶν αὐτιαίων στελέχων τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, ἡ ὑπὸ τῶν Ναυτικῶν Γυμνασίων προσέλκυσις πρὸς τὴν θάλασσαν σημαντικοῦ ὀρίθμου νέων γυμνασιακῆς καταρτίσεως, ἀποτελεῖ οὐσιαστικὴν προσφοράν εἰς τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἑκαπαδεύσεως. Ἀρκεῖ ἡ μὲν ναυτικῆς μόρφωσις νὰ ἴσταται εἰς τὸ ὑψός τῶν σημερινῶν ἀπαιτήσεων, ἡ δὲ διαπισταγώγησης τῶν μαθητῶν νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν προσαρμογήν των πρὸς τὴν ιδιότυπον τάξιν καὶ πειθαρχίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Παρηγορούμενοι, πράγματι, μὲ εὐχάριστον ἔκπληξιν τὴν κατὰ τὴν ἑορτὴν τοῦ φωτὸς τῆς Ναυτικῆς Ἐδδομάδος παρουσίασιν τῶν μαθητῶν τοῦ Ναυτικοῦ Γυμνασίου Καστέλλας Π. Μαυριά, εἰς μίαν πρωτότυπον ἐμφάνισιν δεκασκοτάκιον λέμβου, τῆς ὄποιας αἱ εἰδικῶν χρωματισμέναι κώπαι καθίστων φαντασμαγορικῶς ὀρατὴν τὴν κωπηλασίαν κατὰ τὴν νύκτα τῆς ἑορτῆς. Πέραν τῆς εύφουρῆς ἐπινόησεως, ἡ διαπιστούμενὴ τάξις καὶ ἡ ἀπόδοσίς τῶν μαθητῶν, καὶ δὴ εἰς περίοδον θερινῶν διακοπῶν, ἐπιτρέπει τὴν παρήγορον διαπίστωσιν, διτὶ εἰς μὲν τὴν Σχολὴν ταύτην ἐπιτελεῖται γόνιμον πράγματι ἔργον συνδυασμοῦ θεωρητικῆς διδασκαλίας καὶ πρακτικῆς ἑξάσησεως, εἰς δὲ τὴν Ναυτιλίαν πρόκειται ν' ἀποδοθούν συντόμως κατηπρισμένοι καὶ χρήσιμοι δόκιμοι ναυτίλοι.

### ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΝ

Ομιλοῦντες σῆμας περὶ Ναυτικῆς Ἐδδομάδος δὲν δυνάμεθα εἰμὶ νὰ ἔξαριμεν τὴν ἀπὸ ἐπιστημονικῆς πλευρᾶς πολύτιμον συμβολὴν τοῦ Ἰδρύματος Εὐγενίδος εἰς τὸν ἑορτασμὸν της. Ἐντὸς τοῦ δωδεκαμήνου, 6 - 14 Ιουλίου, ἐδόθησαν εἰς τὰς θαυμασίας αἰθούσας τοῦ ἐπτὰ διαλέξεις ἐπὶ θεμάτων σχετικῶν μὲ τὴν θάλασσαν, διὰ διαφορῶν πατητῶν πλοίων. Διότι εἶναι φυσικώτατον, ὁ μονίμως ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ναυτολογούμενος νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ὑπηρετέαν τοῦ διπλώματος ἡ πτυχίον δι' οὐ εἶναι ἐφαδισμένος, λαμβάνεται ὑπὲρ τὸν «τὸ ἀνώτατον δίπλωμα ἡ πτυχίον».

Δεδομένου ὅμως ὅτι προϋπόθεσι καθορίσμον τοῦ ποσοῦ τῆς συντάξεως δὲν εἶναι μόνον ἡ τάξις τοῦ διπλώματος, ἀλλὰ καὶ τὸ εἶδος τῶν πλοίων (ποντοπόρον - ἀκτοπλοϊκόν), παρόμοιος ζητήματα δημιουργούνται ἐν σχέσει καὶ πρὸς τὴν ἐναλλαγὴν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ διαφορών πατητῶν πλοίων. Διότι εἶναι φυσικώτατον, ὁ μονίμως ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ναυτολογούμενος νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ὑπηρετήσῃ ἐπὶ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους καὶ δὴ κατὰ τὴν τελευταίαν περίοδον τῆς σταδιοδρομίας του, ὅποτε καὶ θὰ συνταξιοδοτηθῇ ἐπὶ τῇ βάσει ταύτης.

Ἄλλ' ἐνῷ, ως ἐλέχθη, ὁ Νόμος ἐπρόλαβε ρητῶς τὴν ἀδικίαν ἐκ τῆς διαφορᾶς τῶν διπλωμάτων ἡ πτυχίων, δὲν ἐμερίμνησε νὰ ρυθμίσῃ ἐξ ἵσου ρητῶς καὶ τὸ θέμα τῆς ἐναλλαγῆς τῶν κατηγοριών πλοίων. Τοιουτοπόρως ἐκκρεμούν σήμερον ὑποθέσεις συνταξιοδοτήσεως οἰκονομικῶν ἀξιωματικῶν, οἵτινες, παρὰ τὴν ὑπερτριακονταετῆ ὑπηρεσίαν των ἐπὶ ποντοπόρων καὶ ὑπερωκεανών, ἀπειλούνται νὰ συνταξιοδοτηθούν βάσει τῆς ὑπηρεσίας τοῦ δωδεκαμήνου, ἥτις κατὰ κακήν των τύχην καὶ λόγῳ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐταιρίας των, συνέπεσε νὰ διανυθῇ ἐπὶ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους.

Ἡ ἀδικία εἶναι τοσοῦτον μεγάλη καὶ ἡ θέλησης τοῦ νομοθέτου τοσοῦτον φανερός, ὅτε ἡ ἀπλή ἀναλογικὴ ἐρμηνεία, νὰ ἀρκῇ διὰ τὴν τάκτοποισιν τοῦ ζητήματος. Δὲν πιστεύουμεν διτὶ εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ ἀντίρρησις οὐδενόποτε. Θὰ ἐπρόκειτο, πράγματι, περὶ ἀδικίας.

BOX: 4797  
PHONE: 31339 - 28829  
A/H 68840 - 492230

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

GENERAL SHIP CHANDLERS

Διευθυνταί: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ  
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΔΙΑ ΤΟ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ, ΤΟΥΣ  
ΝΟΤΙΟΑΦΡΙΚΑΝΙΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ Ν. ΑΦΡΙΚΗΣ

## Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΩΝ Μ.Ε.Θ.

Καιρός ήτο νά συγκεντρωθούν ή Μηχανογραφική 'Υπηρεσία N.A.T., τά Μητρώα μετά τής Μηχανογραφικής των 'Υπηρεσίας και ή 'Υπηρεσία Διπλωμάτων είς ένα κτίριον κεντρικών διά τη πληρεστέρων, τήν πλέον ανετονέτησην τῶν ναυτικῶν.

Τό κατάλληλον κτίριον έξειρθη. Τελεῖ ύπο ανέγερσιν, πλήν λόγω νομικού τίνος κωλύματος, καθυστερεῖ ή ύπο τού N.A.T. ἀγορά του.

Πληροφορούμεθα ότι ή Νομοπαρασκευαστική 'Επιτροπή ένεκρινε τὴν τροποποίησιν τῆς σχετικής διατάξεως, τὸ ἐμπόδιον αἴρεται συνεπώς, καὶ οὕτω θὰ προχωρήσῃ μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἡ τακτοποίησις ἐνὸς ζητήματος πράγματι σοβαροῦ.

'Απαράδεκτος ήτο ή συμφόρησις εἰς τὸν χῶρον τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Μ.Ε.Θ. ἔκατοντάδων ἀνθρώπων. Συνωθούντο ἕκει κατὰ τὰς ὥρας τῆς ἐλευθέρας εἰσόδου διὰ μίαν πληροφορίαν ή ἔν πιστοποιητικόν. "Οταν μεταφερθούν αἱ ὑπηρεσίαι τῶν Μητρώων εἰς τὸν νέον μέγαρον, ζήτημα λεπτῶν θὰ είναι ή ἕκδοσις πιστοποιητικοῦ ή η παροχὴ μιᾶς πληροφορίας.

## ΤΟ ΔΕΛΤΙΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

'Η χρησιμότης τοῦ ὑπὸ τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἐκδοθέντος δελτίου ἐνημερώσεως ἐπὶ ναυτιλιακῶν θεμάτων, ἀπεδειχθῇ ὅδη ἀπὸ τοῦ πρώτου τεύχους αὐτοῦ καὶ ἀποδεικνύεται περισσότερον, ἐφ' ὅσον ἡ ἕκδοσις συνεχίζεται. 'Η ἀνάγκη ἄλλωστε τούτου καὶ η Ἑλλειψίς του είχεν ἀπὸ καιροῦ ἐπισημαθῇ καὶ ἀνεμένετο ἵσως ὁ κατάλληλος χρόνος καὶ η κατάλληλος ὄργανωσις διὰ τὴν ἕκδοσιν του.

Μὲ τὴν πληθυνὸν τῶν θεμάτων τὰ ὅποια ἐνδιαφέρουν ἀμέως τὴν πλοιοκτήσιαν, μὲ τὴν ἀπλότητα διατυπώσεως, τὴν συστηματικὴν κατάταξιν καὶ τὴν παροχὴν τῶν ὑποδειγμάτων, είναι δέδαιον ὅτι θὰ καταστῇ συντὸνός ὁ ἀπαραίτης τοῦ 'Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀπασχολούντων αὐτὸν καθημερινῶν διοικητικῶν θεμάτων τοῦ πλοίου καὶ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας.

'Η 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ήτο ή μόνη κατάλληλος καὶ ἀρμόδια διὰ τὴν ἀνάληψιν ἐνὸς τοιούτου ἔργου. Παρακολουθοῦσα ἐπὶ τοῦ σύνεγγυς ὅλη ἀνεξιρέτως τὰ προβλήματα τοῦ 'Ἐλληνος πλοιοκτήτου καὶ πρωτοστατοῦσα εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἐπιλύσεως των, γνωρίζει ἐκ πρώτης χειρὸς τὰ θέματα καὶ τὸν τρόπον τοῦ χειρισμοῦ τῶν καὶ εἶναι πάντοτε ἐνήμερος τῶν διδούμενων λύσεων. Τὴν πολύτιμον αὐτὴν πείραν θέτει εἰς τὴν διάδεσιν τῶν μελῶν της διὰ τοῦ ἐκδοθέντος δελτίου. 'Η ἐρμηνεία τῶν διατάξεων τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν νόμων, διαταγμάτων καὶ συλλογικῶν συμβάσεων, ὡς προκύπτει ἐκ τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, τῶν γνωμοδοτήσεων καὶ τῶν ὑπουργικῶν πράξεων, ἡλεγμένη, μεθοδευμένη καὶ συστηματική, παρέχεται εἰς τὰς σελίδας τοῦ δελτίου, ἐπίμη ἀπὸ ἐφαρμογὴν ὑπὸ τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τοῦ πλοιάρχου ή τῶν ἀντιπροσώπων τῶν. Εἶναι αὐτὴ αὐτὴ η κωδικοποίησις τῶν διοικητικῶν θεμάτων τῆς Ναυτιλίας. Μία ἐν καιρῷ εὐρετηρίασις, εὐχεραίνουσα τὴν ὀναζήτησιν, θὰ συμπληρώσῃ τὸν κύκλον τῆς πλήρους ἐνημερότητος τῶν ἐνδιαφερομένων.

'Η Διεύθυνσις τῆς Ε.Ε.Ε. ήτις ἀνέλαβε τὴν σπουδαίαν αὐτὴν προσπάθειαν, γνωρίζουσα καλῶς τὰς ἀνάγκας αἵτινες τὴν ὑπηρόγευσαν καὶ οὖσα εἰς θέσιν νῦν τὴν φέρη εἰς πέρας κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον, εἶναι ἀξία παντὸς ἐπαίνου. 'Η ἐκ μέρους τῶν 'Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν παρακολούθησις τῆς νέας ταύτης ἐκδόσεως καὶ η ἔξ αὐτῆς ἀντλησις τῆς χρησιμωτάτης βοηθείας τὴν ὄποιαν παρέχεται εἰς τὸ ἔργον των, θ' ἀποτελέση τῆς προσπάθειας αὐτῆς τὴν καλύτεραν δικαίωσιν.

## ΠΡΟ ΤΩΝ ΑΞΙΩΣΕΩΝ ΝΕΟΠΑΓΟΥΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

## 'Αποκλείεται τὸ μονοπόλιον

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΗΝ ΔΙΑΒΕΒΑΙΩΣΙΝ ΙΣΗΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΟΣΤΕΡΩΝ. — ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΥΠΕΒΑΘΗ ΑΠΟ ΜΕΡΟΥΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΤΩΝ ΜΟΤΟΡΣΙΠΣ ΛΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΝ

## Η ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ

'Ιδου τὸ κείμενον τῆς διατυπωθείσης διαμαρτυρίας πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον ἐκ μέρους τῆς 'Ενωσεως τῶν κόστερων:

Κατόπιν ἐντόνου διαμαρτυρίας τῆς 'Ενωσεως 'Ακτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν ὅτι τὸ αἴτημα περὶ ἵσης μεταχειρίσεως θὰ ἐγκριθῇ, ἀνεύ προνομίων ὑπέρ μιᾶς ὡρισμένης μερίδος πλοίων.

Ο κίνδυνος, πράγματι, εἰς περίπτωσιν υιοθετήσεως τοῦ αἴτηματος τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας περὶ προνομιακῆς μεταχειρίσεως της, ἡτο δισφανής. Θὰ περιήρχετο ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν εἰς χειρὰς ὀλίγων σκαφῶν, τὸ μεταφορικὸν κόστος θὰ ξυστενέται περισσότερον, ἐφ' ὅσον ἡ ἕκδοσις συνεχίζεται. 'Η ἀνάγκη ἄλλωστε τούτου καὶ η Ἑλλειψίς του είχεν ἀπὸ καιροῦ ἐπισημαθῇ καὶ ἀνεμένετο ἵσως ὁ κατάλληλος χρόνος καὶ η κατάλληλης ὄργανωσις διὰ τὴν ἕκδοσιν του.

Παρηλίκον τὸ κόστερ, ἀποτελοῦν τὸν καθαρὸς διοτεχνικὸς τομέα τῆς Ναυτιλίας μας, πολυτίμους ὑπηρεσίας προσφέρει εἰς τὴν ἐθνικήν ἀλλὰ καὶ τὴν ιδιωτικήν οἰκονομίαν. Πλείστα ἐκ τῶν πλοίων τούτων ἔχουν ὄργανωσει τακτικὰς γραμμὰς μεταξὺ Πειραιῶς καὶ ἐπαρχιακῶν λιμένων, μεταφέροντα προϊόντα ἐσωτερικῆς παραγωγῆς εἰς λίαν χαμηλὸν κόστος. Εἰς πλείστας μάλιστα περιοχάς, ὅπου δὲν ὑπάρχει ὅδικὸν δίκτυον, τὸ κόστερ είναι ἐπιτακτικῶς ἀναγκαῖον.

Εὐνόητον τυγχάνει ὅτι η μονοπόλησις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μεταφορῶν, πέραν τοῦ ὅτι θὰ κατεδίκαιεν ὁριστικῶν τούς μοχθούντας μικροπλοϊκήτας, καὶ πέραν τῶν ἄλλων διουμενῶν ἐπιπτώσεων εἰς δύρος τοῦ λαϊκοῦ βιολατίου, θὰ ἀντεστρατεύεται σαφῶς εἰς τὴν ἀκολουθυμένην πολιτικὴν ἐλευθέρας οἰκονομίας ύπο τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως.

Η τάξις τῶν σιδηρῶν ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν πλοίων μετὰ πεποιθήσεως καὶ βεδαιότητος πιστεύει ὅτι τὰς προβληθείσας ἀξιώσεις τῆς προαναφερθείσας ἐταιρίας θὰ ἀπορρίψῃ δλοκληρωτικῶς η 'Εθνικὴ Κυβερνήσεις, τὸ ἐπαναστατικὸν πνεύμα τῆς ὅποιας, συμφώνως πρὸς τὰς ἐπαγγελίας τοῦ κ. Πρωθυπουργού, καλύπτει ἀνεύ διακρίσεως ἀπάσας τὰς ἔθνικὰς ἐπαγγελματικὰς τάξεις καὶ οὔδεν προνόμιον παραχωρεῖ εἰς οἰανδήποτε τάξιν εἰς βάρος ἐτέρας τοιαύτης. Οὕτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων, η τάξις τῶν μότοροπτικῶν στηριζομένη ἀκλονήτως εἰς τὴν 'Εθνικὴν 'Ἐπαναστατικὴν Κυβερνήσιν, ἀναμένει ἐναγωνίων τὴν ἀπόρριψιν τῶν αἰτούμενων παρὰ τῆς ἐταιρίας «Χιών» καὶ τὴν ἐκδήλωσιν στοιχηγῆς καὶ προστασίας τῆς δι' οἰονδήποτε τάξην καὶ τὰ πλοῖα της».

Τὴν διαμαρτυρίαν ὑπογράφει ο Πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως κ. Κ. Συρμαλάκης.

## ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

## ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

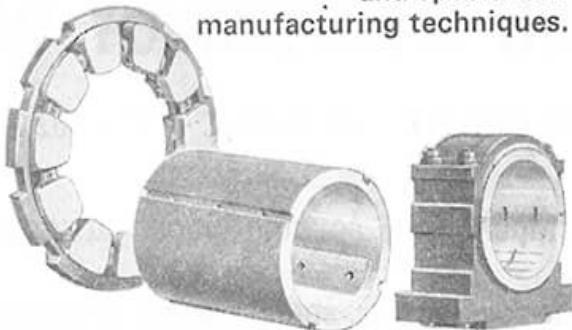
ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛ. 462.071

Ταχεῖα καὶ ἐπιμελημένη ἐργασία βάσει μακροχρονίου πείρας εἰς κατασκευάς, ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς πλοίων κλάσεων Διεθνῶν Νηογνωμόνων

# RELIABILITY COUNTS ON THE LONG RUN



Reliability. A quality which keeps powerful machinery at work, maintaining profits and minimising the dangers and expense of breakdown. A quality which is built into every Glacier bearing through long experience and specialised manufacturing techniques.



For details of Glacier heavy bearings, stern tube bushes, insert liners, and the Glacier bearing repair service write for Designer's Handbook No. 8. For details of Glacier tilting pad thrust bearings write for Designer's Handbook No. 5.

**GLACIER**

**HEAVY BEARING GROUP**

THE GLACIER METAL COMPANY LIMITED  
ALPERTON • WEMBLEY • MIDDLESEX

 THE ASSOCIATED ENGINEERING GROUP

Also at MANCHESTER • GLASGOW • JARROW



## Νέα έπιπλοκή του άκτοπλοϊκού

# Η "ΧΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ,,

ΕΠΙΔΙΩΞΕΙΣ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΥ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΥ

ΤΟΥ κ. ΙΩΑΝΝΟΥ Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Φαίνεται ότι είναι μοιράσιον δημοσίου τόπου το άκτοπλοϊκόν ζήτημα της 'Ελλάδος, όντι νά εύρισκη μίαν θρόδουλογικήν λύσιν, περιπλέκεται περισσότερον από ήμέρας εις ήμέραν.

'Ως νά μή ήρκουν αι δημιουργηθείσαι και έξωκολουθούσαι δημιουργούμεναι καταστροφικά συνθήκαι, διά τάς υφισταμένας έπιχειρήσεις, άλλα «και την ο ίκον ο μιαν ήμέρας εις την άθροδας άλογίσιου είσοδογις εις την άκτοπλοϊαν ύπερεμέγέθων αντιοκονομικών σκαφών, διά της καθ' ήμεραν πυκνώσεων τών άσφορορικών δρομολόγιων πρός τάς νήσους με συνεχή τάσιν έπεκτάσεως αύτών και την τελευταίαν προσθήκην τών έλικοπτέρων αίτια παρά το λίαν υψηλὸν τού προσδιορισθέντος ναύλου των, θά άφαιρέσουν έστω και μικρόν προστόν τών έπιβατων Α' θέσεως, προστίθεται ηδη ή έμφανισης της νέας 'Εταιρίας 'Χίων Ναυτιλιακή', διά νά περιπλέξῃ περισσότερον τό διλον ζήτημα.

"Ινα δώσω μίαν σαφεστέραν ιδέαν τού πώς άντιλαμβάνονται οι γνωρίζοντες τά πράγματα και την δημιουργούμενην κατάστασιν, θεωρών νά άναρδάμω δι' διλίγον εις το παρελθόν.

Προπολεμικώς ή διακίνησις, μεταξύ Στερεάς και Ήσσων και μεταξύ τού πλείστου τών λιμένων της Στερεάς, τών τε έπιβατων και έμπορευμάτος έξησφαλίζετο άποκλειστικώς υπό τών έπιβατηγών σκαφών αίτιαν, πλήν δύο - τριών, ήσαν μικρού τύπου. Μόνον τά δύοσιδη φορτία εις μεγάλας ποσότητας μετεφέροντο υπό μικρού δριθμού φορτηγών σύχιπλοιας και ιστιοφόρων πετρελαιοκινήτων.

Τούτο είναι τόσον άληθές, διστε και νομοθετικώς νά έχη προβλεφθή δημοσίη μή έπιπρεπεται ή παραδειγμή φορτίων μικροτέρων ποσοτήτων τών 5 τόνων υπό μή έπιβατηγών σκαφών.

Έν έτει 1935 - 36 ένεφανίσθη διά πρώτην φοράν εις την άκτοπλοϊαν μας μικρόν φορτηγών τακτικών γραμμών το «Δέλπια» διπει δημως και αύτό είργασθη μέχρι τού 1940 υπό τούς προσαναφερθέντας περιορισμούς τού Νόμου.

Μετά την άπολευθερωσιν της Χώρας από τού 1945, άφ' ένδος λόγω τής τότε έλλειψεως έπιβατηγών σκαφών και άφ' έτερου της προσκτήσεως υπό τέως ίδιοκτητών ιστιοφόρων, άπολευθερωταν κατά τον πόλεμον, μικρών, άνελκυσθέντων ώς έπι το πλείστου ναυαγίων, φορτηγών σκαφών, αίτια έπισκευασθέντα έφωδιάσθησαν διά μηχανών έσωτερηκής καύσεως, έδημιουργήθη εις την νέος τύπο ποσοτής ακτοπλοϊαν ουσίας φορτηγών, τάς άκτοπλοϊάς μεταφοράς φορτών.

Το κόστερ κατ' άφράς ήτο πλοίον ναυλούμενον έξι διοικήρου διά τίνας μεταφοράς, σύν τῷ χρόνῳ δε έκειλίχθη εις πλοίον τακτικής γραμμῆς γενικού φορτίου.

Ός συμβαίνει πάντοτε έν Έλλαδι, έπειδη τά πρώτα κόστερα ήρχισαν έμφανιζόμενα ώς έπικερδής έπιχειρήσις, σημαντικός δριθμός έπιχειρηστών, ούχι πλέον έκ τών παλαιών ίδιοκτητών άπολευθερωτών ιστιοφόρων, έτραπη πρός την άγοράν μικρών φορτηγών 250 - 800 τόνων και ένεπλάκη εις την άκτοπλοϊκή μεταφοράν με άποτέλεσμα πλη δημιουργήσιν πληθωρισμού και άναπτυξιν καταστρεπτική μεταξύ τών κόστερες συναγωνισμού.

Έν τῷ μεταξύ τό κόστερ, δημοσίη πα-

των, κοινών ή ψυγείων, τά δέ κόστερες έχουν περιορισθή κυρίως εις τήν έκτελεσιν τακτικών γραμμών, μεταφοράς φορτίων, πρός τάς νήσους έκεινας αίτινες δέν συνδεονται δι' έπιβατηγού όχηματαγωγού.

Άι μεταξύ τών λιμένων τής Στερεάς μεταφοράι άγαθών — σημαντικών μέρος εις τό παρελθόν διενηργείτο διά θαλάσσης — μετά τήν άναπτυξιν τού διδικού δικτύου και τήν έξαπλωσιν τής χρήσεως πλην αύτοκινήτων, κοινών ή και ψυγείων, διακινείται διά μέσων έπιδρας, άτινας έξασφαλίζουν άφ' ένδος κατώτερων κόμιστρων, άλλα και τό σπουδαίωντερον άπαλλάσσουν τά διακινούμενα άγορά τών έκ χειρισμών και μεταφορώσων ζημιών και άπωλειών. Σήμερον τά άγορά παραλαμβάνονται άπο τού τόπου παραγωγής και παραδίδονται εις τήν θύραν τού παραλήπτου.

Άι τοιμάζται συνθήκαι τών μεταφορών και δι πληθωρισμός τών κόστερες έπανεφερε τά τελευταία εις τήν κατάστασιν τής ίδιοτύπου άπομικής έπιχειρήσεως, εις ήν εύρισκετο τό Π/Κ ιστιοφόρων προπολεμικών, κατάστασιν ήτις έγονούσσα, έπινεύστε τού Κράτους, τό έφισταμένον ναυλολόγιον άνθεθε τάς μεταφοράς, ούχι βάσει αύτού, άλλα, κατόπιν διενεργουμένου έκάστοτε μειδοτικού μεταξύ τών πλοιοκτητών διαγωνισμού.

\* \* \*

Ούτως έχόντων τών πραγμάτων έμφανίζεται ή «Χίων Ναυτιλιακή», παραφυάς τού έφοπτηστικού Οίκου πού κ. Ιωάννου Κ. Καρρά, ήτις διά τών άγορασθέντων υπ' αύτής σκαφών «Νησίσ», «Ρόδιος», «Στροβίλι» και «Χίων» και τών κατά τάς υφισταμένας πληροφορίας, προσκτήθησμένων δέκα (10) άκόμη τοικύτων έγκαθιστά δίκτυον γραμμών τακτικών μεταφορών εις διλόκηρον τήν 'Ελλάδα.

Συγχρόνως ή αύτή έπιχειρησίς αίτεται παρά τού 'Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, δημοσίη πλοίον τά σκάφη της — ποιούμενα χρήσιν τού υπό τής Διεθνούς συμβάσεως "Ασφαλείας ζωῆς ένθαλάσσης προβλεπούμενου δικαιώματος διά τά φορτηγά πλοία τά διαθέτοντα κάρον ένθιατήσεως — π α ρ α μ β ά ν ουν κατά τούς πλόας των μέχρι τού άριθμού τών 12 έπι διατών.

Οι πλοιοκτήται έξι άλλου τών έπιβατηγών σκαφών λόγω τού δημιουργηθέντος μεταξύ των έξιντωτικού συναγωνισμού έτράπησαν κατ' άρχας εις άγοράς σ κ α φ ω ν ά π ο κ λ ε σ ι σ τ ι κ ω σ έ π ι β ο θ γ ω ν και συνεπώς έπιασαν ούσιαστικών ένδιαφερόμενοι διά διακίνησην φορτίων. Τούτο ίσχυε σ μέχρι τής έμφανίσεως τών έχηματαγωγών έπιβατηγών, όπότε τά νέα αύτά έπιβατηγά σκάφη ήρχισαν παραλαμβάνοντα φορτία έπι έχημάτων. Απεστερήθησαν αύτών τά έπικατάστατα τού άκτοπλοϊκού μικρού, τά κόστερες.

Ούτω σήμερον, δημοσίη πλοίον τά φορτηγών σκαφών έπιβατηγού όχηματαγωγού τά φορτία, εύπαθη ή μή, μεταφέρονται δι' αύτού έπι έχημα-



Marine Diesel Engines from  
40 - 34000 HP

Auxiliary Diesel Sets

Propellers and Propeller Shafts

Steam Boilers and Turbines for ship propulsion

Deck Cranes

Ventilation and Airconditioning Equipment for ships

Complete Electrical Equipment for all kinds of ships

IPTC

INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY LTD.

OTTHMARSTRASSE 8 8024 ZURICH / SWITZERLAND P. O. B. 188  
TELEPHONE (051) 34 52 34 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

Branch Offices in: Greece, Portugal, France, England, Egypt, Sudan, Nigeria, Congo, South Africa

Διαφορετικές βεβαίως αἱ προθέσεις τῆς νεοσυστάτου ἔταιριας. Γνωρίζουν οἱ περὶ αὐτὴν δρῶντες τὴν εἰλημένην ἀπόφασιν τοῦ Ο.Δ.Π. νὰ μεταφέρῃ τὴν μεθόρυσιν τὸν κόστερος εἰς τὸν λιμένα Ἡρακλέους, πρὸς ἀποσυμφροστὴν τοῦ κεντρικοῦ λιμένος. Ἐκεῖ, ὡς γνωστόν, δυσχερῶς θὰ δεξάγεται ἡ ἐργασία τῶν. Τὸ ἐπίκεντρον τῆς ἀγορᾶς εὑρίσκεται εἰς τὸν Πειραιά, ὅπου ὑπάρχουν ἔγκατεστημένοι καὶ οἱ πράκτορες. Ὁ φορτωτής εὔχερώς ἀνευρίσκει ἐδῶ τὸ πρὸς φόρτωσιν πλοῖον. Συνεπῶς ὁ κ. I. K. Καρράς, ζητῶν τὴν παραλαβὴν συμβολικοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν — εἰς τὴν πραγματικότητα οὐδεὶς ἐπιβάτης θὰ προστίμα ἐν φορτηγόν, ἀντὶ τῶν τόσων μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν καὶ πορθμείων — ἔξαστος εἶται θέσιν εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα καταφέρων οὗτω καίριον πλῆγμα κατὰ τῶν κόστερος, τὰ δοπιά θὰ ἀπομονώθων εἰς τὸν λιμένα Ἡρακλέους. Ἰδού καὶ τὸ προνόμιον!

"Ισως ἀκόμη αἱ προθέσεις τῆς ἔταιρίσς «Χιών» νὰ μὴ είναι ἀσχετοί καὶ μὲ τὰ ὑφιστάμενα κρατικὰ σχέδια περὶ ναυπηγήσεως εἰδικῶν φορτηγῶν σκαφῶν — φιλοράν π.χ. παλλετοφόρων ψυγείων — τὰ δοπιά θὰ παρελάμβανον ἀπὸ τοὺς ἐπαρχιακούς λιμένας φορτίον εὐπάθων συήθως προΐόντων, καταλήλως συσκευασμένων.

Οὐδεμίαν ἀντιπολιτευτικὴν διάθεσιν ἔναντι τοῦ κ. I. K. Καρρά ἔχει ὁ γράφων, ἀντιθέτως τρέφει εἰδικὴν συμπάθειαν πρὸς αὐτὸν, διότι δὲν λησμονεῖ διὰ ὁ κ. Καρράς ὑπῆρξε μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἔγκατολείψαντες τὴν ἐργασίαν τῶν προσέτρεψαν ἔθελοντικῶς νὰ προσφέρουν πάς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὸ εὐάριθμον ἀπό διάφορες στελέχων Ναυτικῶν μας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς κατὰ τὸ ἄγνων ἀπελευθερώσεως τῆς Χώρας, ἀλλὰ καὶ δὲν δύναται νὰ ἔξηγήσῃ τοὺς λόγους οἵτινες ὀθήσαν ἓνα ἐφοπλιστὴν μεγάλης δράσεως καὶ δυναμικότητος νὰ τραπῇ πρὸς ἕνα πτωχὸν κλάδον ἔξ οὐ εὐδεμίαιν οἴ-

κονομικὴν ἀπόδοσιν δύναται νὰ δαναμένῃ.

Τὸ μόνον ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτης νέας του ἔξορμήσεως θὰ είναι ἀφ' ἐνὸς νὰ δυσχερά ἔτι πλέον τὴν δεινήν θέσιν τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ἀστερῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου νὰ προσθήκη τῶν πλοιών τοῦ κ. Καρρά κατ' ούδὲν πρόκειται νὰ ὠφελήσῃ τὸ κοινωνικὸν σύνολον τὴν ἀβελτιώσην τὸ θαλάσσιον συγκοινωνιακὸν σύστημα τῆς Ελλάς.

Τὰ ἔξαγγελόμενα περὶ δῆθεν ἔξασφαλίσεως καλυτέρας μεταφορᾶς τῶν εύπαθῶν φορτίων θὰ δύναντο νὰ εύσταθησον, ἔάν ή δρομελόγησις τῶν πλοιών τῆς ἐπιχειρήσεως «Χιών Ναυτιλιακή» περιωρίζετο μεταξὺ τῶν νησίων ἐκείνων αἵτινες δέν δέξηται τὸ πραγματικὸν εἰκόνα τῆς κρατουσῆς καταστάσεως, ἀλλὰ καὶ θὰ τοῦ ἀπέκρυψην ἵσως τὴν ὑπερβολὴν μᾶς μελέτης τοῦ γράφοντος, ἐκδόθείσης ὑπὸ τῆς «Ενώσεως Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων εἰς ἀνύποπτον χρόνον» (1950) ὑπὸ τὸν τίτλον τὸ «Κόστερώς παράγων τῶν μεταφορῶν μας», μελέτην επὶ τῆς διποίας πολλὰ θὰ είχε νὰ ἀρισθῇ.

Ἐάν δὲ κ. Καρράς ἀφ' οὐδὲν ἀνεγίγνωσκε τὴν ἀνωτέρω μελέτην καὶ ἀλλάμβανε γνώση τῶν σημερινῶν πραγματικῶν συνθηκῶν ὑφ' ἀς ἐργάζεται τὰ κόστερος — συνθηκῶν κατὰ πολὺ δυσμενεστέρων τῶν τοῦ 1950 — ἀπεράσπιζε νὰ δημιουργήσῃ τὸν «Οργανισμὸν «Χιών Ναυτιλιακή», τότε θὰ ἔξεφαίται τὸν θαυμασμόν μου διὰ τὸ θάρρος του καὶ δὲν θὰ είχα παρά νὰ τοῦ ὑποδείξω ὅπως ἀποσύρθη τῆς περιπτείας αὐτῆς μὲ τὰς ἀλαχίστας δυνάμεις.

Ἐάν δὲ κ. Καρράς ἔχει ὁ γράφων, ἀλλά εἶναι συμπεράσματα ἀπορρέοντα ἐκ τῆς γνώσεως τῶν πραγμάτων καὶ τῆς κτηθείστης πείρας τοῦ γράφοντος κατὰ τὴν μακράν του σταδιοδρόμιον παρὰ τὴ σοδαρωτέρα τότε τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων τὴν «Ἀκτοπλοϊκὴν τῆς Ἑλλάδος» καὶ εἰδικώτερον ἐκ τῆς ὑπερέσιας τοῦ ως Διευθυντοῦ τῶν «Ἀκτοπλοϊκῶν Μεταφορῶν «Ἑλλάδος» (δργάνωσις συνεργασίας ἐκμεταλλεύσεως 30 κόστερος ἐπὶ συνόλου τότε — 1950 — 66 σιδηρῶν καὶ 12 ξυλίνων τοιούτων) καὶ μετέπειτα Διευθυντοῦ τῆς «Ενώσεως Ἀκτοπλοϊκῶν Φορτηγῶν Πλοίων μέχρι τοῦ 2052.

#### I. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΣ

## LIBERTY SHIP REPLACEMENT VESSELS

with

BURMEISTER & WAIN  
DIESEL PROPULSION

B & W K 62 EF

High-pressure turbocharged, low-speed,  
2-stroke, single acting, cross-head type  
direct coupled Marine Diesel Engines  
developing 1340 BHP per cylinder (Max.  
Cont. Rating) at 144 rpm.

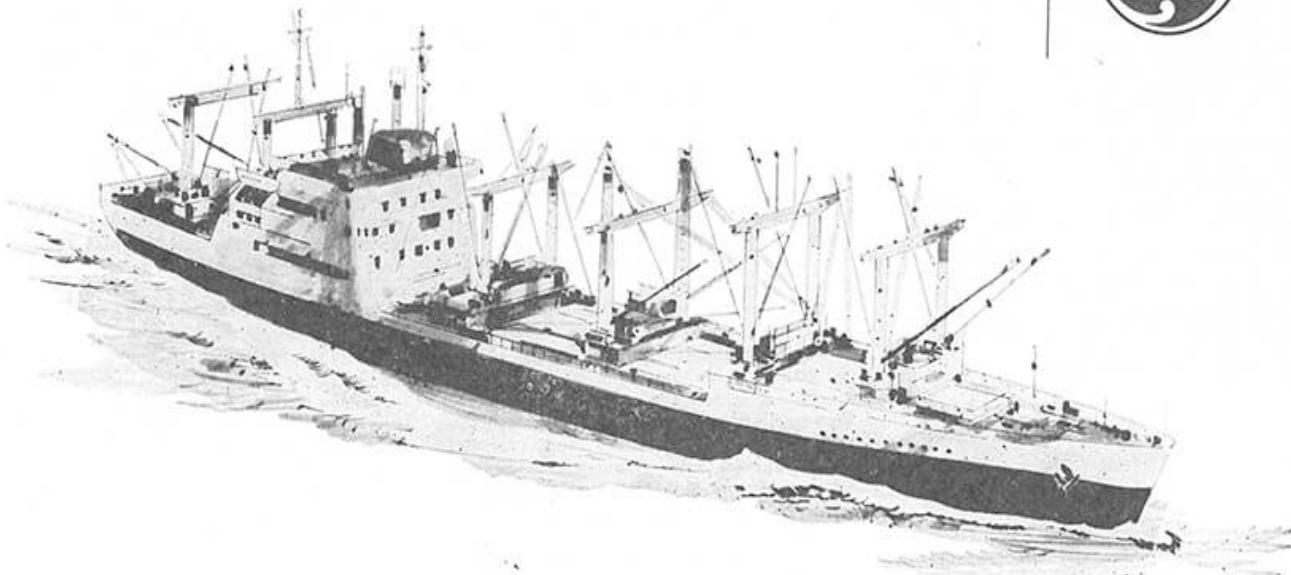
5 cyl. K62EF : 6,700 BHP



# BURMEISTER & WAIN

General Representatives for GREECE:  
GÖSTA ENBOM Co. LTD.,  
Akti G. Kondyli 12  
Piraeus 24.

Άρκει είς ἄνδρωπος διὰ νὰ  
δέση εἰς κίνησιν τὸ πλοῖο τοῦτο



Μὲ ἔνα Κεντρικὸν Διενεργητικὸν Σύστημα (COS) τῆς Τζένεραλ Ἐλέκτρικ ἀρκεῖ εἰς ἄνδρωπος διὰ νὰ δέση εἰς κίνησιν τὸ πλοῖον τοῦτο. Τὸ COS κάμνει τὴν ὑπόλοιπον ἐργασίαν. Αὐτομάτως, οἱ στρόβιλοι, λέβητες καὶ τὰ βιοδημητικὰ ὅργανα ἐλέγχονται, ἡ ταχύτης τῶν ἀντιλιῶν τροφοδοτήσεως καὶ ἡ ροή τοῦ ἀτμοῦ κανονίζονται, τὰ ὑπὸ τοῦ τηλεγράφου τῆς μηχανῆς διδόμενα στοιχεῖα καὶ ἐνασχολίσεις καταχωρίζονται.

Εὔκόλως ἐνσωματοῦται μὲ τὸ COS δὶ' ἀτμοῦ ἔλιξ τῆς Τζένεραλ Ἐλέκτρικ MST-14. Συμπαγοῦς σχεδιάσεως, μεδ' ἐνὸς μόνον, ὑψηλῆς ἀποδοτικότητος λέβητος μετ' ἀνακαύσεως, ὁ MST-14 ἔφερε τὴν πραγματικὴν κατανάλωσιν τῆς καυσίμου ὢλης εἰς τὰ ἴδια ἡ κατώτερα ἐπίπεδα τὰ δηλωθέντα διὰ τύπους ναυτικῶν ἐλίκων τῶν συναγωνιστῶν.

Ἡ οἰκονομία εἰς τὴν ἀπασχόλησιν ἐργατικῶν χειρῶν καὶ ἡ πλήρης ἀποδοτικὴ ἐργασία εἶναι δύο ἀπὸ τὸ πολλὰ πραγματοποιούμενα ἀποτελέσματα ὃταν ἐνώσωμεν ἔνα Κεντρικὸν Διενεργητικὸν Σύστημα, μεδ' ἐνὸς δὶ' ἀτμοῦ ἔλικος MST-14.

Προσχεδιάζοντες τὴν κατασκευὴν τοῦ MST-14 καὶ τοῦ COS, οἱ μηχανικοὶ τῆς Τζένεραλ Ἐλέκτρικ εἶχον ὑπ' ὄψιν τῶν νὰ τηρήσουν τὸ ἔλαχιστον τοῦ κόστους - βάσεως ἐπιτυγχάνοντες οὕτω καὶ τὴν μεγίστην ἀποδοτικότητα τοῦ ἔλικος καὶ τὴν ἀπλότητα ἔκτελέσσεως τῆς ἐργασίας.

Τὸ MST-14 ὁμοῦ μετὰ τοῦ COS προσφέρει ἔνα οἰκονομικὸν καὶ ἀνώτερον συγκρότημα ἐφαρμοστέον εἰς οἰονδήποτε σύγχρονον ναυτικὸν σχέδιον.

Διὰ πλειόνας πληροφορίας δύνασθε νὰ ἀποτανδῆτε εἰς τὸν πλησιέστερον Ἀντιπρόσωπον τῆς Τζένεραλ Ἐλέκτρικ ἡ νὰ γράψετε εἰς:

General Electric Company, Dept.  
22-10 NC, 159 Madison Avenue,  
New York N.Y. 10016 (U.S.A.);

GENERAL ELECTRIC®

\*Trademark of General Electric Co., U.S.A.

# Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

## Ο ΜΕΙΖΩΝ ΛΙΜΝΗ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Αφ' ένός κηδόμενος της καλοπιστίας και της άντικειμενικότητος του έγκριτου περιοδικού «NAYTIKA XRONIKA» καὶ ἀφ' ἔτερου μὴ δεχόμενος μετάθεσιν εὐθύνων, εἶμαι υποχρεωμένος ν' ἀπαντήσω εἰς τὸ ἀρθρίδιόν σας τοῦ ὑπ' ἀριθ. 795/554/15.7.68 φύλλου (σελ. 20), ὅπερ καταλογίζει εἰς τὸν Ἀντιπρόεδρον τοῦ Δ.Σ. κ. Δημ. Πίππαν τὴν εὐθύνην διὰ τὴν μὴ κοινοποίησιν τῶν σχεδίων τοῦ μείζονος Λιμένου.

Βεβαῖω, κ. Διευθυντά, διτὶ οὐδεμία εὐθύνη διαρύνει τὸν κ. Πίππαν, διτὶ εἰναι ἀπὸ μακροῦ ἔτοιμος, ἄλλοι δὲ τελείως εἰναι οἱ λόγοι, ἐνεκα τῶν ὅποιων τὰ σχέδια δὲν ἔκοντολογήθησαν μέχρι σημερον. Ἐστέ βέβαιος διτὶ οἱ μόνον τούτῳ θὰ γίνη, ἀλλὰ θὰ προκληθῇ καὶ δημοσία συζήτησις ἐπ' αὐτῶν, διτὸν ἔλθῃ ἡ κατάλληλος ὥρα.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
Π. Κ. ΒΕΛΛΙΟΣ

Ἀντιστράτηγος ἐ.ἄ.

Πειραιεὺς 15 Ἰουλίου 1968

## Η SOLAS 1968

Κύριε Διευθυντά,

Μὲ μεγάλο ἐνδιαφέρον παρακολουθοῦμεν τὴν συζήτησιν διὰ τὴν ὑπογραφὴν ἡδὶ τῶν «τροποποίησεων τῆς ΙΜΚΟ - 1966», σχετικῶν μὲ τὴν ἔφαρμογήν τῶν Κανονισμῶν Πυρασφαλείας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Λόγῳ τῆς ἀναμίξεως μας εἰς τὰς μετασκευὰς τῶν ἀπ' «Ἀργοναύτης», «Ἀμερικανίς», «Ἄχιλλεύς», «Ρεγγίνας», «Ιάσων κ.λ.π., ὡς ἀντιπρόσωποι τῶν οἰκῶν Marinite Ltd καὶ Cape Insulation Ltd, καὶ τῆς ἐκ τούτων ἀποκτηθείσης πείρας μας, ἐπιθυμοῦμεν νὰ διευκρινήσωμεν ὕδρισμένα σημεῖα τῶν ἄνω ἀποφάσεων τῆς ΙΜΚΟ - 1966.

1. Αὕτα ἀφοροῦν τροποποίησεις τοῦ SOLAS 1948, τὸ δόποιον οὕτω καθίσταται ἐλαστικώτερον, πρὸς δόφειος τοῦ πλοιοκτήτου.

2. Ὡς ἐκ τούτου, τὸ κόστος τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ SOLAS 1948/IMCO 1966, εἶναι κατὰ πολὺ χαμηλότερον ὅχι μόνον αὐτοῦ τούτου τοῦ SOLAS 1948, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1960.

3. Συγκεκριμένως, ἔξεταστά τὰ κάτωθι σημεῖα, ἀντίστητα ποσοστὸν 90% καλύπτουν τὰς ἀνάγκας τοῦ μῆδημορφουμένου Ἑλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου:

A'. Κύριαι Κατακόρυφοι Ζῶναι: Διὰ τοῦ Κανονισμοῦ 73/IMCO-66, παραμένει ὡς ἔχει ὁ ἀντιστοίχος Κανονισμὸς 28 καὶ 26(y)(IV) τοῦ SOLAS 1948. «Ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι ἡ ἀπόστασις μεταξὺ 2 Ζωῶν εἶναι 40 μέτρα τρ., συνήθως δὲν ἀπαιτοῦνται πλείονες τῆς 1-2, ἀνὰ κατ./μα. Συνήθως δῆμως, ἔστω καὶ ἀνευ μονώσεως, εύρισκονται εἰς τὰς θέσεις των ὡς στεγανά διαφράγματα. Ἀρα, τὸ σοβαρὸν κόστος τῆς κατασκευῆς χαλυβδίνου μπουλμέ, εἰς ἐλαχίστας περιπτώσεις συναντᾶται.

Ἡ πυρίμαχος μόνωσις τῶν φρακτῶν τούτων, θὰ στοιχίζῃ περίπου μεταξὺ δρ. 205 - 365 κατὰ M<sup>2</sup> τοποθετημένον.

B'. Μόνωσις Κατακόρυφων Κλιμάκων - Κανονισμὸς ΙΜΚΟ 77. Ἡ μόνωσις αὐτὴ εἶναι ἀναγκαῖα εἰς τὰ περισσότερα πλοῖα. Ἡ ΙΜΚΟ 1966, εἰς τὸ σημεῖον τούτο, διευκολύνει ποικιλοτρόπων τὸν πλοιοκτήτην. Ἀντὶ τῆς μονώσεως class A, δέχεται μόνωσιν class B, ἡτοι Ἐλευθέρως ιστάμενον μπουλμέ ἐξ ΑΚΑΥΣΤΟΥ υλικοῦ (μαρινίτη), χωρὶς υποχρέωσιν κατασκευῆς χαλυβδίνου τοιούτου. Ἐπίσης, αἱ θῦρες δύνανται νὰ εἶναι class B. Ἐτερον σοβαρὸν στοιχεῖον, εἶναι διτὶ δέχεται ἔσιδινην κλίμακα, ἐφ'

δον προστατεύεται εἰδικῶς ὑπὸ ραντιστῆρος.

Ἄρα τὸ κόστος τῆς περιφράξεως τῶν κλιμακοστασίων, μειοῦνται εἰς τὸ 1/4 περίπου, καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει θὰ κυμαίνεται μεταξὺ δρ. 295-340 ἀνὰ M<sup>2</sup>, τοποθετημένον.

Γ'. Προστασία Σταθμῶν μὲν ἡ Ελλήνις Χαροπαλίας τῆς ΙΜΚΟ 79. Καὶ ἔδω, ὁ Κανονισμὸς τῆς ΙΜΚΟ ἐπιτρέπει, εἰς περιπτώσεις ἔσιδινων ὑπερκατασκευῶν, τὴν μόνωσιν δι' Ἐλευθέρως ισταμένων χωρισμάτων class B, ἀλλως δύναται νὰ μονάθη μόνον τὸ δάπεδον.

Δ'. Μαία ωριμός Μηχανισμός Ιστάσιας ουσίας ἀπὸ χώρους ἐνδιαίστητης ή σεως. Θέμα κατασκευῆς χαλυβδίνων μπουλμένων δὲν ὑφίσταται. «Ολα τὰ μηχανοστάσια χωρίζονται διατὰ χαλυβδίνων μπουλμένων. Ἡ ἐσωτερικὴ ἡ ἐξωτερικὴ μόνωσις των, εἶναι θέμα πραγματικοῦ καὶ δύναται νὰ γίνη καὶ ἐναλλάξ, ἀναλόγως τῆς φύσεως τῶν γειτνιαζόντων χώρων ἀπὸ κατ/τος εἰς κατ/τα. Τὸ κόστος δὲν ὑπερβαίνει τὰς 295 δρ. ἀνὰ M<sup>2</sup> τοποθετημένον. Ὁσον ἀφορᾷ τὰ steps τῶν καταστρωμάτων, ἡ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα μόνωσις θεωρεῖται ἡ πλέον ἐπαρκής καὶ εὐθηστέρα, μὴ ὑπερβαίνουσα τὰς 240 δρ. ἀνὰ M<sup>2</sup>.

Ε'. Προστασίας αἰανελκυστήρων. Εἰς δίλιγα πλοῖα ὑπάρχουν ἀνελκυστήρες καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, διποὺς εὔρισκονται οὗτοι περιβάλλονται ὑπὸ χαλυβδίνου όχετοῦ, ἡ μόνωσις τοῦ δόποιον (class A) θὰ εἶναι τῆς τάξεως τῶν δρ. 295 περίπου ἀνὰ M<sup>2</sup>.

ΣΤ'. Μόνωσις γκαράζ. Βάσει τοῦ Κανονισμοῦ 75 τῆς ΙΜΚΟ 1966 ἀπαιτεῖται ἔφαρμογή τοῦ Κανονισμοῦ 31 τοῦ SOLAS 1948, ἡτοι μόνωσις τῶν χωρισμάτων καὶ κατ/των τῶν γκαράζ, τῶν γειτνιαζόντων μὲ χώρους ἐνδιαίτησεως. Εἰς τὰς περισσοτέρες τῶν περιπτώσεων τοῦτο καλύπτεται διὰ τῆς μονώσεως κυρίους τῆς δροφῆς τοῦ γκαράζ, καὶ ἐνὸς ἡδὸν μπουλμένων. Τὸ κόστος διὰ μὲν τὴν δροφὴν δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 210 δρ. ἀνὰ M<sup>2</sup> τοποθετημένον, καὶ περίπου 295 διὰ τοὺς μπουλμέδες.

Ζ'. Ἐφαρμογαὶ σχετικαὶ μὲ μεθόδους I, II, III. Εἰς σπανιωτάτας περιπτώσεις εἶναι πιθανὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ ἔφαρμογή τῆς Μεθόδου I, καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, διχοτόμηται εἰς τὰ πλοιά τοῦ δρ. 100. Εἰς τὰς περισσοτέρες τῶν περιπτώσεων δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 210 δρ. ἀνὰ M<sup>2</sup> τοποθετημένον, καὶ περίπου 295 διὰ τοὺς μπουλμέδες.

Ζ'. Εφαρμογαὶ σχετικαὶ μὲ μεθόδους II, III, IV.

## ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ἡ προστασία τῶν κλιμακοστασίων καὶ σταθμῶν ἐλέγχου καὶ αἱ λοιπαὶ ἄλλαι μικροτέρας σημασίας καὶ ἐκτάσεως βελτιώσεις. Θά εἶναι δὲ τὸ κόστος τῶν βελτιώσεων τὸ εύθηνάτερον τῶν ἄλλων μεθόδων I καὶ III, καὶ ἀσφαλῶς δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ διὰ πλοιά τῶν 500 - 800 χιλιάδων δραχμῶν.

Οσον ἀφορᾷ τὴν μεθόδον III, ὅπου ἀντὶ Sprinkler δέον νὰ ὑπάρχῃ σύστημα αὐτομάτου ἀναγγελίας τῆς πυρκαϊᾶς, μὲ περισσότερα χρήσιν πυριμάχων ύλικῶν, ἀσφαλῶς τὸ κόστος θὰ εἶναι μεγαλύτερον, διότι βασικῶς ἀπαιτοῦνται Κύριαι Κατακόρυφοι Ζῶναι ἀνά 20 μέτρα, καθὼς καὶ B' classess ὑποδιαιρέσεις χώρων, μὴ ὑπερβαίνονταν τὰ 300 M<sup>2</sup> πλήν των κοινωχήστων.

Γενικῶς, ἐπιθυμοῦμεν νὰ παρατηρήσωμεν διτὶ ἐδημιουργήθη ἔνας φόδος περὶ τὴν ἀποδοχὴν ἡ διχοτόμηται τῆς ΙΜΚΟ 1966, μεγαλοποιημένος κατὰ τρόπον ὑπερβολικόν, οὐχὶ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰ πραγματικά μεγέθη τοῦ κόστους τὰς περιττώσεων. «Ἐξ ἀλλα, η προσπάθεια σταθμίσεως ἐνὸς μὴ μελετηθέντος κόστους, ἔναντι πιθανῶν ὠφελημάτων, ἀπέχει τῆς πραγματικότητος κατὰ τὸ σημεῖον διτὶ ἀργά η γρήγορα η Σύμβασις δὲ ἐφαρμοσθῇ. Αρα, μᾶλλον ἀπαιτεῖται σωφροσύνη περὶ τὸν τρόπον τῆς ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως, ἐνομούει ἐνός δεδιάσιου καταστρεπτικοῦ μέλλοντος, διὰ τὴν καλῆς μελέτης μιᾶς ἐκάστης περιπτώσεως, παρὰ προσπάθεια εἴτε παρελκύσθεις η τρομοκρατίας λόγῳ ἀγνοίας τοῦ κόστους.

Τέλος, ἡ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, διτὶ, εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας σήμερον ἄλλας καὶ ἄλλαχον ἀργότερον, ὁ ἐπιβάτης ἔρχεται εἰς ἄμεσον ἑπαφῆ μὲ τὸ θέμα, ἀπὸ τὴν στιγμὴν τῆς ἐπισκέψεως του εἰς τὸ Ταξιδιωτικὸν Πρατόπεδον. Διὰ κάθε πλοίου, ὁ Πράκτωρ ὑπερχρεούται νὰ ἀναρτᾷ πινακίδα, ὅπου καθέρεται διτὶ διθυμός Πυρασφαλείας τοῦ πλοίου καὶ ἡ ἀντιστοίχος Σύμβασις SOLAS, πρὸς διτὸν πλοίον συμμορφούσται.

Μετὰ τιμῆς  
Διὰ τὴν: MARINTECO (SALES) LTD  
I. M. ΜΑΥΡΙΚΗΣ  
Managing Director

Πειραιεὺς 2 Ἰουλίου 1968

Σ. Η. Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ὁρθὴ διαπίστωσις. Φόδος συνέχει τοὺς πλοιοκτήτας περὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς περὶ πυρασφαλείας συμβάσεως. Θά ἐφαρμοσθῇ, πάντας, αὐτὴ ἐντὸς λογικῶν χρονικῶν ὄρίων εἰς ὅλα τὰ πλοῖα. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον νὰ μελετηθῇ ἡ ἔφαρμογή τῆς Μεθόδου I, καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, διχοτόμηται εἰς τὰ πλοιά τοῦ δρ. 100. Εἰς τὰς περισσοτέρες τῶν περιπτώσεων δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰς 210 δρ. ἀνὰ M<sup>2</sup> τοποθετημένον, καὶ περίπου 295 διὰ τοὺς μπουλμέδες.

## ΤΑ ΠΡΟΣΚΟΜΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ἄληθῶς «καὶ ἐντεῦθεν προσκόμματα» παρεμβάλλουν αἱ ἀρχαὶ εἰς τοὺς διαφόρους λι-

CABLES : "ΝΑΥΤΙΚΑ"  
TELEX : 6 - 7500 DN

P. O. Box 2110  
PHONE : 25493  
A/H 881407  
836882

## Argonaut Suppliers (pty) L<sup>td</sup>

525 ALBANY HOUSE WEST,  
65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ - Γ. Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ  
FOR ALL SHIP REQUIREMENTS  
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ  
ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ  
ΑΡΤΙΑ ΕΞΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

μένας, καθιστώντας προσβληματικήν τὴν κίνησιν τοῦ Μεσογειακού φορτηγού. Χαρακτηριστικά μόνον περιπτώσεις παρομοίων ἐμποδίων δημοσιεύεται εἰς τὸ τελευταῖον τεύχος σας (15 Ιουλίου, σελ. 24).

Τὸ δημοσίευμά σας δῆμος δὲν ἔξαντλει τὸ φλέγον ζῆτημα τῆς προσηκούσης στάσεως τῶν ὑπευθύνων τῶν λιμένων ἔναντι τοῦ πανταχόθεν βαθλούμενου μεσογειακοῦ.

Ίδού καὶ ἔτερον πρόσφατον χαρακτηριστικὸν παράδειγμα:

Κατὰ Ιούνιον ἐ.ἔ. ἡγοράσθη παρ' ἡμῶν, τεθέν ὑπὸ τῆς κυανόλευκον τὸ Ἐλευθερίκης πλοιοκτησίας φορτηγόδι Μ/V «ΕΚΡΥΣΤΑΛΛΙΝΑ» 2.985 τόνων d.w., μετονομασθὲν «ΚΑΣΤΡΕΝΤΣΑ», χρησιμοποιούμενον συνεχῶς ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τοῦ (1949) ὡς λάινερ εἰς ταξίδια Εὐρώπης - Βορείου Αμερικῆς, μεταφέροντας καὶ 12 ἑπιβάτας.

Τὸ πλοῖον ἔφθασεν εἰς Πειραιά τὴν 10ην Ιουλίου, κοινίζον φορτίον ζαυχάρεως ἐκ Πολωνίας. Μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἀπηγορεύθη ὁ ἀπόπλους τούτου ὑπὸ τοῦ Λιμεναρχείου μέχρις ὅτου τοποθετηθῇ εἰς αὐτὸν ψυκτικὴ συσκευὴ παροχῆς ρέοντος παγαμένου ὑδατος εἰς τὸ πλήρωμα. Τούτο ἦτο ἀδύνατον, διότι τὸ πλοῖον διαθετεῖ ἡλεκτρικὴν ἔγκατάστασιν 220 βόλτη συνεχοῦς ρεύματος, ἐνῷ αἱ Ἐλλαδὶ ψυκτικαὶ συσκευαὶ λειτουργοῦν μὲν ἐναλλασσόμενον μόνον ρεύμα. Μάτην οἱ πλοιοκτήται ἐγγράφως ὑπεσχέθησαν τὴν ἀμελητὴ τοποθέτησιν τῆς συσκευῆς, ἡ ὥποις ἄλλωστε πλουσίως ἀνετηροῦσθαι ὑπὸ τῶν ὑπαρχουσῶν τεσσάρων (4) ψυκτικῶν ἡλεκτρικῶν ἔγκατάστασεων (ψυγείων) τοῦ τέως Ἐλευθερίκου πλοίου γραμμῆς μέχρι τῆς ὑφής ἡμῶν ἀγορᾶς του.

Μετὰ καθυστέρησιν 40 ὥρων ἐπετράπη ὁ ἀπόπλους, κατόπιν νέας ἐπιθεωρήσεως τοῦ οκάφους, διαταχθεῖσῆς ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Δ)ντοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν. Ναυάρχου κ. Χανίδη καὶ τοῦ κ. Παυλού, εὐχερῶς ἀντιληφθέντων ποὺ ἔκειτο τὸ δίκαιον. Διερωτώμεθα δῆμος, ἐάν τὰ τοιούτου εἶδος προσκόμματα προάγουν τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν προσελκύσεως ὑπὸ τὴν κυανόλευκον πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων.

Πειραιεύς 17 Ιουλίου 1968

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς

Διὰ τὴν Κομπανία Ναυτιέρα Καστρέντα

Α.Ε. Παναμᾶ

Ν. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν., (Πεντέλης 37, Χαλάνδρι)

#### ΠΑΡΑΔΟΞΟΛΟΓΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

«Ἀνέγνωσα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὅτι ἔξποντίθη παρ' εἰδικῶν διατολόγων τὸ νέον ἐδεσματολόγιον. Ἐπιτρέψατε μοι νὰ ἔκφερω καὶ ἐγὼ τὰς ἀντιλήφεις μου. Ἡ πείρα μοῦ τὰς ὑπαγορεύει. «Ἄς γινῃ γνωστὸν εἰς οἰνδήποτε ἐνδιαφερόμενον διὰ τὸ ἐδεσματολόγιον τῶν ναυτικῶν διὰ δὲν πρόκειται νὰ ἐκλείψουν τὰ παράπονα διὰ τὴν τροφοδοσίαν δοσονδήποτε τέλειον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ ἀν εἰναι, καθ' ἣν στιγμὴν «δικό μας θὰ εἶναι τὸ μαχαίρι καὶ ἔνιο τὸ ψωμί». Ἐπιπροσθέτως ἡ ρουτίνα τοῦ νὰ γνωρίζῃ κανεὶς τὸ φαγητὸν τῆς ἐπομένης ἡμέρας, καθὼς καὶ δολοκήρου τῆς ἐδόμαδός, εἶναι εἰς τῶν κυριωτέρων λόγων τῆς γκρίνιας.

«Ὑπάρχει δῆμος καὶ ὁ τρόπος ποὺ δύναται ὑπὸπλάξῃ τοὺς πλοιάρχους καὶ τοὺς πλοιοκτήτας ἀπὸ τὴν συνήθη δυσμησιν πώς τὰ δαπόρισ τους εἴναι «επειναλέικα», καθὼς καὶ πολλοὺς ναυτικούς ἀπὸ τὰ παράπονα καὶ τὰς παραλόγους συχνὰ ἀπαιτήσεις.

«Ο τρόπος εἶναι ἀπλοῦς: Εἰς τὸν προσλαμβανόμενον ναυτικὸν θὰ γνωστοποιῆται ἐκτὸς τοῦ μισθοῦ καὶ τὸ ποσὸν ποὺ θὰ λαμβάνῃ ἐπιπροσθέτως κατὰ μῆνα διὰ τροφοδοσίαν. Ναυτολογούμενος θὰ γνωρίζῃ διὰ δὲν ἐφαρμόζεται κανένα ἐδεσματολόγιον, ἀλλ' ὅτι θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ παραγγείλῃ τὸ φαγητὸν τῆς ἀρεσκείας του ἐπὶ πληρωμῆς. Θὰ χρεώνεται ἐνυπογράφως διὰ κάθε φαγητὸν εἰς τὸ διδύλιον του καὶ εἰς τὸ τέλος ἐκάστου μηνὸς ἡ τριμηνίας θὰ ἀφαιρήται τὸ δλικὸν ποσόν ἀπὸ τὸν λογαριασμὸν του. Εἰς πολλὰ

έστιατόρια ἐφαρμόζεται αὐτὸς εἰς τακτικοὺς πελάτας.

Ο ναυτικὸς θὰ δίδῃ τὴν παραγγελίαν του εἰς τὸν μάγειρον μέσω τοῦ θοιθοῦ θαλαττοῦ τὸ ἀργότερον πρὸ 2 ὥρων διὰ φαγητά που γίνονται γρήγορα καὶ πρὸ 12 ὥρων διὰ τὰ ἀπαιτούντα χρόνον.

Θὰ ὑπάρχῃ καταλογός, ἀνηρημένος εἰς κάθε τραπεζαρίαν καταρτιζόμενος ἀπὸ τὸν μάγειρον, τῶν φαγητῶν ποὺ θὰ δύνανται νὰ παραγγελθοῦν πρὸ 2 ὥρων καθὼς καὶ τῶν πρὸ 12 ὥρων καὶ δίπλα ἡ τιμὴ δι' ἐκαστον, ὡς συμβαίνει καὶ εἰς διὰ τὰς ἑστίατριας.

Διὰ τὰ πρὸ 12 ὥρων φαγητά θὰ δύνανται εἰς πιπροσθέτως διὰ πρέπει νὰ παραγγέλλωνται ἀπὸ δύμάδα τούλαχιστον 10 ἀνδρῶν, διότι δὲν είναι δυνατὸν νὰ γίνῃ φητὸ φούρνου διὰ 1 ή 2 ή 3 ἀτομα, ἐνῷ εἶναι δυνατὸν νὰ μαγειρεύθων τρία φαγητά τὸ κάθε διὰ 10 ἀτομα.

Τέλος οἱ ἄνδρες τῶν φυλακῶν θὰ δύνανται νὰ παραγγέλλουν κατά τὴν ὥραν τοῦ δείπνου, ἐάν θελήσουν κάτι νὰ φάνε μετὰ τὸ σκαντζάρισμα τῆς νυκτερινῆς βάρδος τους, τὸ όποιον θὰ εὔρουν φυλαγμένο εἰς τὸ ψυγεῖον

τῆς τραπεζαρίας μὲ τὸ σονομά των.

Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ θὰ δύναται ὁ κάθε ναυτικὸς νὰ ἔχῃ τὴν μπύρα του ἢ τὸ κρασί του μεσημέρι βραδύ, ἐπίσης καὶ ὅσα ἀναψυκτικά ποτὰ ἐπιθυμεῖ εἰς τὰ τροπικὰ καὶ ώρισμένα ποτὰ διὰ τὰ ψυχρὰ κλίματα, ἐφ' ὃσον δέναισα τὰ πάντα θὰ χρεώνονται μηδὲ τοῦ ἐπιουσίου ἐξαίρουμένου. Εἰς τὰ λιμάνια θὰ τρώῃ ὅταν θέλει καὶ ἔξω, δηλώνων τοῦτο πρὸ τῆς ἔξοδου του, ἀντὶ νὰ ἐπιστρέψῃ τὰ μεσανυχτά καὶ νὰ ρίχνεται μὲ λαιμαργία εἰς τὸ φυλαγμένον δι' αὐτὸν εἰς τὴν τραπεζαρίαν βραδυνὸν φαγητόν, τὸ όποιον ἐξ υπαιτιότητος του τὸ ἔχουν προηγουμένως δοκιμάσει πολυπόδαρα παράσιτα...

Τίποτε ἄλλο δὲν χρειάζεται, διότι αἱ ποσότητες τοῦ κάθε εἰδούς, διὰ κάθε μερίδα ἔχουν ηδη κανονισθή, μόνον αἱ τιμαὶ θὰ κανονισθοῦν ἀπὸ ἐπιτροπήν.

«Ἄς μελετηθῇ ἡ εἰσήγησίς μου αὐτὴ καὶ αἱ ἐφαρμοσθῆ δι' ἔνα ἔτος ἢ διὰ μίαν ἔξαμηνίαν καὶ είμαι δέναιος πώς θὰ πάντη ὅχι μόνον ἡ γκρίνια τοῦ φαγητοῦ, ἀλλὰ καὶ κάθε διλλή ὡς ἐπακόλουθον αὐτῆς. 'Εάν δὲν είναι

**ΕΛΛΗΝΕΣ  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ**  
*Τὸ φυλάδιο  
τοῦτο δὰ  
μαροῦσε νὰ σᾶς  
βοηδόηση.*



“Αν ὑπάρχῃ πιθανότης νὰ πιάσετε σὲ λιμάνι τῆς Μεγάλης Βρετανίας γράψτε νὰ σάς στείλουμε τὸ εἰδικό φυλλάδιο μας Σάς έργει πώς η MIDLAND BANK

θὰ σᾶς βιητήσῃ νὰ κάνετε οἰκονομίες  
ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς.

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

Συμπληρώνετε αὐτήν τὴν φόρμα τοχιδρομήστε την σήμερα!

Σάς παρακαλοῦ νὰ μοῦ στείλετε τὸ φυλλάδιο σχετικά μὲ τὶς τραπεζικές υπηρεσίες ποὺ θὰ μού ξανθίσουμε.

ΟΝΟΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

TAXYDROMHSEATE TO STHN:



**Midland Bank**

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

“Ολη η ωληλογραφία μὲ τὴν Τράπεζα μπορεῖ νὰ γίνεται στὰ Ελληνικά.

άρεστη ή μή έφαρμόσιμος, τότε οι άναζη-  
τηθή ή φόρμουλα του νέου έδεσματολογίου.  
Σάς εύχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενίαν.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΡΟΝΗΣ  
Πλοίορχος M/V ARTEMIS  
Λόδος "Αντζελες", 8 'Ιουλίου 1968

Σ.η. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Ό πλέον εύφανταστος δεν θα ήδυνατο νά φθάσῃ μέχρι τού σημείου νά συστήσῃ τὴν ἔγκατάστασιν καὶ ἐστιαστούσιον ἐπί τῶν φορτηγῶν πλοίων μὲ ποικιλίαν ἔδεσμάτων καὶ ἀνάλογον προσωπικὸν μαγειρείου!

#### ΤΑ "ΝΤΗΣΤΖΑΡΖ,,

'Αξιότιμε κ. Κωττάκη,

Εἰς τὸ τεῦχος 790/549 τοῦ ἑγκρίτου ύ-  
μῶν περιοδικοῦ δημοσιεύονται παρατηρήσεις  
καὶ συστάσεις τοῦ Δικηγόρου κ. Ν. Χαλκιά  
σχετικῶν μὲ τὸν Νόμον 373/1968.

Ἐάν ἑγκρίνετε, παρακαλῶ σημειώσατε καὶ  
τὰ ἔξῆς: 'Εφ' σσον ἡ 'Εθνική μας Κυβέρνη-  
σης ἔχει ὅλην τὴν καλὴν διάθεσιν νά ρυθμίσῃ  
πολλὰς ἀδικίας εἰς τὸν ναυτικὸν, νο-  
μίζω ὅτι ὑπάρχουν πολλοὶ τρόποι νά ἐπικυ-  
ρωθῶνται στὸν μῆτηρ ποτοποιητικὸν ὑ-  
πηρεσίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας,  
τὸν διὰ τὴν λήψην συντάξεως, σσον καὶ διὰ  
τὴν ἀπογραφήν.

Μετ' εύχαριστιῶν  
Χ. ΜΟΣΤΡΑΤΟΣ

Ναυτικός  
Λεύκαις (Πάρου) 13 'Ιουνίου 1968

#### ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

'Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Αναφερόμενοι εἰς τὴν εἰδῆσιν, τὴν ἀνα-  
γραφεῖσαν εἰς τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»  
τῆς 15ης τρέχοντος, περὶ ἀγορᾶς δανικοῦ ἐ-  
πιβατηγού στάκφους ὑπὸ τῆς ἡμετέρας ἑται-  
ρίας, παρακαλοῦμεν νά μᾶς ἐπιτρέψετε νά  
πληρωφορήσωμεν ὑμᾶς καὶ τὸ ἀναγνωστικὸν  
σας κοινῶν ὅτι εἰναι πράγματι ἀληθές ὅτι ἡ  
«CAPE SHIPPING LIMITED καὶ Σιά Ο.Ε.»  
διεξάγει διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγορὰν  
τοῦ ἐν λόγῳ στάκφους. Βεβαίως ἡ ἀγορά θὰ  
πραγματοποιηθῇ τελικῶς ἐφ' σσον πληροῦν-  
ται ὥρισμέναι προϋποθέσεις, λαμβανομένου  
ὑπὸ ὄφιν ὅτι ἡ ἡμετέρα ἑταιρία, χιακῆς προ-  
ελεύσεως, φιλοδισεῖ νά ἔξηπτησῃ τὴν  
γραμμὴν Χίου - Μυτιλήνης, τὸ δὲ πλοίον ἀ-  
γοράζεται πρὸς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπωλε-  
σθέντος Ε/Γ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ, τὸ διόπιον προ-  
ωρίζετο διὰ τὴν γραμμὴν ταύτην.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἔχομεν τὴν τιμὴν νά γνω-  
ρίσωμεν εἰς ὑμᾶς ὅτι δ. κ. Δ. 'Αντωνίου οὐ-  
δεμίων ἔχει σχέσιν μὲ τὴν ἡμετέραν ἑταιρίαν  
ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιανουαρίου.  
Πειραιεὺς 13 'Ιουλίου 1968

Μετὰ θερμῶν εύχαριστιῶν  
καὶ ἔξαιρέτου τιμῆς  
'Ο Διαχειριστής  
Θ. ΞΕΝΑΚΗΣ

#### ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ

Κύριε Διευθυντά,

Σάς παρακαλῶ νά δημοσιεύσετε τὴν ἐπι-  
στολήν μου αὐτήν.

'Ως πλοίορχος τοῦ E.N. εἰς τὴν διακονίαν  
τοῦ πλοίου πολλὰ ὑπέστην καὶ ἔδιδαχθην.

Συχνὰ ὑπῆρχε ἐπικριτής καταστάσεων καὶ  
προσώπων. Τὰ παράπονα τῶν ἀγωνιστῶν τοῦ  
κύματος διεπιπλέθησαν διὰ τῆς γραφίδος μου.  
Τώρα ὀφείλω νά ἐκπληρώσω μίαν ὑποχρέω-  
σιν πρὸς τὸ Κράτος ἀναγνωρίζων δημοσίᾳ  
τὰς ὑπερεσίας τῶν ὄργάνων τοῦ, τῶν Λιμε-  
νικῶν ἀξιωματικῶν. 'Επιτέλιαν οὐδέποτε  
παρημέλησα νά ἐπισκέπτωμαι τὰ Προξενικά  
μας Λιμεναρχεία εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας  
κατὰ τὰς ἔκει προσεγγίσεις τῶν πλοίων εἰς  
τὰ διόπια ὑπῆρχον. 'Εθεώρουν τοῦτο ὅχι  
μόνον ὃς ἐπαγγελματικήν, ἀλλὰ καὶ ηθικήν  
ὑποχρέωσίν μου. Οὐδέποτε ἀντιμέτωποισα  
δυσχέρειαν τινὰ ἀπὸ μέρους τῶν Ἀρχῶν τού-  
των. Πάντοτε εὔρον κατανόησιν καὶ συμπα-  
ράστασιν. Τοῦτο ἄς γίνη διδαγμα διὰ τοὺς  
νέους, ίδια, πλοιάρχους. Τὸ Λιμεναρχεῖον εἰ-

ναι ἡ ἐπαφὴ μὲ τὴν Πατρίδα.

'Επὶ 300ήμερον καθημερινῶς εύρισκομην  
εἰς τὸ Λιμεναρχεῖον τοῦ Ρόττερδαμ. 'Ετοι  
ἄπο τοῦ συνήθεια, γιὰ νὰ πὼ μιὰ καλημέρα. Καὶ  
εἶδον καὶ ἄκουσα καὶ ἐμάθα πάρα πολλά.

Δύο ἀξιωματικοὶ ὑπηρετοῦν εἰς τὸ Λιμε-  
ναρχεῖον τοῦ μεγάλου ὀλλανδικοῦ λιμένος: 'Ο  
ἀντ)ρχος κ. Κυπριώτης καὶ ὁ ὑπ)ρχος κ. Μπιρλιεράκης.  
Εἰς τὸ μεγαλύτερον αὐτὸν λιμεναρχεῖον τοῦ  
Ρόττερνταμ. Εἰς τὴν ἀπορίαν μας  
εἶδον 100 μηνιαίων πλοίων ἐλληνικῶν συμφε-  
ρόντων. Διὰ τοὺς δύο αὐτοὺς ἀξιωματικούς  
δὲν ὑπάρχει ὠράριον ἐργασίας.

Κατὰ δεκάδας συνθούσιται οἱ πλοίορχοι  
καὶ οἱ ναυτικοὶ εἰς τὰ δύο δωματιάκια τοῦ  
Λιμεναρχείου. 'Ολοι μὲ τὰ προβλήματά των,  
ζητήματα θετικά, ἀσύστατα, παιδιαριώδη, κα-  
ταπληκτικά εἰς ἔκτασιν, ἀπλούστατα διὰ λο-  
γικούς ἀνθρώπους, τετραγωνισμός τοῦ κύκλου  
διὰ τοὺς πεισμάνας. Διαφορά: Τὸ τεράστιον  
θέμα τῆς ναυτικῆς ἐργασίας!!

Καὶ ἀρχίζει τὸ ἔργον τοῦ Λιμεναρχείου ἢ  
μάλλον ὁ Γολγοθᾶς. Δέν είναι πλεονασμός.  
Τὸ Λιμεναρχεῖον τοῦ Ρόττερδαμ ἔχει μετα-  
βληθῆ εἰς Δικαστήριον ἐργατικῶν διαφορῶν.  
Ταχεῖαι, θετικαὶ, ἀντικειμενικαὶ, πλήρεις νο-  
μικῶν καὶ ἀνθρωπιστικῶν ἀπόφεων αἱ ἀπαν-  
τήσεις καὶ αἱ διδόμεναι λύσεις.

Παρόν, συμπαραστάτης τοῦ ναυτικοῦ κό-  
σμου, ἀμέροληπτος καὶ δίκαιος ὁ ἐπέρρω-  
πος τῆς Π.Ν.Ο. κ. Βελισσαράτος. Εἴναι ὅ-  
μως αὐτὴ ἡ λύσις τοῦ ναυτεργατικοῦ προ-  
βλήματος; 'Εάν μοῦ ἐπετρέπετο βά έμαγνη-  
τοφωνούσα τοὺς διαιμειφέντας κατὰ τὸ 30θή-  
μερον τῆς ἐπισκόψεως μου διαλόγους. Θά  
ἀπεδεικνύετο ὅτι ἐφθασμένες εἰς τὸ σημεῖον  
ὅλοι (ἐφοπλισταί, πλοίαρχοι, πληρωματα) νά  
μη γνωρίζωμεν τί είμεθα, τί θέλουμεν καὶ τί  
πράττομεν. Αὐτή είναι ἡ ἀλήθεια καὶ λυποῦ-  
μα ποὺ τὴν ἀποκαλύπτω.

Ἡ μεγάλη μας Ναυτιλία, τεραστία εἰς  
ὅγκον καὶ εἰς ἔργον, ἀξίζει θαυμασμοῦ καὶ  
ἔπαινων διὰ τοὺς πρωτεργάτας τῆς. 'Αλλά  
ποῦ πάμε; 'Ο ἀνθρωπός παράγων, ἡ ψυχὴ

τοῦ πλοίου, εἰς ποῖον ἐπίπεδον εὐρίσκεται;

Μία ἔστω καὶ μικρὰ ἐπίσκεψις εἰς τὸ Προ-  
ξενικὸν Λιμεναρχεῖον Ρόττερδαμ θά μᾶς ἔ-  
διδει τὴν ἀπάντησιν. Πάντως ἐγώ προσωπι-  
κῶς προτιμῶ νὰ ἔχω τὰ προβλήματα τοῦ  
πληρώματός μου (καὶ τὰ μεγαλύτερα ἔστω),  
ἀλλὰ ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει καὶ μὲ ἡγεμο-  
νικὴν ἀμοιβὴν, τὰ καθημερινὰ ὄγκωδή προ-  
βλήματα τῶν δύο ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμεναρ-  
χείου τοῦ Ρόττερνταμ. Εἰς τὴν ἀπορίαν μας  
εἶλαν μίαν λακωνικὴν ἀπάντησιν: «Ἐν  
μόνον εὐχόμεθα, νὰ φύγωμεν ὅποιον ἔδω τούλά-  
χιστον μὲ σώας τὰς φρένας».

'Αλλὰ ποῖος πταίει διὰ τὰς καθημερινὰς  
αὐτὰς διαφοράς ἀπόφεων εἰς τὰ θέματα τῆς  
ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων; 'Ιδού τὸ μέγα  
πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας. Χρειάζονται  
λύσεις ἀποφασιστικαὶ διὰ νὰ διαφυλάξωμεν  
τὸ μεγαλούργημα τῆς φυλῆς μας.

'Ο λόγος δὲν ἀνήκει εἰς τὸ Κράτος, πολλὰ  
πράττει καὶ υφίσταται. 'Ανήκει εἰς ἡμᾶς ὅ-  
λους, τοὺς ἐργαδότας καὶ τοὺς ἐργαζομέ-  
νους. Εἴναι γεφύρωσις ἐνὸς χάσματος.

Ἐπανερχόμενος εἰς τὸ διαφόρον τὸν Λιμεναρχεῖον τοῦ Ρόττερδαμ δὲν  
ὑπερβάλλω τονίζων, διὰ τοῦτο εἴναι ἔνας πρα-  
γματικός κυματοθραύστης τῆς κομμουνιστι-  
κῆς ὑπούλου ἐπιθέσεως. Τεραστία ἡ προσπά-  
θειά του νὰ διαφυλάξῃ τὸν ναυτικὸν ἀπὸ τὰ  
κούφια καὶ ἀπατηλά συνθήματα τῆς κομμου-  
νιστικῆς μαφίας. Συνεπές καὶ εἰλικρινὲς τὸ  
ἐνδιαφέρον τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμεναρ-  
χείου διὰ τὸν ναυτικὸν καὶ τὰ προβλήματά του.  
Οὐδεὶς ναυτεργάτης διῆλθε τοῦ Λιμεναρ-  
χείου τούτου, χωρὶς νὰ τὴν λελυμένη τὸ πρό-  
βλημά του, νὰ ἀκούσῃ μιὰ συμβούλη. 'Έχω  
ιδίαν ἀντίληψιν τῶν πραγμάτων. 'Επαινους  
μόνον δῆλοι ἐφόράζουν. Τὸν ἔπαινον καὶ ἔγω  
διὰ τῆς παρούσης ἐπιστολῆς μου ἀπευθύνω  
πρὸς τοὺς κ.κ. Κυπριώτην καὶ Μπιρλιεράκην.  
Σᾶς εύχαριστω

ΒΑΣ. ΚΟΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ  
Πλοίορχος Δ/Ξ ΜΥΡΣΙΝΗ  
Ρόττερδαμ 11 'Ιουλίου 1968

## Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

### Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

#### ● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.  
— ΠΑΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ  
ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.479, 477.365, 412.433, 474.273.

#### ● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ "Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗ-  
ΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ."— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 475.227, 412.433.

#### ● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟ-  
ΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.  
Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΕΦΟΔΙΑ.  
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗ-  
ΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 412.433, 474.273, 425.371.

#### ● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟ-  
ΛΥΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.365,  
412.433, 425.371.

#### ● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

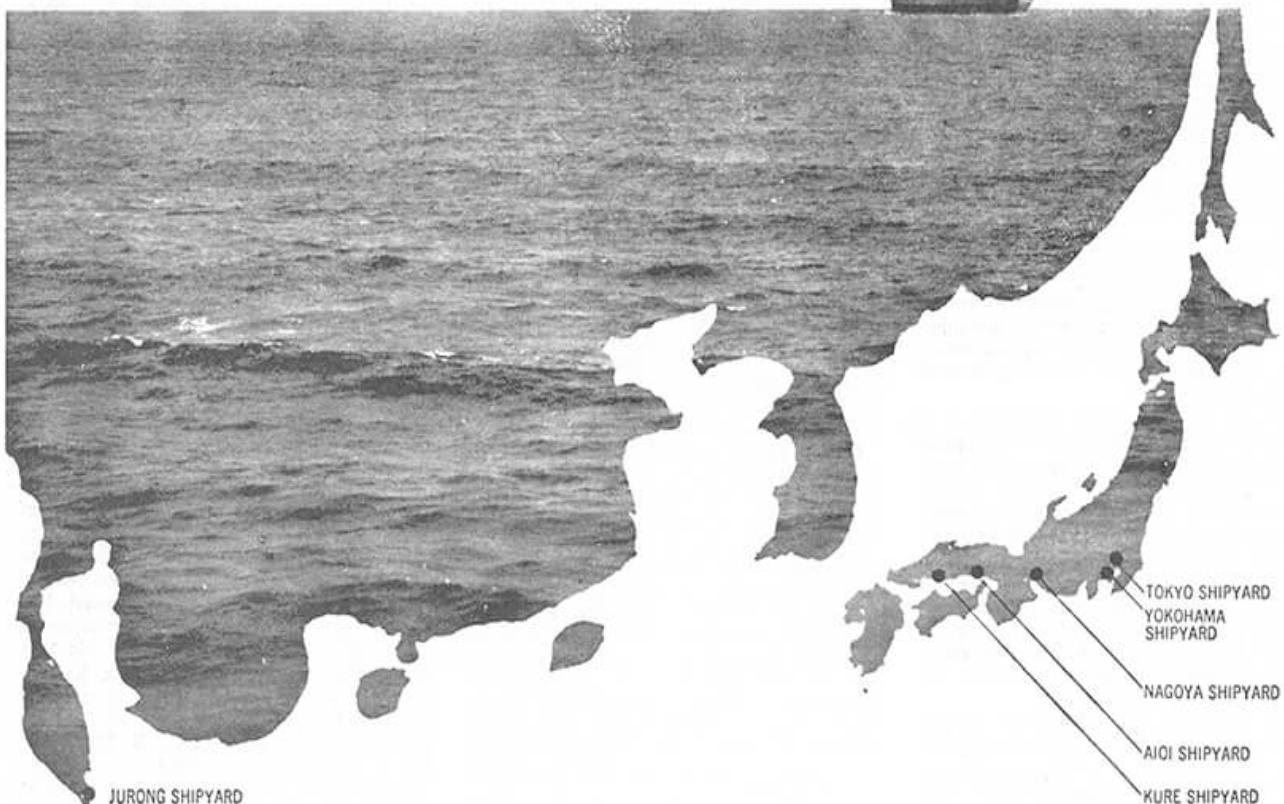
— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡ-  
ΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΑΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

#### ● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ 425.371 - 5, TELEX : 176, 448, 6107.  
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS).



# For all ship repairs and conversion, fast and economical service are yours with IHI.



With 10 dry docks conveniently located throughout Japan; 2 more in Singapore; and 20 offices plus agents just about everywhere — you're only a phone call away from the most efficient ship-service repairs or conversion in the world. Whether it's a minor repair on a turbine or diesel engine, dry docking or jumboizing work, no one can match IHI for efficiency. Recently we completed a new 300,000 DWT repair dock at Aioi near Kobe, Japan. To give the big super tankers better, quicker service. Because of our investment in ultra-modern techniques and facilities, your investments in ships will receive faster and more economical service. Check the table on the right for a run-down on what we have to offer shipowners. Then give us a call... at the number listed below or any of our network of offices or agents.

Drydock Table of IHI Group

Location	Maximum size of ships to be accommodated			
	L.O.A	B.	d	D.W. (LT)
TOKYO	No. 1	459'3"	60'4"	18'
	No. 2	605'3"	76'9"	23,000
YOKOHAMA		1,181'1"	177'1"	19'8"
NAGOYA		500'	63'	14'9"
AIOI	No. 1	780'9"	108'3"	18'
	No. 2	512'1"	63'11"	14'9"
	No. 3	1,118'9"	177'1"	19'8"
KURE	No. 1	487'2"	64'10"	16'4"
	No. 2	549'10"	78'8"	19'8"
	No. 4	1,110'	141'	19'8"
SINGAPORE	No. 1	885'9"	127'11"	16'4"
	(Jurong Shipyard) No. 2*	853'	173'10"	19'8"
				90,000
				100,000

\*Starting April, 1969

# IHI

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan

SHIPS REPAIRING BUSINESS DEPARTMENT

Cable Address: IHICO TOKYO Telex: TK 2232 Tel: (270) 9111

OVERSEAS OFFICES:

NEW YORK: Telex: 222670 Tel: HAnover (212) 422-0544 / LONDON: Telex: 24287 Tel: 01-481-1822 / ROTTERDAM: Telex: 22462 Tel: RDAM 129357

OSLO: Telex: 6486 Tel: 44 40 24 / HONG KONG: Tel: 235287 / JURONG SHIPYARD: Telex: SETX 318 Tel: 651766

SAN FRANCISCO/VANCOUVER/MEXICO/RIO DE JANEIRO/BUENOS AIRES/SYDNEY/DUESSELDORF/JOHANNESBURG/KARACHI/NEW DELHI/CALCUTTA/SINGAPORE/DJAKARTA/TAIPEI/MANILA

# ΝΑ ΒΟΗΘΟΥΜΕΝ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ ΔΙΑ ΝΑ ΤΡΑΠΟΥΝ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

ΤΟΥ Κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗ

Το πρόδημα των πληρωμάτων του έμπορικου ναυτικού είναι παγκόσμιον. Δεν υπάρχει χώρα, έκ των έκ παραδόσεως ναυτικών, ητίς νὰ μὴ ἀντιμετωπίζῃ δυσχερείας εἰς την έξεύρεσιν του ποσοτικῶς ἀναγκαιούντος προσωπικοῦ, διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν κενῶν. Ή διόγκωσις τῶν έμπορικῶν στόλων ἀφ' ἐνός καὶ ἡ παροχὴ μεγάλων δυνατοτήτων χερσαίσ απάσχολήσεως ἀφ' ἔτερου, ἀποτελούν τοὺς δύο βασικοὺς λόγους εἰς τοὺς ὁποίους ὁφείλονται αἱ δυσχέρειαι.

"Εναντι τοῦ προβλήματος, ἐκάστη χώρα λαμβάνει τὰ μέτρα τὰ ὄποια αἱ εἰδικαὶ συνθῆκαι τῆς ἐν αὐτῇ οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ζωῆς τῆς ἐπιτρέπουν. Εἰς τὸν ἀγώνα αὐτὸν, ἡ δελτίωσις τῶν συνθηκῶν τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ ἡ προσολή τῶν πλεονεκτημάτων του συγχρόνου ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, συνιστοῦν τὰ κυριώτερα ὅπλα. Δι' αὐτῶν, ὅχι μόνον ἡ προσέλκυσις πρὸς τὴν θάλασσαν περισσοτέρων νέων ἐπλίζεται νὰ ἐπιτευχθῇ, ἀλλὰ καὶ ἡ μονιμωτέρα παραμονή των εἰς τὸ ἐπάγγελμα νὰ ἔξασφαλισθῇ.

"Ἐπὶ τοῦ προβλήματος τούτου, ὡς ἔδημοι ουργήται καὶ ὑφίστανται ἐν 'Ελλάδi, ἔχουν κατ' ἐπαγάληψιν ἀσχοληθῆ ἀι στήλαι τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν', διότι τὸ θεωρῶν ὡς τὸ ὑπ' ἀριθμὸν ἔνα πρόβλημα τῆς σημερινῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ οὐδέποτε ἀμελοῦν νὰ τὸ φέρουν εἰς τὸ προσκήνιον καὶ νὰ παράσχουν τὴν εὔκαιρίαν, ὅπως ἀκούσθοιν αἱ γνῶμαι ὅλων τῶν ἀρμόδιων καὶ ἐνδιαφερομένων, ὥστε ἐξ αὐτῶν νὰ προκύψουν αἱ ἐνδεδειγμέναι λύσεις καὶ νὰ ἐπιδιωχθῆ ἡ ἐφαρμογή των.

Σήμερον δημοσιεύομεν κατωτέρω ἐκτενὲς ὄρθρον τῆς «Journal of Commerce», ἀναφέρομεν εἰς τὸ ἐν 'Αγγλίᾳ κρατοῦν σύστημα ἐνθαρρύνσεως τῶν νέων, ὅπως τραποῦν πρὸς τὴν θάλασσαν, μὲ τὴν πεποίθησιν ὅτι βοηθοῦμεν εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῆς ἀναγκαίας καὶ παρ' ἡμῖν συνειδήσεως ἐπὶ τοῦ μεγάλου τούτου ζητήματος καὶ εἰς τὴν ἀναζήτησιν προτύπων διὰ τὴν δημιουργίαν παραλήλων θεσμῶν καὶ καταστάσεων.

Τὸ ἀρθρόν πραγματεύεται εἰδικώτερον ἐπὶ τῆς δράσεως τῆς καλούμενῆς «Ναυτικῆς Εταιρείας» (Marine Society) καὶ τῆς παραχρομήνος παντούδειν ψυχήσις διὰ μίναν ἐπιτυχῆ υπαντικήν σταδιοδρομίαν.

Μολονότι δὲν μᾶς ἔδιεται ἀπολύτως τὸ ιστορικὸν τῆς ἐν λόγῳ δργανώσασθαις, δῆλοις εἰς να σημειωθῇ δὲν ἡ ίδρυσις τῆς ἀνάγκης εἰς τὸ 1755, διὰ τὸ ἐπιτάχη πολέμων εἰχεις δημιουργήσας ἐκτάκτους ἀνάγκας στρατολογίας διὰ τὸ πολεμικὸν υπαντικὸν τῆς 'Αγγλίας. 'Ενεισχυθεῖσα οἰκονομικὴ καὶ ὑποστηριγμένης ὑπὸ προσωπικήτων τῆς ἀνοχῆς, ἐπέτησε ν' ἀποτελεῖη μέργαν ἀριθμὸν δινηρῶν καὶ πάλιον εἰς τὸν πολεμικὸν στόλον, ἔξ οὐλῶν τῶν μερῶν τῶν Βρεταννικῶν νῆσων. Τὸ 1772 ἀνεγνωρίσθη ὡς ἐπίσημον σωματείουν καὶ ἀπέκτησε τὰ ίδια δικαιητικά τύπων εἰς τὰ ὄποια σταγάζεται ἀκόμη καὶ σύμμερον καὶ ἐν τῆς ἐμπισθίωσεως τῶν ὄποιον ἀντίτιτος τοῦτος θεωρεῖται ἡ συνέχεια τῆς σταδιοδρομίας των. Ηρόδης ἀντιμετώπισεν καὶ τοῦ τότε προδηλήματος τῆς παρατηρηθείσης σοφηρῆς διακροτῆς, ἀπενεγκαίμηνη ἡ πρὸς τοὺς ἀπιλαγομένους νέους παροχὴ καὶ προστάξεις ἐπικαθίστασθαις. Ηρόδης τοῦτο ἐν ἑταῖ: 1780, ἡγαράζει ἐν παλαιών ἐμπορικῶν σκάφος, διπερ προσθέτειν μονίμως εἰς τὸν Τάμεσιν, ἀπετέλεσε τὸ πρώτον εἰς τὸν κόσμον ἐπικαθετικὸν πλοίον τοῦ εἰδους του. 'Εκτοτε ἡ 'Εταιρεία ἡγήρακε διαδοχικῶς πολλὰ ἐπικαθετικὰ πλοῖα, ἐκ τῶν δύοποιον μέχρι τοῦ 1939 εἰχον διέλθει: ἀνώ τῶν 70.000 ναυτοπαλίων καὶ δοκίμων. Μετά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, τὸ 1949, ἡ 'Εταιρεία ἀπεράσπισε νὰ μὴ συνεχίσῃ τὴν ἐπὶ πλοίοις ἐπικαθετικῶν πλοίων εἰλον παρατηρηθεῖσης πολλαὶ ἀλλαὶ δυνατότητες ἐπικαθίστασθαις τῶν δοκίμων, ἐνῷ ἀκόμη περισσότεροι ἔλεπτοι καταστήσανται τὸν διά τὸ ἐμπορικὸν υπαντικὸν προστηρομένων νέων, τὸ δὲ Πολεμικὸν Ναυτικὸν εἰχε πλέον δημιουργήσει τὰ ίδια τοῦ ἐπικαθετικῶν κέντρα.

Παρέμεινεν δῆμος ἐν μέραι κανὸν εἰς τὴν οὕτω δημιουργήθεισαν κατάστασιν, δεδομένου διῆς πάρα πολλοὶ ικανοὶ νέοι: δὲν ἡδύναντο νὰ βαστάσουν τὴν διαπάνω τῆς ἀνοχαίδεισεως τῶν δοκίμων, ἐνῷ ἀκόμη περισσότεροι ἔλεπτοι καταστήσανται τὴν διά τὸν δημιουργήθεισαν πλοίον τῶν εἰς τὸν θάλασσαν, ἐλλείψει τοῦ ἀναγκαίου ἐφοδιασμοῦ των εἰς Ιρατιομόν καὶ λοιπὰ εἰλην ἀνάγκης. Τὸ κανὸν τοῦτο ἀνέλαβε νὰ πληρωθῇ ἡ 'Εταιρεία,

την συμπληρώσῃ τὴν γενικήν του κατάρτισιν ἐν μέσῳ συμμετητῶν μὲ ἄλλας ἐπαγγελματικὰς προσοπικὰς καὶ ἐνδιαφέροντας. 'Η αὖσα ταχυτής τῶν συγχρόνων πλοίων καὶ ὁ πολύπλοκος τεχνικὸς ἀξιοματικὸς πλήρεις τεχνικῆς γνῶσεις αἵτινες δὲν δύνανται νὰ θεμελιωθοῦν εἰμὴ ἐπὶ ὑγιῶν γενικῶν μερφωτικῶν βάσεων. Πράγματι δὲ αἱ πλεισταὶ τῶν ἀφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπαιτοῦνται σύμμερον ἀπό τοὺς δοκίμους γενικὴν μόρφωσιν Γυμνασιακοῦ ἐπιπέδου, πέραν τῶν παγίων ἀξιώσεων φυσικῆς καὶ φυκικῆς ὑγείας. Ή εὐρεῖα γενικὴ μόρφωσις, ἐπιτρέπει εἰς τὸν ἀξιοματικὸν, διῆς μόνον γ' ἀναπτῦχη παραλλήλης ἐνδιαφέροντα, τοσοῦντα τὸ θητικὸν αἵτινον κατὰ τὸ χρόνον τῆς ἀργίας του, ἀλλὰ καὶ τοῦ ἐξασφαλίζει μίαν ἄλλην ἐπαγγελματικὴν αἴσιαστασιν, δὲν διὲ συνδέεται λόγω φυσικῆς παρατηρηθῆσθαι τὴν γενικὴν μόρφωσιν.

Πιστεύει ἐπίσης ἡ 'Εταιρεία διτι, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως καθ' ἦν ὁ νέος δοκίμου προσελήφθη ὑπὸ ἀφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως διαθετούσης ίσιων ἐπικαθετικῶν σύστημα, ἡ διόπτημος μεταπήδησις ἀπὸ τὸν σχολικὸν θρανίον εἰς τὸν θάλασσαίν ζωὴν, ἐν μέσῳ τῆς μικρᾶς ἀνδρικῆς κοινότητος τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου, δὲν είναι ἡ ἀπολύτως ἐνδεδειγμένη καὶ διτι: Οὐδὲ συνέδεισε πολὺ περισσότερον εἰς τὸν διμαλήν προσαρμογήν του, ἐκνέοντας διαδοχαίδεις ἐν μεταδικτικῶν στάδιον φοιτήσεως εἰς ναυτικὴν σχολὴν καὶ δὴ μὲ διστρεπτικὴν ἐνδικτήσην, δημος ὁ νεαρὸς ὑπόψης του ναυτικὸς θὰ θύεται εἰς τὴν ἀπόδεσφιραν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ καὶ τὴν συμβίωσιν, οὐδὲ διδάσκεται τὴν θεωρητικὴν χαρακτήρα του.

## PAVLEDIS

Pavledis Sons & Co.  
4 Wood Street,  
CALCUTTA. 16.

Cable "Naftika"  
Tel: 445649  
443622  
Shipchandlers.  
Bonded Stores  
Deck & Engine Stores.

IN ASSOCIATION WITH:  
Apolo Marine Syndicate,  
69 - 76 Diamond Harbour Rd.,  
CALCUTTA.

Cable "Shipchip"  
Tel: 457720  
Marine Contractors  
Ship Repairs  
Chipping & Painting

Pavledis Marine Supplies,  
51 Moor Street,  
MADRAS.

Cable "Naftika"  
Tel: 29840  
Shipchandlers.  
Bonded Stores  
Deck & Engine  
Marine Repairs.

Pavledis & Co.  
225/3 Kirula Road  
Colombo 5,  
CEYLON.

Cable "Naftika"  
Tel: 82416  
Shipchandlers  
Deck & Engine Stores  
Marine Repairs.

Pavledis (Singapore) Ltd.,  
115 - 2b Beach Road,  
SINGAPORE 7.

Cable "Metal"  
Tel: 361446  
Shipchandlers  
Bonded Stores  
Marine Repairs.

LONDON REPRESENTATIVES:  
C. Pavledis & Co.  
Pavledis (London) Limited  
P & M Commercial Agents Limited  
23/24 Ibex House,  
Minories,  
LONDON E.C.3.

Representatives.  
Marine Repairs, Shipping.  
Representatives.  
Cable "Pavledis"  
Tel: 01.491.8309  
01.709.9275/6/7

μικήν ένσχουσιν νέων προτιμεμένων νάρα φοιτήσουν εἰς ναυτικήν ή ραδιοτηλεγραφικήν σχολήν, έπειτα δέν έχουν περατώσει τάξις γυμνασίου και τους απονεόδις, καθώς έπισης δέν άναλαμβάνει νάρα δοκιμήσεων νεαρούς ναυτόπαιδας πρό της άποφτιμήσεων των έπειτα σχολείου Στοιχειώδους Παιδείας. Έτσι άλλου προτιμήθηκε την φοίτησην των νεαρών ταύτων εἰς τὴν Ἐθνικήν Σχολήν Ναυτικής 'Επακτιδένσεως, παρότι εἰς άλλας άνεξαρτήτους ναυτικάς σχολάς, έπισης δέν είδικοι ειδογενειακοί λόγοι επιβάλλουν τούτο.

Διάτη την έκπλήρωσιν των σκοπών τουτών, ή 'Εταιρεία διαθέτει τούς πόρους της εἰς συμπληρωματικήν ένσχουσιν τῶν έγδυντων ανάγκην δοκιμήσεως και δέν υποκαθιστή τάξις κρατικάς δωρεάς και διπορεύσεως. Οι τρόποι της ένσχουσισσών είναι: πολλοί και σύχι περιοριστικώς καθημερινοί. Κατά κανόνα άναλαμβάνει τὴν διπάνην, έπι διλίων, έξιδων μεταφοράς, άτομικων μηκροδιαπλάνων και πολλήν άλλων παραμοιών έξιδων, τὰ δύοτα εἰς ἀρκετάς περιπτώσεις δέν καλύπτουν αἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ἀρχῶν. Πολλάς φορές ή 'Εταιρεία άναλαμβάνει τὴν διπάνην τοῦ ἀτομικοῦ ἀφοδιακοῦ διὰ ρουχισμοῦ, βιδίων, γράμμων κ.λ.π. δούλις αἱ πλοιοκήτηρις έταιρείσις δέν είναι διατεθειμένη: νά πληρώσουν δι' αὐτά.

Κυρίως διὰ τὴν δημιουργίαν πινέλικας ἀτομικῆς εθύμηνς και διηγήτερον διὰ τὴν ένσχουσιν τῶν οἰκονομικῶν της, ή 'Εταιρεία υποχρεώνει τούς λαζδάρικας ένσχουσιν ἀτομικοῦ ἀφοδιακοῦ διοικήσους, διπάνης κατά τὸ πρότον τῆς τῆς ἔμμισθου θαλασσίας ὑπηρεσίας τῶν ἐπὶ πλοίου, διπάνων τὸ ποσό τῶν 30 λιρῶν, εἰς συμβολικήν ἀποπληρωμὴν τῆς ληφθείσης οἰκονομικῆς βοηθείας. Τούτο δέν παρουσιάζει διαχερίσεις, δεδομένου διτοῦ δέν δύκιμος κατά τὸ πρότον τῆς τῆς υπηρεσίας του μισθωτεῖται: διὰ

19 λιρῶν μηνιαίως, ἔχων φυσικὰ ἐπηγεφαλισμένην τροφὴν και ἐνδιατητικὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Επι τῇ διῃ βάσει τῆς αὐτῆς ἀρχῆς οἱ ἀσυρματισταὶ διπορεύονται εἰς ἐπιστροφὴν ποσοῦ 50 λιρῶν, δεδομένου διτοῦ έχουν ὑφηλιοτέραν μισθωτοῦσιν. Τὸ σύστημα τοῦτο τῆς μερικῆς ἀποπληρωμῆς, κατοικηθεῖ διτοῦ δέν παρεχομένη βοήθεια λαχιδάνει τὴν μορφὴν ἐνδὲ εἶδους διανεισδοτήσεως, φυνεταῖς διτοῦ ἐπέτευχε πλήρως ἀφ' ἐνδὲ μὲν διότι παρέχει τὴν ίκανοποίησιν τῆς ἐκπληρώσεως τῶν υποχρεώσεων και ἀφ' ἐπέρρου διότι: ἐλλάχιστο: μέχρι σήμερον ὑπῆρχαν οἱ μὴ συμμορφωθέντες. 'Εν ἐπὶ πλέον πλεονέκτημα τοῦ συστήματος είναι: τὸ διτοῦ ἐπιτρέπει εἰς τὴν 'Εταιρείαν νά διατηρῇ ἐπαφὴν μετά τῶν ἀποφορῶν διπορεύοντας τὴν πολλαῖς στηλαῖς τοῦ πρότητα στάδια τῆς ἐπαγγελματικῆς των σταδιοδρομίας, ἀφομένη ἐξ αὐτῶν λίκην ἐνδιαφερούσας πληροφορίας.

Κατά τὸ 1967 ή Ναυτική 'Εταιρεία ένσχουσα 399 νέους, σημειώσας νέον ρεκόρ, υπολειπόμενον μόνον τοῦ ἔτους 1944 διτοῦ 464. 'Εν τῶν βοηθημένων 399, οἱ 50 ήσαν δύκιμοι ἀξιωματικοί (32 καταστρόφημας και μηχανῆς και 18 ἀσυρμάτων) οἵτινες ἔλαθον πλήρη υποτροφίαν σπουδῶν εἰς διάφορα ναυτικά κολλέγια. Οἱ 287 ήσαν δύκιμοι ἀξιωματικοί (250 καταστρόφημας και 37 μηχανῆς) ένσχουσθέντες εἰς τὴν ναυτολόγησιν τῶν και εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἐξόδων ἀτομικοῦ ἀφοδιακοῦ τῶν. Οἱ υπόλοιποι 62 ήσαν ναυτόπαιδες και βοηθοί, λαδδίτες ἐπιδίκτυα ρουχισμοῦ και ἴματα:μού. Οὕτω μέχρι τέλους τοῦ 1967, τὸ σύνολον τῶν ἀπὸ τῆς Ιδρύσεως τῆς 'Εταιρείας βοηθημένων ἀνήλιθων εἰς 78.768, δι τὸ μέσον δρος τῶν κατά τὴν τελευταῖαν δεκατίαν βοηθημένων υπερβαίνει τὴν διπάνηση τοῦ 300. 'Απὸ ἀπόφεως ὑψους ἐπιδομάτων, σημειώσατο διτοῦ τὸ 1966 τὰ υπὸ τῆς 'Εταιρείας διατεθέντα ποσὸ ἀνήλιθον εἰς

λίρας 20.663, ἐνό τὸ 1967 ἐφθασαν τὰς λίρας 22.128, δι τὸ ὄντος δρος τοῦ κατὰ κεφαλὴν βοηθημένος ἐπληγούσας τὰς 60 λιρας.

Παραλλήλως πρός τὴν καθημερίαν υλικὴν βοήθειαν, περὶ δις ανωτέρω, η 'Εταιρεία δέν ὑμέλησε και τὸν ἡθικὸν παράγοντα. Οὕτω ἀπὸ πολλαῖς τέρατρας ἐποχῆς ἔχει καθιερώσει εἰδικῶν ναυτικῶν μετάλλιον ἀπονεμόμενον εἰς νέους ναυτικούς, οἵτινες ἥσελον πραγματοποιήσει πανταχού θαλασσίαν υπηρεσίαν, κρινομένην ὡς ἀπολύτως εὐδόκιμον. 'Ετσι άλλου πρός ένσχουσιν τῆς εὐγενοῦς ἀμιλλῆς ἀθλοθετεῖ κατ' ἔτος διάφορα βραβεῖα, ὡς βιβλία, ναυτικά δργανα κ.λ.π. διὰ τῶν ἐπιμελεστέρους μαθητᾶς τῆς 'Εθνικῆς Σχολῆς Ναυτικῆς 'Επακτιδένσεως.

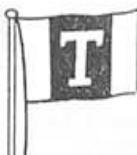
\*\*\*

Τοιαύτα ἐν δίλγοις τὰ ἔργα και αἱ ἡμέραι τῆς Ἀγγλίας «Ναυτικής 'Εταιρείας». 'Η υπὸ τὸν τύπον τοῦτον ὄργανον τῆς προσιδιάζουσα εἰς τὰς συνθήκας τοῦ τόπου και τὴν παλαιότητα τῆς δημιουργίας της, δέν είναι ἀσφαλῶς η μόνη. Διά τὰ παρ' ἡμῖν, εἰς ἄλλας στήλας τοῦ παρόντος, ἔχομεν γράψει διὰ τὰς ὑποτροφίας, μαθητῶν μηχανικῶν ιδίως, οἵτινες προβλέπεται ν' ἀναπληθοῦν ἐφέτος υπὸ πλειάδος ἐφοπλιστῶν μας. 'Η διάθεσις δηλαδὴ υπάρχει. 'Αλλὰ δέν ἀρκεῖ μόνον αὐτῆς. 'Η μεθόδευσις τῆς ένισχουσεως, η ὄρθοδογικὴ κατανομή τῆς και ἡ ἐπέτασί της κατὰ τὰ ἀγγλικά η και ἄλλα πρότυτα, είναι ζητημα καλῆς ὄργανώσεως. Θά διείλη ἀσφαλῶς χάριτας η 'Ελληνική Ναυτιλία εἰς ἑκίνους, οἵτινες ἥσελον ἀναλάβει τὴν πρωτοβουλίαν μιᾶς τοιαύτης ὄργανώσεως, πρὸς ἐφαρμογὴν ἐνδὲ συστήματος βοηθείας τῶν νέων, οἱ ὄποιοι είναι ικανοί και πρόθυμοι νά σταδιοδρομήσουν εἰς τὴν θάλασσαν.

ΣΕΝΟΦΩΝ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

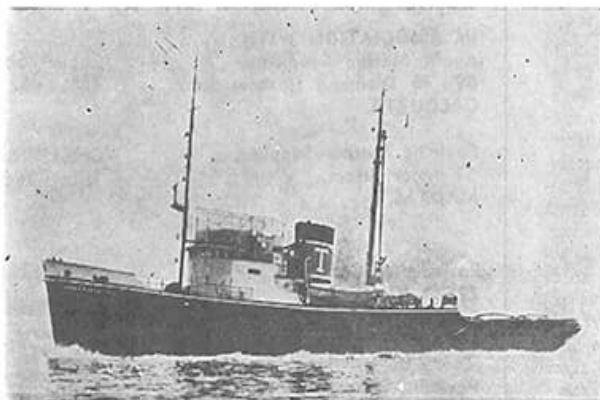
# ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.



ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

194/200, BISHOPSGATE  
LONDON, E.C.2.  
TELEPHONE:  
01-283 (AVENUE) 4980 & 7734  
TELEX : 263468 & 23778  
TELEGRAMS:  
"SHIPMANAG", LONDON E.C.2.  
AFTER OFFICE HOURS  
TELEPHONE:  
01-882 (FOXLANE) 1022  
BILLERICAY (ESSEX) 3921



ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ  
ΕΙΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ  
• ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ • ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ  
ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΝ ΩΚΕΑΝΟΝ

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

THOS. R. MILLER & SON (SALVAGE & TOWAGE) LTD.  
14/20, ST. MARY AXE: LONDON, E.C.3.  
TELEPHONE : 01-283 (AVENUE) 4571 : TELEX : 261.501  
CABLES : "TRIMINSUR", LONDON, E.C.3.  
AFTER OFFICE HOURS TELEPHONE :  
01-882 (FOXLANE) 1022 & BILLERICAY (ESSEX) 3921.

ΕΛΛΑΣ

ΟΔΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 95  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
424.309 & 422225  
TELEX : 5830 & 5831

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:  
"TSAVLICO" & "SALVETOW"

ΩΡΑΙ ΕΚΤΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

672.202, 412.260  
983.655 & 425.088

## ΕΚ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

## 'Απεφοίτησαν 377 νέοι ναυτίλοι

## ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΑΠΕΝΕΙΜΕΝΑ ΕΙΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΝ Ο ΑΝΤΙΒΑΣΙΛΕΥΣ

Κατά την διάρκειαν σεμνής τελετής λαδούδης χώραν την 19 Ιουλίου είς τάς Δημοσίας Σχολάς 'Εμπορικού Ναυτικού' 'Ασπροπύργου', ό 'Αντιβασιλεὺς 'Αντιστράτηγος κ. Γ. Ζωϊτάκης άπενειμενές διπλώματα και βραβεία εις άποφοιτήσαντας τῶν Δ.Ε.Ε.Ν. τῆς χώρας.

Ούτω 377 νέα στελέχη τῶν Σχολῶν 'Ασπροπύργου, "Υδρας, Κύμης, Σύρου, Οίνουσών και Σκαραμαγκά, ήτοι 215 δόκιμοι πλοίαρχοι', 130 μηχανικοί και 32 άσυρματοιστάι, πυκνώνουν έφετος τάς τάξεις τοῦ ναυτεργατικού μας δυναμικού.

Παρέστησαν δ. β' 'Αντιπρόεδρος και 'Υπουργός Βορείου 'Ελλάδος κ. Πατίλης, δ. 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. I. Χολέδας, δ. Νομάρχης Πειραιώς κ. Καλογερόπουλος, δ. άρχιηγός τῆς Αμερικανικῆς Στρατιωτικῆς Αποστολῆς κ. \*Ητον, πολλοί ναυτικοί άκολουθοι τῶν ἐνταῦθα ξένων Πρεσβειῶν, διάρχηγός τοῦ Οίκου τοῦ 'Αντιβασιλέως ἀντιστράτηγος κ. 'Αλεξίζος, δ. β' υπταρχηγός Χωροφυλακῆς ύποστράτηγος κ. N. Παπαθεοδώρου, δ. Πρόεδρος τοῦ Ο.Δ.Π. κ. Βέλλιος, δ. Γενικός Διευθυντής αὐτοῦ κ. Ματζουράνης, δ. 'Επίσκοπος τῶν 'Ενόπλων Δυνάμεων Μητροπολίτης κ. Νικόλαος και ἐκπρόσωποι τοῦ έφοπλιστικού κόσμου και ἀντιπροσωπεῖαι τῶν ναυτεργατικῶν δρυγανῶσεων.

Μετὰ τὴν προσέλευσιν τοῦ 'Αντιβασιλέως, τὸν διόποιν υπεδέχθησαν δ. β' 'Αντιπρόεδρος

τῆς Κυβερνήσεως, δ. 'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δ. κ. 'Άλεξιζος ἀρχηγός τοῦ Οίκου τοῦ 'Αντιβασιλέως και δ. Διοικητῆς τῆς Σχολῆς 'Ασπροπύργου 'Αντιπλοίστροχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Μητράκος, ἀνεγκάσθη ἡ ήμερησία διαταγῆς τοῦ διοικητοῦ τῆς Σχολῆς.

## Ο κ. ΙΩ. ΧΟΛΕΔΑΣ

'Ακολούθως ώμιλησεν δ. 'Υπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέδας, τονίσας μεταξὺ ἄλλων, διτὶ οἱ λαδόντες τὰ πτυχία τῶν νέοι θά εἶναι φορεῖς τοῦ πνεύματος και τοῦ δινόματος τῆς 'Ελλάδος, τὸ διόποιον θὰ μεταδώσουν ἀνὰ τὰ πέρατα τῆς Οἰκουμένης, γενόμενοι κήρυκες τῆς ἀναγεννήσεως τῆς χώρας ὑπὸ τὴν ήγεσίαν τῆς 'Εθνικῆς 'Ἐπαναστατικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν πρόσδεν τῆς έμπορικῆς ναυτιλίας.

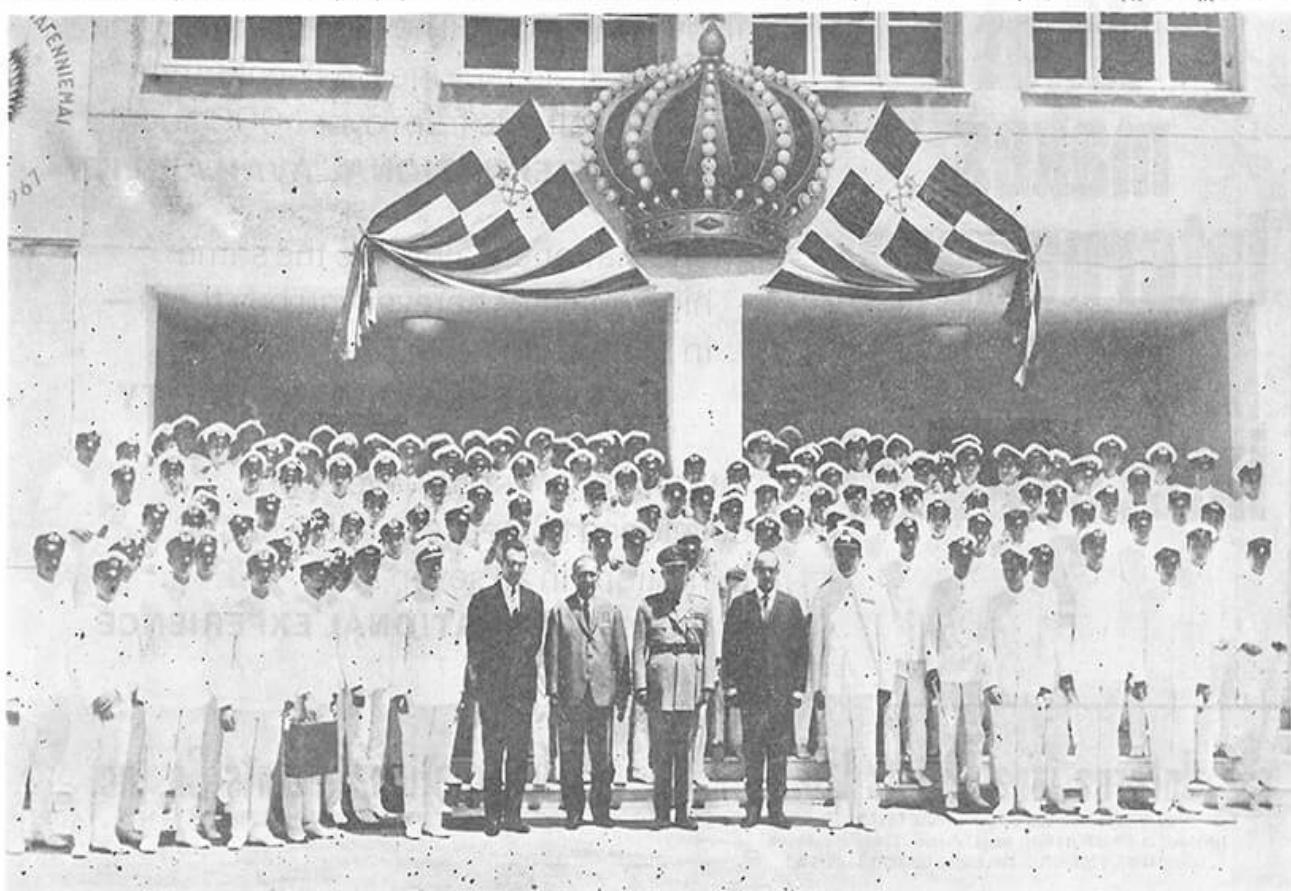
Καταλήγαν δ. κ. Χολέδας ἔδήλωσεν διτὶ ή 'Ελληνική Κυβέρνησις θὰ πράξῃ πᾶν τὸ δυνατὸν διὰ νὰ πρωθήσῃ τὰ ζητήματα τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, πηγῆς πλούτου διὰ τὴν χώραν και τὴν οἰκονομίαν αὐτῆς.

'Εν συνεχείᾳ δ. A.E. δ. 'Αντιβασιλεὺς ἀπένει με τὰ διπλώματα και τὰ βραβεῖα εἰς τοὺς ἀποφοίτους νέους δοκίμους πλοιάρχους, μηχανικούς και ἀσυρματοιστάς. 'Η διλη τελετὴ Ἐλλησε μὲ δεξιώσν εἰς τὴν λέσχην τῆς Σχολῆς 'Ασπροπύργου.

## Η ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΓΗ

Η ἀναγνωσθεῖσα 'Ημερησία Διαταγὴ Διοικητοῦ Σχολῆς 'Εμποροπλοίστροχων, ξεχει: ως ἀκολούθως:

«Νέοι: Δάσκιμοι, Πλοίαρχοι - Μηχανικοί και



Ο 'Αντιβασιλεὺς 'Αντιστράτηγος κ. Γ. Ζωϊτάκης και οι λοιποί ἐπίσημοι μεταξὺ τῶν ἀποφοίτων.

\*Ασυρματισται,

Μετά από κάπους δύο και τρία μήνες, η εθνική πλευραςμένη σύμμερον είσει την σεμνή τακτή ταλεστήν διά νά δρέφεται τούς καρπούς τῶν προσποθετῶν σας, ήτοι νά λάβεται τά διπλώματα σας και θραψείται, με τά δύοποια θά δυνηθήται νά εισέλθεται εἰς τό ναυτικόν ἑπάγγελμα, τό δύοποιον πατελέζεται νά δισκήσεται, τό δύοποιον πλοτελέζεται τήν ἑπάγγελματικήν ἐπιδιδοῦν παντός νέου, διότι είναι ωραίον, εθελεός, γεμάτο αἰγλήν, γονητείαν, περιπέτειαν και θρύλους.

\*Η Α.Ε. δ' Ἀντιδραστέρες, ἀποδίδονταν ίδια: τέραν σημακίων εἰς τό παραγόμενον ὅποι τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικού Ναυτικοῦ ἔργον, ηδόκησε νά λαμπτύνῃ διά τῆς παρουσίας του τήν σημερινήν ταλεστήν, δι' δ' και ὑποδέλλομεν κατόφ τάς αὐχαριστίκας μιας.

Διακρίνω εἰς τά πρόσωπά σας τήν εἴδογον συγκίνησιν πού δίδει: ή νίκη τήν δύοποιαν ἑσημείσαται, καθήδης και εἰς τά πρόσωπα τῶν γονέων και κηδεμόνων σας, οι δύοποιοι σας παρακολουθοῦν, τήν ἀσυγκράτητον χαράν διά τήν διακίνων τῶν προσδοκιῶν των και τῶν θυσιῶν των, τά συνασθήματα δὲ κατέ πληρυμαρίζουν τήν ἀσμέτατην και μεταβάλλουν τήν σημερινήν ἡμέραν εἰς πανηγυρικήν και εὐφρόσυνον, τήν λαμπροτέραν θαυμά τῆς ζωῆς σας.

\*Άλλα και εἰς Διοικήσεις τῶν Σχολῶν σας, οι καθηγηταί και διδάσκαλοί σας είναι ἔμπλοιοι ικανοποιήσασι διά τήν εύδοξων τῶν κόπων των και η Ναυτιλία διδόκησε πανηγυρίζει σημερινὸν τήν ἀπόκτησιν τόσων νέων και τόσων ικανῶν ἀξιοματικῶν.

\*Ἐδικκαίωσε τάς προσδοκίας διλῶν ἐκ τῆς μέχρι: τούς εύδοκιμους ἐργασίας σας.

\*Άλλ' ούτων τῆς ζωῆς σας σημερινὸν ἀκριβῶς δρχεται.

\*Άλλο και μόνον τό δίπλωμα τό δύοποιον πόσον ἀποκέιται θά λάβεται, δὲν εἰς ἀξερχαλίζεται τήν επιτυχίαν εἰς τήν ζωήν, διότι είναι ἀπλῶς

τένη εἰσιτήριον τό δύοποιον σας ἐπιτρέπει: νά εἰσέλθεται εἰς τόν στίθιον τοῦ ἑπάγγελματος σας ἀγόνως και τό δύοποιον δένει σημαντικόν δικτύον, διότι δέδουσι: διά οὐδεμίων ὑπηρεσίων θά δυνηθῇ νά εἰσειπέρη.

\*Δέν θά δυνηθῆται συνεπόδης νά εἰσέλθει μεταξύ τόν δύοποιον τόσους σας έγει: ἀνάγκην, ἐὰν ἀρκεθήσεται εἰς τά κακτατήτας και δὲν πλουτίζεται συνεχῶς τάς γνώσεις σας, ἑπάγγελματικάς και ἁγκυκολοπικήτας, και ἐὰν δὲν καταστήται Ικανού νά πακακολουθήσεται τά ἑπιτεύχημα τής συνεχῆς ἔξαλλοσιμόντος ναυτικῆς ἑπιτάχυνης και τεχνολογίας εἰς τήν σημερινήν ἐποχὴν τοῦ παλαιότερον τεχνικοῦ πολιτισμοῦ.

\*Άλλας γνώσεις: ἔγραψε, ἀγαπητοῖ μου Δάσκαλοι, χωρὶς ιδιαίτερα είναι: ἀνιστρεῖσις και ἐνίστα ἀπεικόνισμον. Θά διμοξέσεται μὲν πλοιον χωρὶς άριστα και θά γρεθείσις και θά φέρεσθε ἀνερμάτιστος, ἰκετεῖος: και θρηματικά τῶν κοινωνικῶν ἀνέμων.

\*Μόνον τά ιδιαίτερα καθηδηγοῦν ἀσφαλῶς τούς νέους εἰς τήν ἀνερμάτινον τοῦ δρόμου και τῆς θάλασσης πρόσδοσου.

\*Καὶ τό μεγαλύτερον ιδιαίτερον είναι: νά παραμείνεται "Ἐλλήνης κατά τήν φυλατικήν καταγγελήν και ἔθνους: συνείδησιν και Χριστιανού κατά τό περιεχόμενον τής πίστεων.

\*Τό ιδιαίτερον τούτο ἐπιτάσσει νά είσισ φιλοπάτριδες, ἀνδρεῖοι, ὑψηλόδρομοι, ὑπερήφανοι: και ἐν ταῦτῃ ταπεινόφρονες, ἔγκρατες, φιλαλήθεις, μεγαλοθύμοι, φιλάλληγοι, φιλέσπλαγχνοι, τίμοι και ἔργατοι.

\*Σᾶς συνιστῶ νά ἀγαπητήσεται τήν Ναυτιλίαν δις ἑκατόν και νά πιστεύεται εἰς τό μέλλον τής, είναι: τό μέλλον τής, η ἀλπική εὐημερίας και τούχους τής πατρίδος μας.

\*Νά πειθορχήστε και νά σύρεσθε τούς ἀνωτέρους σας, τούς νόμους και τάς Ἀργάδες τοῦ Κράτους. Θά διευκολύνθηται μιγάλως εἰς τήν διεύχωγήν τοῦ ἔργου σας και θά ἀπολαμβάνετε

γενικῆς ὄχατης και ἐκτιμήσεως.

\*Νά προσέχετε τόν τρόπον διοικήσεως τῶν πληρωμάτων σας. Νά είσθιε εὐγένεις, ψύχραιμοι, ἀνιδιοτελεῖς, θικοι, στοργικοί πρός τά προδίλματά των και τάς ἀνάγκας των, και νά αποφεύγεται τάς θιερεσίας και πάν θα δύναται νά ἔξεγειρη τήν ἀπαλήν και εὐαίσθητον φυγήν τοῦ "Ελλήνος ναυτικοῦ".

\*Δέκι μετ', "Εγένετο τό ὥραιον προνόμιον νά είσθιε νέος εἰς τήν φύσιαν.

\*Ἀποτελείται τόν ἀνεκτίμητον θησαυρὸν και τήν χρονῶν ἀλπιδά τοῦ "Εθνους, τήν ἀμύλωντον Κιδωτῶν τῶν 'Εθνικῶν μαζὶ πεπρωμένων και τήν γηγενῶν κληρονομίαν τῶν ἑλληνικῶν μαζὶ περάσσοντος τεχνικοῦ πολιτισμοῦ.

\*Κλείστε μέσα στήν φυγήν σας τήν "Ἐλλάδαν και τήν φιλοδοξίαν νά καταστήται «πολλή καρδιά».

\*Ἀποδείχτεται δηποι και ἐὰν εἰρεθῆται διὰ τῶν πράξεων σας και τής συμπεριφορᾶς σας ὅτι: ή "Ἐλληνική νεότης, ἐν ἀντιθέσει πρός τάς τῶν θιλλωτρικῶν κατά τό διάλογον τοῦ παπελθόντος, ἔργωντος: ἀγαπημένου, ὑπό τήν περιφερειακήν ηγεσίαν τῆς 'Εθνικῆς 'Επαναστατικῆς Κυβερνήσεως, διὰ τήν ἑπολήρωσιν τῶν πεπρωμένων τοῦ "Εθνους μαζὶ και τήν δημιουργίαν μαζὶ 'Ελλήνων Χριστιανῶν.

\*Σᾶς εὐχοριακά καλήν τάχην. Καὶ ζητώμενα νά καθηδεταί και πλούτη νά ἀποκτήσεται και οἰκογένειαν νά δημιουργήσεται και ἐν ουρανίᾳ νά διέλθεται τό πολεούπον τῆς ζωῆς σας.

\*Εγένετο κακά ταξίδια μὲ τήν δούτειαν τοῦ Θεοῦ και τήν προστασίαν τοῦ "Άγιον Νικολάου.

\*Καὶ τόρα σας καλῶ νά διαχωνήσουμεν δλοι:

Zήτω τό "Εθνος,  
Ζήτω η 'Επανάστασις τῆς 21ης Απριλίου  
1967.

# What makes International Paints international?

International Paints can be obtained all over the world. They are manufactured at 24 factories in 17 countries, and are available from over 1,000 agents... that's **INTERNATIONAL AVAILABILITY**

International Paints are the same high quality wherever you buy them—in Milford Haven or Maracaibo... that's **INTERNATIONAL QUALITY**

International Paints have been developed to meet sea and weather conditions in all seven seas... that's **INTERNATIONAL EXPERIENCE**



**International Paints Ltd.**

Head Office: GROSVENOR GARDENS HOUSE, LONDON, S.W.1.  
Telephone: 01-828 7070 (18 lines). Inland Telegrams: CORROFOUL LONDON.  
Telex: 24404 A/B CORROFOUL LON. Cables: CORROFOUL LON. S.W.1.

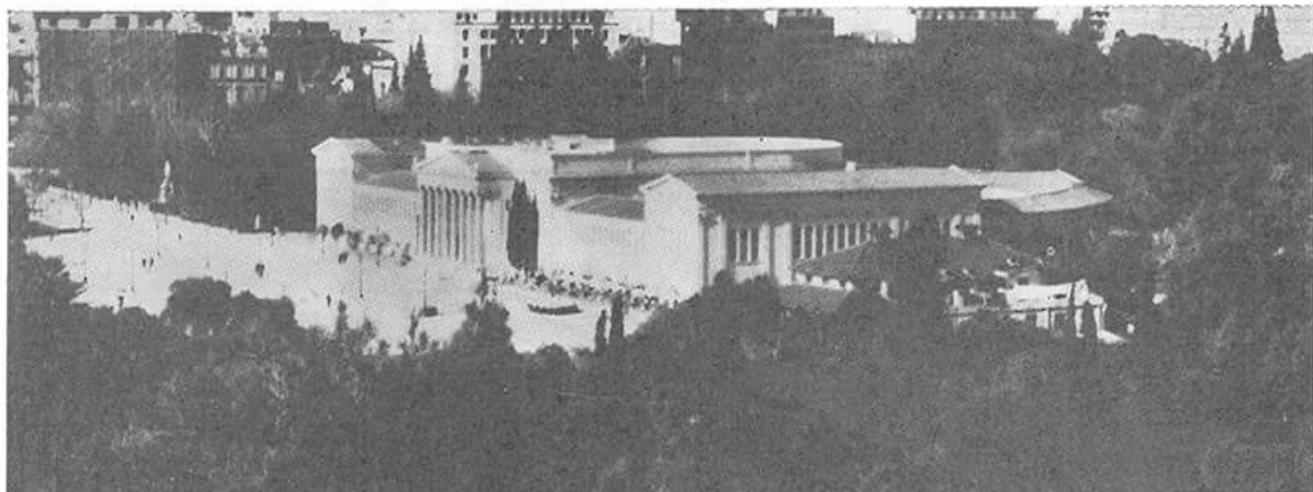


**International Paints Co. Inc.**

21 WEST STREET, NEW YORK 10006, U.S.A.



# Posidonia '69



Διεθνής Ναυτιλιακή "Έκθεσις • Ζάππειον Μέγαρον • Αθήναι 2-8 Ιουνίου 1969

ΔΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ

**MARITIME PRESENTATIONS LIMITED**

ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

71, FLEET STREET, E.C.4 - TEL. 01.353.3792

ΑΘΗΝΑΙ:

47, ΛΕΩΦ. ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ ΣΟΦΙΑΣ - ΤΗΛ: 715-444,236-307



## Οι στόχοι

δηλητής και επιζήμιος δόλος τους. Κυριολεκτικά, κάτιοι ήσαν οι προσφυγοί του Ναυτικού "Απομαχικού Ταμείου" καὶ τών δύοιων αδάστατης, τώρα, δραστήρια νέων τοῦ καταδρογήσοντος καὶ τὴν τελευταῖα δραχμήν.

"Αλλά, νὰ ποῦ πολὺ διαφορετικά ἔκτιμα αὐτὸς τὸ «δύλητρο φινίδιμο» τὸ νέος Υπουργός τῆς Ναυτιλίας. Είναι: ὃ πρώτος ποὺ διακρίνει εξειδίκευμα, διτί, τὸ θέμα τῆς στοργῆς πρὸς τοὺς ἀπομάχους τοῦ κόμικος, δὲν ἀποτελεῖ μᾶς ἀπλῆ ὑποχρέωση πρὸς τοὺς συμμετρινούς συνταξιούχους, καὶ λαβᾶ πρόσειται τὰ μᾶς απεκριθῆται ὑποδομή, χάριν τῆς Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Καὶ γιὰ νὰ ἐνισχύσουμε τὴν ὑπουργική, αστή, κρίση, ἀς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ παραδέσουμε μᾶς παράγγελφο ἐπιστολῆς τῆς Ομοσπονδίας τῶν Συνταξιούχων Ε.Ν. πρὸς δέλτα τῆς Οργανώσεως τῶν ἑργαζομένων ναυτικῶν μας:

Συνάδελφοι: — λέγεται ἡ ἐπιστολὴ — τὸ θέμα τοῦ Ναυτικοῦ "Απομαχικού Ταμείου" δὲν είναι θέμα ποὺ πρέπει νὰ ἀνησυχῇ ἐμὲς τοὺς τορινοὺς συνταξιούχους του. Έμεις μάλλον θὰ πρέπει νὰ είμεις καὶ ποὺς ήσανοι, γιατὶ, εἰτα μὲ τὶς συμμετρινούς μας συντάξεις τῆς πείνας, εἴτε μὲ τὰ φίλουλα ποὺ κάποτε - κάποτε μᾶς προσθέτουν, θὰ δρίσουμε, πάντως, ἀνοιχτές τὶς πόρτες τοῦ Ταμείου μας στὰ λίγα χρόνια, ως τὸ τέλος τῆς ζωῆς μας. Σετοὶ ἑργαζόμενοι καὶ δοῦλοι: σκέπτονται καὶ ἀποφασίζουν νὰ γίνουν ναυτικοί, πρέπει νὰ ἀνησυχήστε. Καὶ μάλιστα πολύ.

Πιθανὸν ἡ συμμετρινὴ κατάστασις τοῦ Ν.Α.Τ., δημοτὲ καὶ παρουσιάζεται μὲ τοὺς προϋπολογισμοὺς του καὶ τὸς ισολογισμοὺς του, νὰ φύκεται: ράδινη καὶ τὰ σοδαρά, κάπως, περισσότερα νὰ ἐμπνέουν αἰσιοδοξία. Αλλὰ δὲ κινδυνός, γιὰ κάθε σκεπτόμενο σοδαρά, προσβάλλεται: σαφής. Κίνδυνος ποὺ ἐπέρχεται ἀπὸ πολλὲς πλευρές. Μὲ λίγη λόγων, τὸ Ναυτικὸ "Απομαχικό Ταμείο, αὐτὴ τὴν στιγμή, προχωρεῖ γωρὶς κανένας ἀσφαλιστικὸ πρόγραμμα.

Οι πόροι του, περιμορισθηκούν επικίνδυνα. Μὲ τὴν πλήρη, σχεδόν, ἐξαφάνιση τῶν «κοινωνικῶν» των πόρων, εἶχαμε καὶ τὸν περιορισμὸ τῶν ἑσδόμων του ἀπὸ ἑργαζομένους ναυτικούς καὶ ἑργαδότες. Τὸ 20% ἐπὶ τῶν μισθολογιῶν έγινε 16%, χωρὶς νὰ ἀναζητηθῇ ἡ ἀντικατάσταση τῆς περικοπῆς ἀπὸ ἄλλη πηγή. Πέρα

ἀπὸ τὸ 16% αὐτὸς, περικοπούμενο ἀκόμα ἀπὸ δικαιώματα ἄλλων ιερμάτων, Οίκου Ναύτου, Κεφάλαιο Ἀνεργίας κ.λ.π., τίποτε ἄλλο, ἀπολύτως, Σὲν ἐνισχύει τὸ "Ασφαλιστικὸ Ταμείο τῶν ναυτικῶν. Μοναδικὸ δὲ φινίδιμο, δηγὸ μόνο σὲ παραδολὴ μὲ δεῖ γίνονται στὸ ἔξωτερικό, ἀλλὰ καὶ στὰ δικὰ μας ἄλλα παραλίγηα ιερμάτα τῆς στεργικῆς. Λέγεται: πὼς τὸ Ν.Α.Τ. ξεχει τόρα καὶ σοδαρή ἄλλη περιουσία σὲ ἀκίνητα καὶ σὲ καταθέσεις Τραπεζῶν. Είναι: τόσος ὅμως δὲ δύγκος τῶν ὑποχρεώσεων του, ὅστα δὲ συντελεστῆς αὐτὸς νὰ μὴ προσγέρῃ σοδαρή ἑγγύηση στὴν συμπλήρωση τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ισοζυγίου.

"Ωστε, αὐτὸς τὸ λεγόμενο «Ασφαλιστικὸ Ισοζυγίο» πρέπει τὸ συντομότερο νὰ τακτοποιηθῇ, γιατὶ δὲν θὰ περάσουν πολλὰ χρόνια, δημοτὲ προσπολογισμοὶ καὶ οἱ ισολογισμοὶ θὰ πάρουν τὴ λεγόμενη «κάτω έδλτα».

Επίπερη πώς δὲ ἀριθμός τῶν ἑργαζομένων ναυτικῶν, ἔψησα μὲ κατακόρυφη ἀνοδὸ στοὺς διγόνους κιλιάδες, ἀπὸ εἰκοσι: πὼς ήσαν μὲς χθές. Ο ἀριθμός, δημοτ., τῶν συνταξιούχων δὲν πήρε τὴν ἀνάλογη διαμόρφωση, πλήγι μικρής προσθήκης ἀπὸ τὰ ἀτυχήματα. Μένει ἀκόμα στὴν παλιὰ του στάθμη, τῷ δεκαεπτά κιλιάδων. Καὶ τοῦτο, γιατὶ οἱ νεοπροσλοθόντες στὸ ἑπάγγελμα, μόνο μετὰ δεκαπέντε χρόνια θὰ ἀποκτῶνται δικαιώματα συνταξιολογίας. "Οπωδήποτε, συνεπόδει, θὰ ἀρχίσῃ νὰ μετατοπιζεται τότε καὶ μάλιστα κατακόρυφη καὶ τὸν συνταξιούχων δὲ ἀριθμός, γιὰ νὰ δρῇ τὴ φυσικὴ του ἀναλογία, δημοτὶ τὸν γυναικεῖον ἀπὸ τὴν ιστορία. Αὐτὴ δὲ ἡ ἀναλογία είναι, δύο ἑργαζόμενοι πρὸς δύο συνταξιούχους λόγον, μὲ τὶς γυνωτὲς μὲς τώρα πολιτικάντικες ἀριθμοποιες. Χρειάζονται παραδείγματα χειροπικοτά. Τέτοιο παράδειγμα, δὲν νομίζω διτὶ προσφέρεται.

"Ωστε, ἀνάγκη πάρων. Οχι: γιὰ νὰ ίκανοποιηθοῦν οἱ συμμετρινοὶ συνταξιούχοι, ἀλλὰ γιὰ νὰ προσληφθῇ μὲ ἐμπιστοσύνη τὸ ἀσφαλιστικό μας "Ιερμάτη. Αὐτὴ δὲ ἡ ἐμπιστοσύνη δὲν θεμελιώνεται μὲ δίδεια συνηθισμένα λόγια, μὲ τὶς γυνωτὲς μὲς τώρα πολιτικάντικες ἀριθμοποιες. Χρειάζονται παραδείγματα χειροπικοτά. Τέτοιο παράδειγμα, δὲν νομίζω διτὶ προσφέρεται.

**Σ** Ε πρόσφατες δηλώσεις του, ὁ Υπουργὸς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεσήμανε τοὺς στόχους τῆς πολιτικῆς τῆς Εθνικῆς Κυβερνήσεως γύρω ἀπὸ τὴν Ναυτιλία, παράλληλα μὲ τὰ ἄλλα λαμβανόμενα νομοθετικὰ μέτρα γιὰ τὴν ἀποδοτικότερη καὶ ἀσφαλέστερη ἐκμετάλλευση τῶν πλοίων. Οἱ δὲ στόχοι αὐτοὶ είναι: α) Ἡ προσέλευση στὴν γαλανόλευκη διὸ τὸ δυνατὸν μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων, β) Ἡ διελίτωση τῆς διαδικασίας καὶ περιθλάψιος τῶν ναυτικῶν μας. γ) Ἡ μέριμνα γιὰ τὸν ἡδὺ τοῦ πλοίου μελλοντικούς ἀπομάχους ναυτικούς. δ) Ἡ αξιογνωστή τῶν προσερχομένων αὐτὸν ναυτικό τόπος προσερχομένων ναυτικῶν τοῦ Υπουργείου πρὸς τοὺς ναυτιλλούμενους.

"Αναμφισβήτητα, είναι: ἡ πρώτη φορὰ δημοτ., ἀπὸ στόματος Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἀναφέρεται καὶ τὴν περιπτώση τῆς προστασίας τῶν Ἀπομάχων, σὰν στόχος τῆς κυβερνητικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Πολὺ διαφορετικὴ ἀνιληγή φέτος τοῦτος τὸν τόρα καὶ διαφορετικὴ ὡς τὸρα ἡ πολιτικὴ τοῦ Υπουργείου πρὸς τὸν «Μετρόπουλο» τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. "Οχληρὸς φινίδιμος, ἀπότολεσμα γιὰ τὶς ὑπηρεσίες του. Κάποιον ἀκατανόητο δραχνά, ἀνάμεσα στὶς τόσες καὶ τὸς αἰσθητές τοῦ ἔκπληκτον. Κάποιο ποσόστερο παρουσίαζε στὶς ἄλλες παραγωγικὲς ἀσχολίες τους.

— "Εγχουμιά κάθε στιγμὴ στὰ πόδια μας καὶ τὸν συνταξιούχους!... Δὲν μᾶς ἀφήνουν νὰ κοιτάζουμε τὴν δουλειά μας.

Μόνημη δὲ ἡ ἀπάντηση σὲ κάθε τους αἰτηματικούς σύνδεσμον ἀπόρετο:

— "Αφέτος μᾶς ἡσύχους. Δὲν ἔχουμε νὰ πούμε μᾶς! σας τίποτε!...

Αλιγο-πολύ, οἱ ἀπόριμοι ναυτικοί, σὰν ἀγχοητοί πιά, δὲν ἔξιζαν καρπιά προσοχῆς. Πολὺ

# SOL

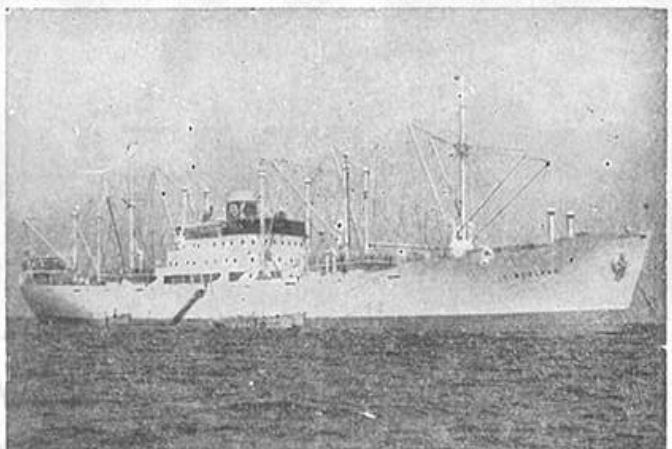
Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

μέ την θεώρα τακτική τού Ν.Α.Τ.

Άλλο, όπωριδης, διαπιστώνεις δικός Χολέδων, έξιγγάλλων τούς κυβερνητικούς στόχους, περικαρδίων και τόν τομέα της Εθνικής τόν άπομάχων στήν κυβερνητική πολιτική Θάλιας μέσω δημοσίων παραλόγων ή δέν άνεγγνωρίζεται τό διτούς και πρό τού νέου μιας Υπουργούς και άλλοι έπιστημανταν τό ίδιο θέμα. Είναι δέ και αύτοι όσοι: άπλως ένδικαρερόμενοι γιά τήν Ναυτιλία μας, άλλα και άρματιδιώταις κάθε άλλοι άρματοι. Ήρθοις δέ έπολιτοις κ. Ιωάννης Κουλουκουντής, δέν άφησεν εικασία, δην να μη τονίση τήν άναγκη θετικού προγράμματος γιά τήν επαρχιακευτική προστασία τῶν ναυτικῶν και σε συνέχεια σοβαρή προσποτική γιά τήν τόχη τῶν άπομάχων. Και λέγοντας αὐτά, δέ καλές έργοδητης, άσφαλθ δέν είχε υπ' θύμιν του τίς άξιωσες τῶν σημερινῶν ταραχῶν «άρουραίων» τού Ν.Α.Τ., άλλα τήν άποδοτή και τήν προπαγάνδη γιά εδρύτερη στροφή νέων πρός τό ναυτικό έπαγγελμα.

Πέρους, λοιπόν, και μάλιστα πόρους σοβαρούς γιά τό Ν.Α.Τ. Νά προπαγανδίσουμε τήν έπαναρχού τής έργοδοτικής συνεισφορᾶς στήν παλιή της στάθμη, δέν τό σκεπτόμεθα, τή στιγμή, μάλιστα, δην τό Κράτος θεσπίζει τόσα και τόσα άλλα προστατευτικά μέτρα τοντωπικά στήν άνατωτερη σίκνονομική διαχείριση τῶν πλοίων, άγονοις θεμάτων σε στέβο Διεθνή, χωρίς ιαμπρικά άλλη κρατική προστασία. Δέν είναι δημος μόνη ή έργοδοτική τήν Ναυτιλίας οίκογένειας πού άποκομίζει άψελήματα άπα τά πλοία. Σοβαρώτερα και μάλιστα χωρίς ακοτούρες και άνταλλάγματα, άποκομίζει τό κοινωνικό μας σύνολο, μέ τό πολλό είσαγγλεμο ναυτιλιακού συνάλλαγμα. Σοβαρή, συνεπώς, και τήν ιανωνική εδύνη στό θέματα τήν Ναυτιλίας. Εδύνη μέ προνομιακή τάχη. Τό δηλούνται τούτο πάλιν δικός Χολέδων:

«Η Εθνική Κυβέρνηση — λέγει — δέν έχει καμία πρόθεση νά προσφέρη προνόμια και πλεονεκτήματα σε κακικά οιαδήποτε τάχη. Προκειμένου, δημος, περι τής Εμπορικής μας Ναυτιλίας, τά προστατευτικά μέτρα είναι άποκρωτικά, δεδομένου διτούς τό πλοίον άποτελεῖ

γνωστή ίδιομορφή έκμετάλλευση.

Άφοι δέ άναγγωρίζεται έπι τέλους και τό Ναυτικόν «Αποκακιδόν Ταμείον στόχους κυβερνητικής πολιτικής, γιά τόν ίδιο ακοπό, προνομιακός και έκει άξιώνται δέ κειρισμός. Σοβαρή πρόνοια γιά πόρους. Σοβαρή μελέτη γιά τό δικό του τόν πολύτυπο ρόλο.

Και άφοι δέν είναι άλλοι κυβερνητικούς στόχους υπέρ τής Ναυτιλίας είναι και ή πληρότερη δραγμάσια τόν παραχωμάνων υπηρεσιών τού Υπουργείου πρός τούς ναυτιλομέσους καιρός είναι δημος οι έξιγγαλλόμενες γραμμές τής Εθνικής Κυβέρνησης τόν ίδιο τόν Υπουργού τής Ναυτιλίας, γίνουν και γραμμές τής δράσεως δόλων τῶν παραγόντων τόν Υπουργείου. Οι δέ στόχοι τού κ. Χολέδων νά γίνουν και δικοί τους στόχοι. Τό λέγω δέ αὐτό, έχοντας στό νοῦ μου διτούς, τό Ν.Α.Τ., στό Ταμείο ένδος αίδινος, θά πρέπει νά είχε προσφέρει παράδειμα και εμπειρία στά άλλα μας νεώτερα «Ασφαλιστικά Ίδρυματα» και δημος νά ίπολεπται έκεινων. Δυστυχώς οι μετά τήν Βασιλίσσας Αμαλία και τόν άειμνηστο Ζωγράφη ημέλοις του, τράβηξαν πολύ διαφορετικές πορείες.

Άλλα δέν έστω και άργα, έστω και άπο τώρα. «Άς πάθουμε νά έντοπιζούμε τόν προσριπό τού Ν.Α.Τ. γύρω άπο τούς σημειρινούς προστατευμένους του. Μπορεί κάτι νά προσέφερεν και κάτοι. Λένε μάλιστα διτούς ακράτων στής πλάτες τους τό σκληρό μέρχο τής ναυτικής μας έποποικα μεταξύ δύο μεγάλων πολέμων μέ τής γνωστές τους έκατόμετρα. Ισχυρίζονται διτούς αὐτοί άδειασκαν διτούς τό τέλος τό πικρό ποτήρι τής δυστυχίας τής μεταπολεμικής περιόδου, τότε πού άκριδην ρίχθηκαν τά άταράντατα θεμέλια τής έφοπλιστικής άλλα και τής ναυτικής πειρας. Ισχυρίζονται διτούς αὐτοί έπανθρωπων μέ τήν ικανότητά τους και τή γνώση τους τά μεταπολεμικά μας καράβια γιά νά παρουσιάσουν διτούς παρουσίασαν. Λένε τότε παραμερίσουμε δημος αὐτούς και δημος συμμετρισθούμε τή σεβαστή γνώμη άρμοδιων τίνων, διτούς δέν είναι τίποτε περισσότερο άπο άχρηστα άπορρήματα. Άπο λειμόνια στημένα!...

Μιλούμε γιά θέματα μελλοντικά. Έκει χρειάζεται καποια δικαιοσύνη εύρυτερη χωρίς νά τροχοπεδηθεί: μπό φιλανθρωπική πολιτική τής κακής θραξ. «Όταν τό Ν.Α.Τ. χειραφετηθεί σικνομικά, ή προσοχή στής παροχές του έξυπακούεται. Φρενάρισμα στήν τακτική τών Ύγειονομικών Έπιτροπών π.χ. και στής πρόχειρες, κάπως, κρίσεις τους. Γιατί, πώς νά μην τίς πούδη πρόχειρες, έταν τής άποφάσεις τής πρωτοδικίας, άνατρεπούν έκ διάθρων άλλες τής διευτεροβαθμίας, μέ διποτέλεσμα νά πλούτιζωνται: οι κατάλογοι τῶν προστατευομένων, μπό δικαιολογημένα άλλα και κάποτε άδικαιολόγητα «κατικά αποχήματα». Παράλληλα, μεγαλύτερη στοργή α' δημος δευτερότονας στά καταστρώματα, μέ ναυτολόγια 25, 30, 35 και άκριμα χρόνια. Γιατί, άκριμος έδω παρατηρείται μια ανεδηγητή διαφορετική άντιληψη:

— Παραπονείσκαι και καί εδ — έλεγε κάποιος άρμοδος σ' ένα τέτοιο απόμαχο — άφοι άπολαρμάνεις σύνταξη παχυλή!... Τότε, τί πρέπει νά πούδη τόσοι άλλοι μέ σύνταξη ένα χιλιάρχιο; Φυσικά, πόσα συνεισέφερε στό Ν.Α.Τ. ή ναυτικός τών 35 χρόνων και πόσα έκεινοι τούς χιλιοδράχμους, έτην ήταν θέμα συζητήσιμο, τώρα στήν θρα τής απομαγίας.

Μέ τόσο δέν έννοιο πολεμική κατά τῶν μηχρών συντάξεων, έστω και δην στερούνται τού έπιχειρήματος ασφαρών εἰσφορών είς τό Ταμείον. Θέματα τού έπιχειρήματος οι περισσότεροι και χήρες συναδέλφων μας άλλες. Τήν εύρυτερη δικαιοσύνη άναζητην, πράγμα πού μήκες έμπνεις νά άναζητούμε ή 'Επανάστασις.

Ο κ. Χολέδων, ξαναλέμει, είναι δη πρώτος Υπουργός μας, δην στόχους τού περιλαμβάνει: και τήν τόχη τῶν τωρινῶν και μελλοντικῶν άπομάχων τού κύματος. Οι πηγαδίσεις τόν Υπουργείου θά προσαρμόσουν άσφαλθης τής άντιληψης τους. Ο κ. Χολέδων είναι έπιλεκτο μέλος τής έπαναστατικής μας Κυβέρνησεων. Η δέ έπαναστατική πολιτική δέν συνηθίζει νά μήκες παραπλανή μέ πολιτικάντικες θυσιάζεις. Αντίθετα, μήκες ξαφνιάζει πολλές φορές μέ ζηργα και νομοθετήματα, πρίν ζητηθούν άπο τούς ένδιαφερομένους!

#### ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## FOR SALE: IMMEDIATE DELIVERY

### FOR AP2 VICTORY VESSELS

1. Complete set of Main Reduction Gears including casing, spare parts.

This is the only unused unit available in the world today.

2. Complete Sets 300 KW, 230 V.D.C. Turbo Generators.

3. L.P. & H.P. Main Turbine Rotors, G.E.

### FOR T-2 TANKERS

General Electric Main Turbine and Generator including installation material—unused.

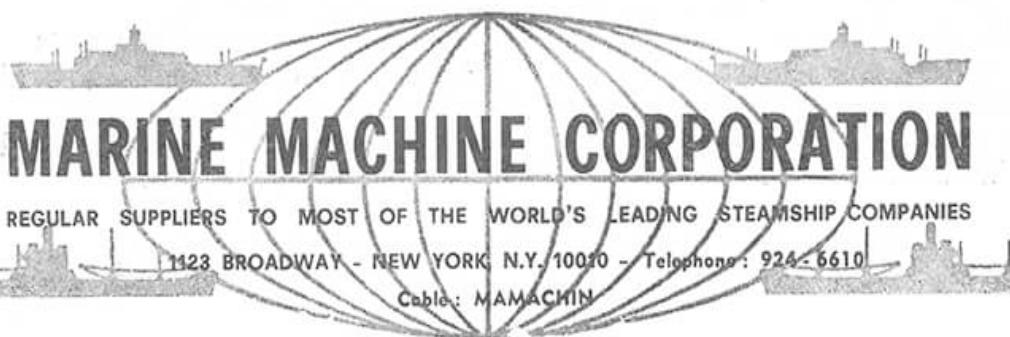
### PROPELLERS CIMAVI Type.

#### DIESEL ENGINE

Enterprise DSG-8  
750 H.P. 600 R.P.M.  
600 H.P. 450 R.P.M.

Only used as standby less than 400 hours.

We specialize in parts for CIMAVI, CIA and VICTORY type vessels and solicit your inquiries for same,





## In one way we're still rather old-fashioned.

Make no mistake, we're positively sold on the processes of modern banking. Computers and the like.

But we still stand out for one of the old-fashioned virtues.

Courtesy. Our people being courteous and friendly to people banking with us. The National Provincial Bank.

We work on the theory that it doesn't

cost anybody anything to smile. Or to see and understand the other side of a problem. Or to help cope with any unforeseen money matter.

It matters to us that nobody wants to do business with anything like a machine. That's why in our bank, we put the stress on people. After all, who ever heard of a machine being courteous?

Head Office: Drapers Gardens, London EC2. Principal Overseas Branch: 1 Princes St. EC2  
Representative in New York: Mr. R. F. Gray, Room 1000, 44 Wall Street, New York, NY 10005  
Enquiries will be welcomed.

# ΟΙ ΔΟΡΥΦΟΡΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ

## ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Άπο της 14ης μέχρι της 27ης Αύγουστου θά συνέλθη εις τὴν Βιέννην, ή Δ:άσκεψις τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν ἐπὶ τῆς εἰρηνικῆς χρηματοποίησες τοῦ Διαστήματος. Κατ' αὐτήν, πλὴν τῶν ἄλλων, θὰ συζητήθη καὶ τὸ θέμα τῆς ὑπὸ τῶν τεχνητῶν δορυφόρων ἔξυπρετήσεως τῆς ναυτιλίας, πράγμα τὸ ὅποιον παρουσιάζει ιδιότερον ἐνδιαφέρον δι' ὅλης τῆς ναυτιλίας, πράγμα τὸ ὅποιον παρουσιάζει ιδιότερον ἐνδιαφέρον δι'

διλόν την ναυτιλίας χώρας.

Σκοπὸς τῆς συζητήσεως τοῦ θέματος τούτου θὰ είναι ή διαπίστωσις τῶν δυνατοτήτων χρηματοποίησεως τεχνικῶν διαστημικῶν μεθόδων, πρὸς ἐπίτευξιν ηγεμόνευτης ἀσφαλείας ἐν θαλάσσῃ καὶ ἀποτελεσματικῆς ἔξυπηρετήσεως τῆς ναυτιλίας. Πρὸς τοῦτο τὰ παραστῆ ἀνάγκη νὰ ἔξετασθων τὰ προβλήματα τῆς χρηματότητος, λειτουργίας καὶ ἀποτελεσματικότητος ἐνός συστήματος τεχνητῶν δορυφόρων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ σήμερον χρηματοποιουμένας μεθόδους, καθὼς καὶ τὰ προβλήματα τῆς διατήσης ἐνός τοιούτου σχεδίου καὶ τῆς ἐπί δράσεώς του ἐπὶ τοῦ φυσικού τρόπου ὁργανώσεως καὶ διοικήσεως τῶν πλοίων. Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν διαστημικῶν μεθόδων, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν σήμερον χρηματοποιουμένων ναυτιλιακῶν τοιούτων ἡ τὴν συμπλήρωμαν καὶ βελτίων των, είναι φυσικὸν νὰ ἐνδιαφέρεται μεγάλως ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ὡς ὁ πιθανότερος αὐριανὸς τελάτης των. Τὸ κύριον σημεῖον θὰ είναι νὰ ἔξακρωθῇ ἂν αἱ ὑπὸ συστήματος δορυφόρων παρασχεθεῖσάν μεναι ὑπηρεσία, δύνανται νὰ ἀντικαταστήσουν ή νὰ βελτιώσουν τὰς σημερινάς, μὲν τὰ αὐτά ή διληγότερα ἔξιδα καὶ ἀνευσοδάρησις διαταραχῆς τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων καθερωμένης ὄργανώσεως ἐργασίας.

Προσδιορισμὸς στιγμῆς τοῦ ο. Σ. Αἱ σήμερον χρηματοποιουμέναι μέθοδοι καθορισμοῦ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου, ποικίλους ἀπὸ τῆς ἀπλῆς ἀναμετρήσεως μέχρι τῶν πολυπλόκων ἡλεκτρονικῶν μεθόδων. Ἐκτὸς τοῦ ὅτι αἱ μέθοδοι αὐταὶ ἐνδέχεται νὰ βελτιωθοῦν περιτέρω, ὑπάρχουν καὶ ὄλλαι, αἵτινες ἡ τελούν ὑπὸ ἀνάπτυξης ἡ δὲν ἔχουν εἰσέτη ἐφαρμοσθῆ πλήρως εἰς τὴν ἐμπορικήν ναυτιλίαν. Ἐκάστη τῶν μεθόδων αὐτῶν ἔχει βεβαίως περιωρισμένας δυνατότητας, λόγῳ κατικῶν συνθηκῶν, ἀνεπαρκούς καλύψεως, χαρακτηριστικῶν διασπορᾶς καὶ μειωμένης ἀκριβείας. Μολονότι δλαὶ ἔξυπηρέτησαν πιστῶς μέχρι σήμερον τὴν ναυπιλοίαν, ἡ αὕτης τῆς ταχύτητος καὶ τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ἡ πυκνότης τῶν πλόων εἰς ὥρισμένας περιοχάς καὶ ἄλλοι λόγοι, ἔδημοι υργήσαντας ηγεμόνευτας ἀνάγκας διὰ περισσοτέραν ἀκριβείαν, ταχύτερας ἐνδείξεις καὶ εὐχερεῖστέρας παραπορήσεις. 'Εφ' ὅσον ἐπίτευχθῇ νὰ καλύψουν αἱ ἀνάγκαι αὐταὶ, θὰ διευκολυνθῇ τεραστίως ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου τῶν θαλασσίων ὄδικῶν γραμμῶν (lines) καὶ τῆς κατανομῆς τῆς ἐν θαλάσσῃ κινήσεως (traffic). Θά βοηθήσῃ ἐπίσης ἡ ἀποφυγὴ τῶν συγκρούσεων, ἡ καθοδηγήσις τῶν πλοίων ὑπὸ μειωμένην ὀρατότητα καθὼς καὶ ἡ καθοδηγητής των εἰς εἰσόδους λιμένων, συχναζόμενους θαλασσίους χώρους καὶ περιοχάς πάγων. 'Εξ ὄλου ὁ καθορισμὸς τοῦ στίγματος διὰ τῶν δορυφόρων θὰ είναι ἔξαιρετος χρηματοποίηστος διὰ τὰς ἀλιευτικὰς ἀνοικτῆς θαλάσσης, τὰ ὄποια ἐργάζονται μακράν τῶν ἀκτῶν καὶ εἰς περιοχάς ὅπου ἡ εὑρεσίς τοῦ στίγματος διὰ τῶν ναυτιλιακῶν ἡλεκτρονικῶν μεθόδων δὲν καθίσταται δυνατή, λόγω τοῦ περιωρισμού τομέως τῶν ὅποιον αἱ μέθοδοι αὐτὰ καλύπτουν.

"Ἐρευνα καὶ διάσωσις. 'Ο ἐκ τοῦ μακρόθεν ἀκριβῆς προσδιορισμὸς τῆς

πλοίου δύναται νὰ ὀδηγηθῇ διὰ τῆς ἀσφαλεστέρας καὶ ὑποκαταστάτης ὁδού, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ἔξοντος καθορισμένης χρόνου εἰς τὸ πλοίον. Αἱ ὀδηγίαι αὗται ἔξαρτωνται κατά πολὺ ἐκ τῆς συγκεντρώσεως μεγάλου ἀριθμοῦ μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων — καὶ ίδιως εἰς τὴν θαλασσήν την σήμερον αὔται σπανίζουν — καὶ τῆς ἐκάστοτε ἔξαπομπικήσεως, των πρὸς παροχὴν τῆς βοηθείας. Θ' ἀπερεύγοντο τοιουτορόπως αἱ ἀσκοτοι παρεκδιλίσεις καὶ ἡ χρηματοποίησις πλοίων, τὰ ὄποια λόγῳ θέσεως ἡ ικανότητος δὲν δύνανται νὰ παράσχουν οὐσιαστικὴν όργανην. 'Ἐνῷ δὲ τὸν παράκτιον σταθμὸν συγκέντρωσις πληροφοριών, ἀφορωτῶν τὰς ἀκριβεῖς θέσεις τῶν παρόντων πλοίων θ' ἀπετέλει πρόσθετον πλεονεκτήμα διὰ τὴν ἐπιτυχή κατεύθυνσιν τῶν ἔργων ἑρεύνης καὶ διασώσεως. Τὸ γεγονός διὰ πλοίον τι τὴν ἔξηπτηση τὸν κατά τὰ προκαθορισθέμενα χρονικά διαστήματα προσδιορισμὸν τοῦ στίγματος του, θὰ ηδύνανται νὰ θεωρηθῇ, κατόπιν συμφωνίας, ὡς στάδιον προκαταρκτικού συμαγερμού.

Μετά δοσίσι στοιχείων περιβολής, ἡ οποίας λόγῳ θέσεως ἡ ικανότητος δὲν δύνανται νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν ναυτιλίαν, είναι οι ναυτικοὶ ὑπότομοι, ἡ ἐπιτήρησις θέσεως καὶ ἡ πρὸς τὰς ἀρμοδιότητας ὑπηρεσίας ἀναφορὰ τῆς θέσεως τῶν ἐμπορῶν καὶ πλοίων. 'Η ἐφαρμογὴ συστήματος δυναμένου νὰ παράσχῃ τὰς ἀκωτέρω διευκολύνσεως, θὰ συνίσταται οὐσιώδη παράγοντας ἔξοικον μήσεως χρόνου καὶ κόπου τῶν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικῶν, εἰς οὓς θὰ ἐπέτρεπε νὰ συγκεντρωθοῦν εἰς τὰ λοιπὰ ἔργα τῆς φυλακῆς των. Θά διηκολουνεί πότιστης τὴν εὐρυτέρων χρήσην τοῦ αὐτοματισμοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ θὰ ηδύνανται νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὴν μείσων τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων μέχρι τοῦ δρίου ἀσφαλείας, πράγμα τὸ ὄποιον ἔχει διατέρων σημασίαν διὰ τὰ μεγάλα πλοία.

Συμπληρώματα διάστηματα αὐτού τοῦ στίγματος παραστῆσαν οὐσιωδή παράσχη τὰς ἀκωτέρω διευκολύνσεως, θὰ συνίσταται οὐσιώδη παράγοντας ἔξοικον μήσεως χρόνου καὶ κόπου τῶν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικῶν, εἰς οὓς θὰ ἐπέτρεπε νὰ συγκεντρωθοῦν εἰς τὰ λοιπὰ ἔργα τῆς φυλακῆς των. Θά διηκολουνεί πότιστης τὴν εὐρυτέρων χρήσην τοῦ αὐτοματισμοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ θὰ ηδύνανται νὰ ὀδηγήσῃ εἰς τὴν μείσων τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων μέχρι τοῦ δρίου ἀσφαλείας, πράγμα τὸ ὄποιον ἔχει διατέρων σημασίαν διὰ τὰ μεγάλα πλοία.

Ξ.Α.

### Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ



### ULYSSES

INDEPENDENT LINE

ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ

ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ

### ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

μεταφορᾶς κατεψυγμένων κρεάτων καὶ λοιπῶν παρομοίων φορτίων  
καθὼς καὶ ξηρῶν τοιούτων καὶ ἐπιστροφῆς ἐξ Έλλάδος

### ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

Πράκτορες ἐν Λονδίνῳ : N. & J. VLASSOPULOS LTD.

Πράκτορες ἐν Ελλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς  
Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

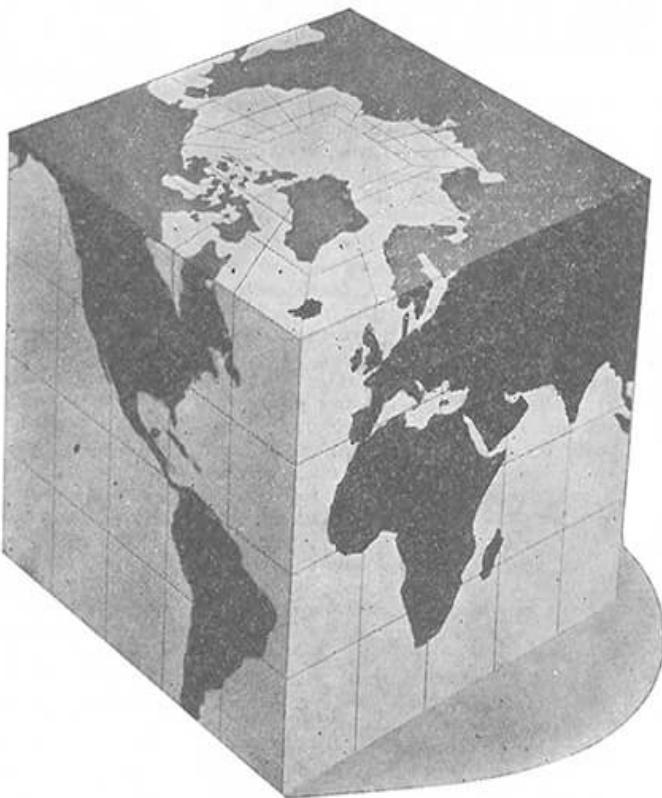
«ULYSSES CASTLE»: "Αφίξις εἰς Πειραιά ἀπὸ Μπουένος "Αὔρες καὶ Μοντεβίδεο 10

Αὔγουστου.

«ULYSSES REEFER»: 'Αναχώρησις ἐκ Πειραιῶς διὰ Σάντος Βραζιλίας, Μπουένος

"Αὔρες καὶ Μοντεβίδεο 14 Αὔγουστου.

# Drew Ameroid Products are in every corner of the world.



Tanker Cleaning Dept for upgrading and dry docking using new

AMEROID® TANK SPRAY

AMEROID® TANK SPOT

AMEROID® TANK STRIP

Supervised cleaning of tankers at sea.

We solicit inquiries to your nearest Drew office shown.

AJAX  
AMSTERDAM  
ANTWERP  
ARUBA  
ASHTABULA  
AUGUSTA  
BALBOA  
BALTIMORE  
BARCELONA  
BEAUMONT  
BIMBÉ  
BOOMSBY  
BORDEAUX  
BOSTON  
BREMEN  
BROWNSVILLE  
BUENOS AIRES  
BUFFALO  
CADIZ  
CALCUTTA  
CAPE TOWN  
CEUTA  
CHARLESTON  
CHICAGO  
CLEVELAND  
COLON  
CORPUS CHRISTI  
CRISTOBAL  
CURACAO  
DULUTH SUPERIOR  
DUNKIRK  
DURBAN  
EMDEN  
FT. LAUDERDALE  
FLUSHING  
FREMANTLE  
GALVESTON  
GENOA  
GHENT  
GÖTEBORG  
HALIFAX  
HAMBURG  
HONG KONG  
HOUSTON  
IMMINGHAM  
ISTANBUL  
JACKSONVILLE  
KARACHI  
KIEL CANAL  
KITAKYUSHU SHI  
KOBE  
LAS PALMAS  
LE HAVRE  
LISBOA  
LIVERPOOL  
LONDON  
LOS ANGELES  
MADRID  
MARSEILLE  
MELBOURNE  
MIAMI  
MOBILE  
MONTEVIDEO  
MONTREAL  
NAGASAKI  
NANTES  
NAPLES  
NEWCASTLE  
NEW ORLEANS  
NEW YORK  
NORFOLK  
OSAKA  
OSLO  
PAINESVILLE  
PALERMO  
PHILADELPHIA  
PIRAEUS  
PORT COLBORNE  
PORT DE BOUC  
PORT SAID  
PORTLAND, ME.  
PORTLAND, ORE.  
QUEBEC CITY  
RIJEKA  
RIO DE JANEIRO  
ROTTERDAM  
ROVANI  
SAN FRANCISCO  
SAN PEDRO  
SAO PAULO  
SAVANNAH  
SEATTLE  
SINGAPORE  
SOUTHAMPTON  
ST. JOHN N.B.  
SWANSEA  
SYDNEY  
TAMPA  
TARANTO  
TENERIFFE  
TOLEDO  
TORONTO  
TRIESTE  
VALLETTA  
VENICE  
WEST VANCOUVER  
WILHELMSHAVEN  
YOKOHAMA

## So is Ameroid Service.

**DREW  
CHEMICAL  
CORPORATION**  
MARINE DIVISION



522 FIFTH AVENUE / NEW YORK, N.Y. 10036

EUROPEAN SALES OFFICES: Main Office: Rotterdam 1: Drew Chemical Nederland N.V. / P.O. Box 932 / Leeuwenstraat 19. London, England E.C.2: Drew Chemical (U.K.) Ltd. / Moor House / London Wall / Piraeus, Greece: George D. Kranios, 27 Akti Miaouli

# Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## ΤΟ 1967 ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Πολυσύλλιδον, μὲ τὴν συνήθη τῶν τελευταίων ἑτῶν καλαίσθητον ἐμφάνισιν, ἔξεδόθη ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π. ἡ ἀνασκόπησις τῆς λιμενικῆς κινήσεως καὶ τοῦ 1967. Ἐλάχιστα, ἀτυχώς, ικανοποιητικὸν τὸ περιεχόμενον τῆς ἀνασκοπῆσεως. Αἰσθητῶς μειωμένη διαπιστούσται ἡ κίνησις, ναυτιλιακὴ καὶ ἐμπορευματική, λόγω κυρίως τῆς ἀναταραχῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. "Ολα τὰ μεσογειακά κέντρα ὑπέστησαν τὸν αὐτὸν ἀντίκτυπον.

Ἡ δοκιμασία, οὖμας, τοῦ πειραιϊκοῦ λιμένος κατὰ τοὺς πρότοὺς μῆνας τοῦ 1967, λόγῳ τῶν ἐργατικῶν ἀνωμαλιῶν, τῶν ἐπιναύλων καὶ τῶν καθυστερήσεων εἰς τὰς φορτοεκφορτώσεις, ὑπῆρξε δραματική. "Οχι ὁλίγον συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐπισημανομένην διὰ τῶν στατιστικῶν ἀριθμῶν μείωσιν τῆς κινήσεως. "Ἄν δὲν ἐπήρχετο ἡ 21η Ἀπριλίου καὶ ἀν χάρις εἰς τὴν Ἐθνικὴν Κυβέρνησιν δὲν ἀποκαθίστατο ἡ τάξις καὶ ἡ ὁμαλότης εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ λιμένος, ἡ καταστροφὴ θὰ ἦτο πλήρης καὶ ἀνεπανόρθωτος ἴσως. "Ἡ δυσῆμησις τοῦ λιμένος θὰ προεκλέψῃ τὴν συστολὴν τῆς κινήσεως του. Τὸ πλοίον καὶ τὸ φορτίον θὰ τὸν ἀτέφευγον.

Τώρα ὁ λιμὴν μὲ ἀπόλυτον αἰσιοδοξίαν ἀντικρύζει τὴν αὔριον. Διοικητικῶς ἡ ἀποκατάστασις ἐπῆλθε. Νέα ἔργα προγραμματίζονται καὶ ὁ λιμὴν ἔντος ὀλίγου θὰ είναι ἔτοιμος νὰ δεχθῇ καὶ αὐτὸς τὰ ἐπαναστατικά μεταφορικά συστήματα τῶν κοντέινερς, τῶν LASH καὶ τῶν παλετῶν.

Πονὴ ἀναδημιουργίας κρατεῖ εἰς τὴν ὅλην τοῦ λιμένος διαχείρισιν. Εὐχόμεθα νὰ πρωθῆσῃ αὐτὴ τὸν πρώτον λιμένα τῆς χώρας πρὸς τὴν μεγάλην του ἀποστολήν.

Ίδου καὶ ἀριθμοὶ τινὲς ἀπεικονίζοντες τὴν κίνησιν τοῦ 1967 καὶ τὴν οἰκονομικήν τοῦ Ο.Λ.Π. κατάστασιν:

Ἐμ πορευματικὴ κίνησις: Σύνολον εἰσαχθέντων καὶ ἔξαχθέντων ἐμπορευμάτων, ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ, 8.657.144 τόν. ἔναντι 9.491.295 τόν. τοῦ 1966. (Μείωσις 834.051 τόν.). Ἡ κίνησις ἐξωτερικοῦ ἀνῆλθεν εἰς 5.627.990 τόν. (5.851.838 τόν. τὸ 1966), συμπεριλαμβανομένων 2.348.290 τόν. πετρελαιοειδῶν εἰς τὸ Διυλιστήριον (2.614.325 τόν. τὸ 1966). Ἐκ τοῦ ἀνωτέρου ἀριθμοῦ τῆς κινήσεως ἐξωτερικοῦ, αἱ διὰ τοῦ λιμένος ἔξαγωγαι ἀνῆλθον εἰς 850.225 τόν. ἔναντι 860.824 τόν. τοῦ 1966. Μεταξὺ αὐτῶν οἱ ἐφοδιασμοὶ πλοίων ἀνῆλθον εἰς 343.717 τόν. (487.292 τ. τὸ 1966), ἡ δὲ συμμετοχὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ ἔξαχθέντα ἐμπορεύματα (427.168 τόν. ἔναντι 327.840 τόν. τοῦ 1966) ἥτοι νῦν μένει κατὰ 72.462 τόν. (286.029 τ. τὸ 1967 καὶ 213.557 τ. τὸ 1966). Μείωσιν ἔνεφάνισαν οἱ ἐφοδιασμοὶ τῶν πλοίων, λόγω ἀκριβῶς τῆς περιπτείας τοῦ Σουέζ.

Τὸ φορτία τέλος ἐσωτερικοῦ εἰσαχθέντα καὶ ἔξαχθέντα διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀνῆλθον εἰς 2.471.078 τόν., ἔναντι 2.472.909 τόν. τοῦ 1966.

Εἰσαγωγικός, πάντως, κατὰ κύριον λόγον, ὁ λιμὴν. Τὰ σχετικὰ ποσοστά ἐπὶ τῆς ὅλης κινήσεως, τὸ ὑποδεικνύουν:

- |                                |        |
|--------------------------------|--------|
| 1. Εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ | 59.88% |
| 2. Εἰσαγωγαὶ ἐσωτερικοῦ        | 16.57% |
| 3. Ἐξαγωγαὶ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν  | 9.82%  |
| 4. Ἐξαγωγαὶ ἐσωτερικοῦ         | 13.73% |

Ναυτιλιακὴ κίνησις: Κατέπλευσαν εἰς τὸν λιμένα 21.396 πλοῖα, 24.023. 847 κόρων (καθαρὰ χωρητικότης), ἔναντι 20.590 πλοίων, 25.235.073 κόρων τοῦ 1966 (μείωσις εἰς τοννάς 4.80%).

Καθ' ἑκάστην εἰσέπλεον 57 σκάφη, ἔναντι 54 τοῦ 1966. Πλοῖα ἐξωτερικοῦ κατέπλευσαν 5.566, κόρων καθαρὰς χωρητικότητος 14.335.444 (5.772 πλοῖα καὶ 15.913.021 κόρων τὸ 1966). (Περιλαμβάνονται καὶ τὰ καταπλεύσαντα εἰς τὸ Διυλιστήριον καὶ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά). Πρώτη εἰς κίνησιν ἡ Ἐλληνικὴ μὲ 1.699 φορτηγὰ σκάφη καὶ 2.893.346 τόν. καὶ 731 ἐπιβατηγά, 1.910.760 τόν. Μετ' αὐτὴν ἡ Λιβεριανὴ μὲ 150 φορτηγά, 1.566.066 τόν. καὶ 17 ἐπιβατηγά 158.197 τόν. Τρίτη ἡ Ἰταλικὴ μὲ 334 φορτηγά 412.474 τόν., 8.279 ἐπιβατηγά 1.203.943 τόν. Τετάρτη ἡ Ἀγγλικὴ μὲ 148 φορτηγά, 576.912 τόν. καὶ 30 ἐπιβατηγά 450.125 τόν. Πέμπτη ἡ Ἀμερικανικὴ μὲ 132 φορτηγά 650.777 τόν. καὶ 5 ἐπιβατηγά 36.716 τόν.

Ἐπιβατηικὴ κίνησις: Διεκινήθησαν 3.917.214 ἐπιβάται πάσης προεδύσεως καὶ προφορισμοῦ. Μείωσις 6.99% ἔναντι τοῦ 1966.

Οἱ ἐπιβάται ἐξωτερικοῦ ἀνήλθον εἰς 152.977, ἔναντι 144.929 τοῦ 1966. Ὁ ἀνταγωνισμὸς τοῦ ἀεροπλάνου πρὸς τὰ ἀπόθαλάσσης μέσα καταφεύγεται καὶ ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν τοῦ 1938. Ἀνήρχοντο εἰς 103.137. Μικρὰ ἡ αὐξησις ἔντος μιᾶς 30ετίας. Περιηγήσαις: 166.034. Πρόκειται περὶ τῶν ἐπιβαινόντων ἐπὶ τουριστικῶν σκαφῶν κυρίως.

Οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ Ο.Λ.Π. Τὸ γνωστὸν πρόβλημα τῶν ψυχλῶν δαπανῶν φορτοεκφορτώσεως ἔναντι τῶν ἔξι αὐτῶν ἐσόδων ἐν ὅλῃ τοῦ διόπτητοι διαπιστοῦται ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ὀργανισμοῦ. Αὐτός, ἀκριβῶς, τὸ ἔλλειμμα καθιστᾶται παθητικὴ τὴν ὅλην διαχείρισιν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ δὲν τοῦ ἐπιτρέπει διὰ τῶν εἰσπραττομένων δικαιωμάτων ἐπὶ τῶν λοιπῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ διὰ τῶν ἀποσθέσεων τῶν ἐγκαταστάσεων του, νὰ χωρῆσῃ πρὸς τὴν ἐκτέλεσιν ἔργων ἐπεκτάσεως καὶ ἔξοδοι πληρεστέρου. Καὶ ἀκόμη δὲν κατορθοῦται ὁ ὑποδιασμὸς τοῦ κόστους τῶν φορτοεκφορτώσεων, ἵνα ὁ λιμὴν, καθιστᾶται συναγωνιστικῶς, ἐπιτύχη τὴν αὐξησην τῆς κινήσεως του.

"Εχομεν ἔσοδα ἀπὸ τὰ φορτοεκφορτωτικὰ δρχ. 282.171.000, ἔναντι δρχ. 277.457.000 τοῦ 1966. Ἀποθηκευτικὰ 118.567.000 δρχ. τὸ 1967 καὶ 102.926.000 δρχ. τὸ 1966. Τὸ σύνολον τῶν ἔσοδων ἀνῆλθεν εἰς 566.770.000 δρχ., ἔναντι 552.259.000 δρχ. τοῦ

1966. Τὰ ἔσοδα αἰσθητῶς περισσότερα, μὲ κίνησιν μικροτέραν! Λειτουργίαι ὑπηρεσιῶν 397.085.000 δρχ. (356.465.000 δρχ. τοῦ 1966). Δαπάναι διοικήσεως 33.954.000 (26.331.000 δρχ. τὸ 1966). Σύνολον 465.784.000 δρχ., ἔναντι 413.710.000 δρχ. τοῦ 1966 (αὐξησις 13%, ἔναντι σύγχρονων κατὰ 3%). Περὶ ἀποσάβεσσων οὐδεὶς λόγος. Φθείρονται ὅμως ὁ ἐξοπλισμὸς καὶ αἱ ἐγκαταστάσεις. Διερωτῶμεθα πῶς ἀντιμετωπίζονται ἡ συντήρησί των καὶ ἡ ἐν σειρᾷ ἀντικατάστασί της. Αἱ ἐπενδύσεις, πάντως, ἀπερρόφησαν ἐκ τῶν προϋπολογισθέντων μόλις τὸ ὥμισυ καὶ κάτω αὐτοῦ (49%) δρχ. 213.784.000 (230.264.000 δρχ. τὸ 1966).

\* \* \*  
Ἐλάχιστον χώρον, ὡς μὴ ὥφειλεν, ἀπασχολεῖ εἰς τὴν ἔκθεσιν μία πλευρὰ τοῦ ἐξοπλισμοῦ καὶ τῆς κινήσεως ἐνὸς συγχρόνου λιμένος, ὡς τοῦ Πειραιῶς, ἡ τῆς ἐπισκευαστικῆς καὶ ναυπηγικῆς βάσεως. Ἐλειτούργησαν τὸν τελευταῖον μῆνας τοῦ 1967 καὶ αἱ δύο πλωταὶ δεξαμεναὶ, χωρὶς ὅμως τὴν ἀπὸ τὸν χρόνον προγραμματισθέσαν βάσιν τοῦ Περάματος. Καμία δὲν ἐπισημαίνεται πρόδοσις καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτό. Διὰ τὰ ἔκπτη τις ἀπόφασις, ποὺ τελικῶς θὰ ἐγκατασταθοῦν καὶ πῶς. "Ομως εἰσφέρουν πολλὰ εἰς τὴν Οἰκουμένην μας!

Θὰ ἡτο παράλειψις, κλείοντες τὴν σύντομον αὐτὴν ἀνασκόπησιν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, νὰ μὴ ἔχαρωμεν τὴν ἀποκατάστασιν τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἐργασίας ἐν αὐτῷ. "Ελειφαντικές αἱ ἀπεργίαι, αἱ στάσεις καὶ αἱ ἀνωμαλίαι. Ἀπροσκόπτως διεξάγεται ἡ ἐργασία τῆς φορτοεκφορτώσεως. Τὰ πλοία δὲν ἀναμένουν εἰς τὴν ράδαν.

Ο λιμήν, πάντως, ἔχει ἀνάγκας πολλάς, μεγάλας καὶ ἐπιγούσσας. Ἡ διοικήσης του ἔχει πλήρη ἐπίγνωσιν αὐτῶν. Εὐχὴ μας νὰ τὰς ὅδωμεν καλυπτομένας ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἐτῶν.

## Ο ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΝΟΣ ΕΤΟΥΣ

"Ἄξιόλογον τὸ ἔργον, ὅπερ ἐπετελέσθη, ἐντὸς ἐνὸς ἔτους, εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. "Εκθεσὶς τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. τὸ ἀποικονίζει μὲ ἀριθμούς. "Ἐντὸς τοῦ προκανθερέντος χρονικοῦ διαστήματος, ἡ νολῶθι συνολικῶν εἰς ἔργα τὸ ποσὸν τῶν 700.000.000 δρχ. "Ἐκ τούτων 34.500.000 δρχ. ἀπερροφήσαν εἰς ἐκτέλεσιν ἔργων, ἀποδοθέντων ἡδη εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν, 231.000.000 δρχ. ἀπορροφώνται δι' ἐκτελούμενα, 63.900.000 δρχ. ἡναλώθησαν δι' ἐγκαταστάσεις καὶ μηχανικὸν ἐξοπλισμόν, 44.500.000 δρχ. ἀφοροῦν προγραμματισμένον ἔξοπλισμόν, 40.000.000 δρχ. κατεβόλθησαν δι' ἀπαλλοτριώσεις καὶ προσκτήσεις νέων χώρων καὶ τέλος 300.000.000 δρχ. κατεβάλλονται, διόμεραι, διὰ προγραμματισμένα καὶ ἐν ἐκτέλεσι ἀπαλλοτριώσεις.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀπεικονίζουν τὴν δραστηριότητα τῆς διοικήσεως κατά τὸ διάστημα 21.4.1967 ἕως 21.4.1968, πέραν τοῦ προγράμματος διὰ τὸν μείζονα λιμένα — προϋπολογισμὸς 3-4 δισεκατομμυρίων — καὶ τῆς ἀξιοποίησεως τῆς Κυνοσούρας, διὰ τῆς ἔκει δημιουργίας συγχρόνου ἐπισκευαστικῆς βάσεως.

## ΑΙΓΑΙΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Πρώτην, Βεβαίως, θέσιν εἰς τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα τοῦ Ο.Λ.Π. ἔχουν τὰ λιμενικὰ ἔργα, τὰ ὄποια λεπτομερῶς ἔχουν ὡς ἔχει:

• Προδῆλης λιμένος Ἡρακλέους, προϋπολογισμὸς 114.000.000 δρχ. "Ἐπέκτασίς προσηγένεμος μῶλου λιμενίσκου Μουνχίας, προϋπολογισμὸς 5.600.000 δρχ. Κατασκευή κρηπιδώματος «Βασιλειάδη», προϋπολογισμὸς 8.300.000 δρχ. "Ἐπισκευὴ κατασκευὴ μῶλου Θεμιστοκλέους προϋπολογισμὸς 3.000.000 δρχ. Συντήρησης κρηπιδώματων καὶ μῶλων προϋπολογισμὸς 940.000 δρχ. Κατασκευὴ μῶλου Ψυτταλείας - Δραπετώνας, προϋπολογισμὸς 135.000.000 δρχ. "Ἐργα προστασίας μῶλου Θεμι-

**ARTHUR RAPP LIMITED**  
**OIL and TANKER BROKERS**  
 ST. CLARE HOUSE,  
 30/33 MINORIES,  
 LONDON E.C.3.  
 TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 28587

στοκλέους, προϋπολογισμού 1.000.000 δρχ. Σημπληρωματικά εργασίαι παρά την νηδόχην φορτηγίδων, προϋπολογισμού 2.000.000 δρχ.

#### ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑ

• Κατασκευή τριών μεταλλικών ύποστέγων είς έπισκευαστικήν βάσιν Περάματος, δαπάνης 15.000.000 δρχ. Βάσις έδρασεως γερανών και έγκατάστασις σιδηροτροχίων είς Νέαρα, δαπάνης 4.500.000 δρχ. Κατασκευή διωρόφου ύποστέγου άποθηκης, μετ' έπιβατικού σταθμού είς προβλήτα III του λιμένος Πειραιώς, δαπάνης 75.000.000 δρχ.

Δισμόρφωσις χώρου πέριξ της πενταωρόφου άποθηκης είς Ντόμ II, δαπάνης 2.680.000 δρχ. Κατασκευή μονίμων όδοστρωμάτων και δικτύων ύπονούσων πέριξ των «Σιλόδες», δαπάνης 3.500.000 δρχ. Οριστική διαμόρφωσις διά μονίμου όδοστρωματος του χώρου του 7 Ντόμ, δαπάνης 2.500.000 δρχ. Κατεδάφισης, έκβραχισμός και διαμόρφωσις της Ακτής Ξαβερίου, δαπάνης 5.000.000 δρχ. Διαμόρφωσις χώρου περιοχής Ντέκ Α', δαπάνης 2.000.000 δρχ. Καθαριότης λιμένος και λιμενικών χώρων 5.000.000 δρχ.

#### ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΕΙΣ

• Συνολική δαπάνη, διά την πρόσκτησιν νέων χώρων είς Ακτήν Ξαβερίου, 8.000 δρχ., είς περιοχήν Καστράκι Δραπετσώνας 14.000.000 δρχ. Εις περιοχήν λιμένος «Ηρακλέους» 20.688.000 δρχ. Και τέλος, είς την περιοχήν Περάματος παρά την γερμανική προβλήτα 525.000 δρχ. Διά απαλλοτριώσεις πρόκειται συνολικώς νά διατεθούν περι τά 400.000.000 δρχ., όπει πιστεύεται νά άρχιση και ή έναρξης της έκμεταλλεύσεως του μείζονος προγράμματος.

Το πότης εύρυτητος πρόγραμμα δυνάμεις θα έλπιζουμεν, περά την φαινομενική κόπωσιν του λιμένος, είς μίαν άνανεωσιν και ένισχυσιν των διαφόρων λειτουργιών αύτου. Είναι δίαν παράγορος ή διαπίστωσις της άπορροφήσεως των προϋπολογισμένων κονδυλίων και μάλιστα δι' έργα άποδοτικά, καθ' ήν στιγμήν άλλοι έμφανίζεται ποιάς τις δυσκολίας είς την άπορρόφησιν των έγκρινομένων πιστώσεων.

#### ΤΟ ΤΙΜΟΛΟΓΙΟΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

• Τακτικά δικαιώματα μεγάλης πλωτής δεξαμενής των 15.000 τόνων: πρώτη ήμέρα πάγιον δικαίωμα 10.000 δρχ. και έπι πλέον 2.50 δρχ. δι' έκαστον κόρον, διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Λοιποί ήμέραι: Πάγιον δικαίωμα διά πλοία οίσασδήποτε χωρητικότητος 10.000 δρχ. δι' έκαστην ήμέραν και έπι πλέον 2 δρχ. δι' έκαστον κόρον, διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Τακτικά δικαιώματα μεγάλης μονίμου δεξαμενής: Πρώτη ήμέρα πάγιον δικαίωμα 7.500 δρχ. και έπι πλέον 2.50 δρχ., δι' έκαστον κόρον, διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Λοιποί ήμέραι: Πάγιον δικαίωμα διά πλοία οίσασδήποτε χωρητικότητος 7.500 δρχ., δι' έκαστην ήμέραν και έπι πλέον 2 δρχ. δι' έκαστον κόρον διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Τακτικά δικαιώματα μικράς πλωτής δεξαμενής των 4.000 τόνων: Πρώτη ήμέρα πάγιον δικαίωμα διά πλοία οίσασδήποτε χωρητικότητος 6.500 δρχ. και έπι πλέον 2.50 δρχ., δι' έκαστον κόρον διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Λοιποί ήμέραι: Πάγιον δικαίωμα διά πλοία οίσασδήποτε χωρητικότητος 6.500 δρχ., δι' έκαστην ήμέραν και έπι πλέον 2 δρχ., δι' έκαστον κόρον, διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Τακτικά δικαιώματα μικράς, μονίμου δεξαμενής: Πρώτη ήμέρα πάγιον δικαίωμα διά πλοία οίσασδήποτε χωρητικότητος 4.500 δρχ. και έπι πλέον 2.50 δρχ., δι' έκαστον κόρον διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Λοιποί ήμέραι: Πάγιον δικαίωμα διά πλοία οίσασδήποτε χωρητικότητος 4.500 δρχ.,

δι' έκαστην ήμέραν και έπι πλέον 2 δρχ., δι' έκαστον κόρον διλικής χωρητικότητος, ήμερησίως.

• Έκπτώσεις έπι των τακτικών δικαιωμάτων: Έπι πλέον 2 δρχ., και έπι πλοίων λοιπών κατηγοριών μέχρι 3.000 κ.ο.κ. υπό έλληνη κήνη σημαίαν παρέχεται έκπτωσης έπι 10% έπι των προσανθερθέντων, τακτικών δικαιωμάτων.

#### ΕΡΓΑΤΙΚΑ

Νέος Κανονισμός Έργασίας πρόκειται νά άρχιση ισχύων λίαν προσεχώς, είς τον λιμένα του Πειραιώς. Υπολείπεται μία μόνη συνεδρίασης της ειδών συσταθείσης 'Επιτροπής, προκειμένου ό Κανονισμός νά τεθῇ υπ' άριθμο του διοικητικού συμβουλίου του Ο.Λ.Π., πρός έγκρισην.

Συμφώνως πρός το σχέδιον τού νέου καταστατικού χάρτου έργασίας τού λιμένος ή άριθμητή δύναμης του μονίμου έργατον προσωπικού προσωπικού καθορίζεται είς 1.500, έπι τουτων δέ 25 έπι πρότοις θα είναι έργασίας, 125 άρχιεργάταις και 1.350 μονίμοι έργαται. Ο άριθμός των δοκίμων έργατων δίζεται είς 500.

• Οι έπι πρότοις έργασίας άμεινονται δι' έβδομαδιαίων άποδοχών, καθορίζομένων είς το ποσόν των 1.806 δρχ. διά παρεχομένην έργασίαν έξι έργασίμων ήμερων και μίας άργιζας (Κυρ σκήνη).

• Οι άρχιεργάταις άμεινονται δι' έβδομαδιαίων άποδοχών άνερχομένων είς το ποσόν των 1.755 δρχ., δι' έξι έργασίμων ήμερων σύντομης προθήματος του λιμένος την άμοιδην των έργατων έπι άποδοσει, ως έφαρμόζεται έπι τους περισσότερους έπι τών κυριωτέρων λιμένων της 'Ελλαδός και του έξωτερικού.

• Διά τούς έργασίμων είς φορτοεκφορτώσεις δημητριακών και γαιανθράκων 145 δρχ. διά τους μονίμους και 132 δρχ. διά τους έκτακτους.

• Διά τούς έργασίμων είς φορτοεκφορτώσεις έμπορευμάτων έπι πλοίων έξωτερικού - έσωτερικού, 131 δρχ. διά τους μονίμους και 116 δρχ. διά τους έκτακτους.

• Διά τούς έργασίμων είς κομιστικάς έργασίας, μεταφοράν άποσκευών, έργασίας καλύμνως και άποκαλύψεως των έντιπαθρώ έμπορευμάτων 125 δρχ. διά τους μονίμους και 108 δρχ. διά τους έκτακτους.

Εις τάς άνωτέρω άμοιδας περιλαμβάνονται και άποντα τά χορηγούμενα, μέχρι σήμερον, έπι δύδματα. Προσαυξήσεις δε προδεύπονται κατά 75% έπι έργασιν διεξαγομένων κατά τάς Κυριακάς και έξαιρεσίμων ήμερας, κατά 50% έπι έργασιν διεξαγομένων έκτος των λεκανών του λιμένος και κατά 125% κατά τάς Κυριακάς και λοιπάς έξαιρεσίμων, έκτος της λιμενικής περιοχής.

• Επί διεξαγομένων διεξαγομένων είς τον λιμένα 'Ωρωπού ή είς έπετρας περιοχώς μακράν της κατά νόμον λιμενικής περιοχής του Ο.Λ.Π., και έφ' δόσον συντρέχει περίπτωσης διανυκτερέύσεως, τό έργατον ήμερομίσθιον προσαυξήσεις κατά 90% διά τάς έργασίμων και 165% διά τάς έξαιρεσίμων.

• Επί προσθέτων έργασιν (χαρτιαρισμάτα φορτίων είς χύμα), ως και έπι έργα-

σιών φορτοεκφορτώσεως γαιανθράκων (θερμοκρασίας άνω τών 45° Κελσίου) κατά 40% διά τάς έργασίμων και 115% διά τάς έξαρσημάτων.

Καθηεύονται, έξι άλλου, άσφαλτικού ήμερομίσθιον τριών ήμερων, διά τούς δοκίμους έργατας.

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

'Ενωπιον της 'Επιτροπής, ητούς έπειτεράζεται τό νέον Σχέδιον Κανονισμού 'Έργασίας τού λιμένος, ύπεβδηθή πρότασης έπως ή άμοιδη τών λιμενεργατών ύπολογίζεται κατά τόνον.

Η πρότασης αυτή άπηχούσα τάς άποφεις ζηλών μετά τού Ο.Λ.Π. συναλλασσομένων και ίδιατέρως τών μελών της Διεθνούς Ναυτικής 'Ένωσεως, ύπεβδηθή παρά τού διευθυντού αύτης και μέλους της έν λόγω 'Επιτροπής, συνεργάτου μας κ. Θ. Μ. Σαρλή. Δεν γνωρίζουμεν τήν τύχην της. Αί στηλαι τών «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ», κατ' έπανάληψη άσχοληθείσαι με τό έπιμαχον θέμα, είς τό παρελθόν και προσφάτως, ύπεδειξαν ώς την μόνη άρθρην λύσιν τού έργατοκού προθήματος τού λιμένος την άμοιδην τών έργατων έπι άποδοσει, ως έφαρμόζεται έπι τους περισσότερους έπι τών κυριωτέρων λιμένων της 'Ελλαδός και του έξωτερικού.

Δυστυχώς δέν είσηκούσημεν. Διά της τοιάύτης ρυθμίσεως τού λιμενεργατικού προθήματος, έκτος τών άλλων ωφελημάτων διά τόν λιμένα, θά έχωμεν και τά κάτωθι άγαθα άποτελέματα:

α) Θά γνωρίζουμεν οί μετά τού Ο.Λ.Π. συναλλασσομένοι τό άκριβες κόστος της έκτελουμένης έργασίας.

β) Θά άπλουτευθή κατά πολύ ή διαδικασία έλεγχου τών σχετικών λ)σμών και της πληρωμής τών δικαιούχων.

γ) Θά έπέλθη σημαντική οίκονομία είς τόν Προϋπολογισμόν τού Ο.Λ.Π. διά της καταργήσεος πολλών σχετικών ύπερεσών.

δ) Θά σταματήσῃ ή πρόσληψις έργατων, πέραν τού άναγκαιούντος διά τάς φορ)κάς έργασίας άριθμου, καθ' δόσον οί ίδιοι οι έργαται διά νά έχουν ηγήμενας άποδοχών θά έπιδιώκουν τόν περιωρισμένον άριθμον μερισμάτων έργατων.

ε) Διά τόν ίδιον λόγον οί ίδιοι οι έργαται θά έπι διεγαγόμενους τόν καθορισμόν τών έργατοκούν έμπαδων (ποστών) είς τά πλαίσια τών πραγματικών άναγκών της έργασίας.

στ) Θά έπέλθη αύτοκαθαρίσιας τού λιμενεργατικού σώματος άπο τούς τούς φυγόδοντος.

ζ) Θά περιορισθή είς τό έλαχιστον άριθμον τών άρχιεργατών και έπι πρόπτων έργασίας έπι άφελείς τού συνόλου τού έργατοκού σώματος.

η) Τέλος διά της προτεινομένης λύσεως ή διοικήτη τών πραγματικών έργαζομένων θά δειλιτωθή, ό Ο.Λ.Π. θά άπαλλαγή πολλών έπιβαρύσεων και ίχλησεων και τό κόστος τού λιμένος θά μειωθή.

Φρονούμεν ότι ήλθεν ή ώρα ίνα ή Διοίκησις τού Ο.Λ.Π., ητούς έχει δείξει δείγματα τής πρός τόν λιμένα στοργής της, άντιμετωπίση τό λιμενεργατικόν ζήτημα με άποφασιστικότητα και θέλησιν.

#### J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

#### L O N D O N

LONDON E.C. 3

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS,

ADD. TELEPHONE NO. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

#### STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών είς τούς κυριωτέρους λιμένας

Διευθύνεται προσωπικώς ύπο τού "Ελληνος"

#### Kou ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

Γνωστού διά τήν πλήρη κατάρτισίν του είς τά

Ναυτιλιακά ζητήματα.

## ΔΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΝ ΞΕΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

# Παραδίδεται μέγα όχηματαγωγόν

## Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Τὸ Πέραμα ἀπέδειξε διὰ μίαν ἀκόμη φορά τὰς παραγωγικὰς του ικανότητας. Τὴν 24ην Ἰουλίου ἔλαθεν ἐκεῖ χώραν ἡ καθέλκυσις ἐνὸς θαυμαστού σκάφους. Πρόκειται διὰ τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο ἀδελφῶν ἐπιβατηγῶν πορθμείων, τῶν παραγγελεῖντων εἰς τὸ ναυπηγεῖον Ἀναστασιάδη & Τσορτανίδη ὑπὸ τῆς ιταλικῆς ἐταιρίας «Τούριστ Φέρρυ Μπώτ». Τὰ κύρια τεχνικὰ χαρακτηριστικά τοῦ σκάφους: 'Ολικὸν μῆκος 63 μ., ἐσωτερικὸν μῆκος 58,50 μ., μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 34 μ., πλάτος μεγίστου 12,50 μ., πλάτος καταστρώματος ὁχημάτων 10,20 μ., μεγίστου βυθισμάτων 2,20 μ., ὀλίκη χωρητικότης 850 κόροι, καθαρὸς 550 κόροι. Τὸ σκάφος φέρει δύο προωστηρίους μηχανὰς τύπου M.W.M. 1.080 ἵππων ἐκάστη, αἱ ὄποιαι καὶ προσδίδουν ταχύτητα 14,5 κόμβων.

Εἰδικὰ χαρακτηριστικά:

1) Σύστημα πρωρίας ἔλικος κινούμενης διὰ κινητήρος Ντζέλ 180 B.H.P.

2) Δύο καταπέλται (θύραι) πρώρας-πρύμνης κινούμενοι δι' ὑδραυλικοῦ συστήματος.

3) Σύστημα τηλεχειρισμού ἐκ τῆς γεφύρας τῶν πρωστηρίων μηχανῶν καὶ τοῦ συστήματος πρωρίας ἔλικος (remote control).

4) Κλάσις τοῦ Ιταλικοῦ Νηογνώμονος «Ρετζιστρο Ναβάλε Ιταλιάνο».

5) Αὐτόματον σύστημα ἐπιστημάνσεως καὶ κατασέεως πυρκαϊδῶν.

Τὸ πλοῖον θὰ ἔξυπηρτετήσῃ τὸ στενὸν τῆς Μεσῆνας μεταξὺ τοῦ νοτίου ἄκρου τῆς Ἰταλίας καὶ τῆς Σικελίας. 'Η ἀξία του θὰ καταβληθῇ ἐξ ὀλοκλήρου εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα, ἀνερχόμενον εἰς 270.000.000 λιρέτας.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ τοποθέτησις τῆς τρόπιδος ἔγένετο τὴν 16ην Ἰανουαρίου 1968 καὶ ἡ καθέλκυσις τοῦ σκάφους ἐτοίμου πρὸς πλοῦν ἔγένετο ἐντὸς ἔξαιρου.

Κατά τὴν τελετὴν ὡμίλησε διὰ ὀλίγων ὁ δῆμαρχος Περάματος κ. Κοττάκης, ὁ ὄποιος συνεχάρη τοὺς ναυπηγούς διὰ τὸ ἐπίτευγμά των, ἐν συνεχείᾳ δὲ ὁ ἴδιοκτήτης τοῦ ναυπηγείου κ. 'Αναστασιάδης, τονίσας τὸ γεγονός ὅτι τὸ ναυπηγείον εἶναι γνωστὸν καὶ πέραν τῆς Ἐλλάδος διὰ τὴν ἀρτίαν ὀργάνωσίν του καὶ τὰς ὑψηλῆς κλάσεως κατασκευάς του. Τὴν καλυτέραν ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος τούτου ἀποτελεῖ ἡ ἀνάθεσις εἰς αὐτὸ τῆς ναυπηγήσεως δύο πλοίων παρὰ πλοιοκτητρίας ἑταῖροις, ἡ ὄποια ἀνήκει εἰς μίαν ἐκ τῶν πλέον προγενέμενων ναυπηγικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, τῆς Ἰταλίας. «Ἡ μέχρι τούτης σταδιοδρομία τῆς ἐπιχειρήσεως μας, συνέχισεν ὁ κ. 'Αναστασιάδης, ἀπῆτησεν ἰδιαίτερως σκληρῶν καὶ ἐπίπονον ἐργασίαν, διότι, ἐνῷ ὑπῆρχον αἱ τεχνικαὶ γνώσεις καὶ τὸ φιλοπρόδοτον πνεύμα, ἔλειπε τὸ οἰκονομικὸν ὑπόβαθρον.

'Εν συνεχείᾳ ὁ κ. 'Αναστασιάδης, ἀφού ἀνεφέρθη εἰς τὴν συμβολὴν τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ συγχρονισμένου ναυπηγείου καὶ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ἐπιχειρήσεως διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς παραγγελίας ὑπὸ τῆς ιταλικῆς ἐταιρίας, προσέθεσεν ὅτι ἡ ἐπιτυχής παράδοσις τῶν πλοίων τούτων θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν διεύρυνσιν τῆς συνεργασίας μετὰ ξένων ἐταιριῶν καὶ μετὰ τῶν λοιπῶν πιστωτικῶν Ἰδρυμάτων τῆς χώρας.

Ο κ. 'Αναστασιάδης ἔξῆρε περαιτέρω τὴν συνεργασίαν τοῦ ναυπηγείου του μετὰ τοῦ Οίκου Mannesmann, διστις εἶναι ὁ κυριώτερος προμηθευτής τῶν πρώτων ὑλῶν καὶ τοῦ ὄποιου αἱ λίαν εὐνοϊκαὶ διαθέσεις ἔναντι

τῆς ἐπιχειρήσεως συνέδαλον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὴν αὐξουσαν δραστηριότητα τοῦ ναυπηγείου.

### ΞΕΝΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ

«Ὑπάρχει ἐνδιαφέρον ξένων, κατέληξεν ὁ κ. 'Αναστασιάδης, διὰ παραγγελίαν πλοίων μικροῦ καὶ μεσαίου ἐκτοπίσματος εἰς τὴν χώραν μας.

Διὰ νὰ καταστῇ δυνατή ἡ ἀξιοποίησις αὐτοῦ τοῦ ἐνδιαφέροντος, χρειάζονται εὔνοιώτεροι ὅροι χρηματοδότησεως τῶν ναυπηγείων κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν παραγγελιῶν, δυνατότης ἀσφαλίσεως τῶν πιστωτικῶν διευκολύνσεων πρὸς τοὺς ξένους πελάτας καὶ, ἴδιατέρως, προσαρμογῆς τῶν σχεδιαστῶν καὶ τῶν κατασκευαστῶν τῶν πλοίων πρὸς τὰς ὑψηλὰς τεχνικὰς ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν διεθνῶν νηογνωμόνων».

### ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

«Ἀκολούθως ὡμίλησε ὁ ἔφορος τῶν ναυπηγικῶν ἐργοστασίων Πειραιῶς κ. Ἰω. Ἐφραιμίδης, διστις ἐπεσήμανε τὰς δυνατότητας τῶν ναυπηγείων τοῦ Περάματος, τονίσας μεταξὺ ἄλλων τὸ ἔξης: «Μὲ τὸ εἰδικευμένον ἐργατικὸν προσωπικὸν τῶν ἐργοστασίων μας, μὲ τὴν πέραν ποὺ κατέχομεν, εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ δώσωμεν ἔτι μεγαλύτερον διομηχανικὸν παλμὸν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτικῆς Σιδηροδιομηχανίας, κλάδου πολυτίμου διὰ τὴν Ἐθνικήν μας Οἰκονομίαν».

Ἐπωφελούμενοι τῆς εὐκαιρίας ταύτης νὰ εἴπω ὅτι μὲ τὰς Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ, μὲ τὰ ναυτικὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς καὶ τοῦ Περάματος ὅπου χιλιάδες νέοι στηλοβάται τὴς τέχνης ἐκπαιδεύονται, μορφώνονται καὶ εἰδικεύονται, μὲ τὰς ἐργοστάσια τοῦ Βόλου, τῆς Χαλκίδος, τῶν Ἀθηνῶν, τῆς Θεσσαλονίκης καὶ τῆς

Πάτρας καὶ πλείστων ἄλλων πόλεων, ἡ Ἐλλὰς συντόμως θὰ καταλάβῃ ἐξέχουσαν θέσιν εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνιστικὸν στίθιον τῆς διομηχανικῆς καὶ ναυπηγικῆς κινήσεως.

«Ἡδη σημειώνεται ὅτι ἡ διομηχανικὴ καὶ ναυπηγικὴ θέσις μας εἰς τὸν διεθνῆ ὄριζοντα ἔχει ἐξέχουσαν σημασίαν. Ἀπόδειξις ὅτι ὁ Ιταλικὸς Οίκος ἔξετίμησε δεόντως τὰς ικανότητας τῶν ναυπηγείων μας καὶ ἀνέθεσε μὲ ἐμπιστοσύνην τὴν ναυπήγησιν τῶν δύο πορθμείων του εἰς ἑλληνικὸν ναυπηγείον».

### ΠΑΡΑΙΝΕΣΙΣ ΔΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ

«Ἀκολούθως ὡμίλησε δι' ὀλίγων ὁ κ. Φράνζα, διευθυντὴς τῆς πλοιοκτητηρίας ἐταιρίας, διστις, μεταξὺ ἄλλων, ἐτόνισε τὰ ἔξης:

«Ἐπιμυμά νὰ εὐχηθῶ ὅπως, ἡ κοινὴ πραγματοποίησις αὐτῆς τῆς ἐργασίας, ἀντιπροσωπεύση τὴν συνέχισιν τῆς ἐνθαρρύνσεως διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μεγαλυτέρας δραστηριότητος καὶ συνεργασίας μεταξὺ τῶν χωρῶν μας, ὥστε νὰ είναι πλησιέστερα καὶ ἡνωμέναι καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς οἰκονομικῆς ἀνάπτυξεως, ὅπως ἡνωμέναι ὑπῆρχαν ἀπὸ τοὺς χρόνους τῆς Μεγάλης Ἐλλάδος εἰς τὸ πνεύμα τῆς παραδόσεως καὶ εἰς τὸ πολιτισμόν».

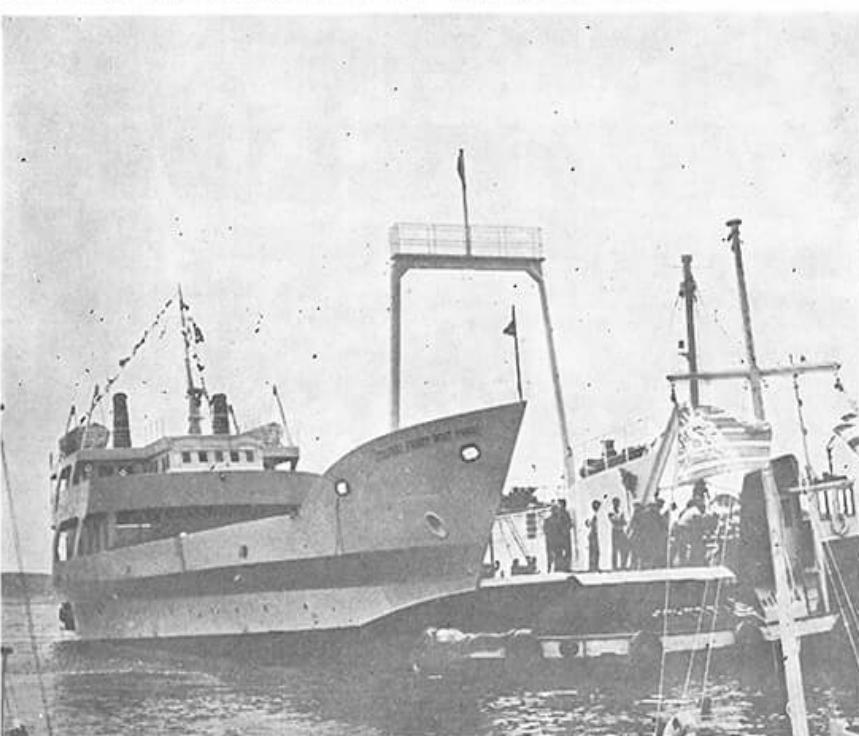
Ἀκολούθως ἡ κυρία "Ολγα Φράνζα Μοντέλο ἔθρασεν ἐπὶ τοῦ νεοτεύκτου σκάφους τῆς πατροπαράδοτον φάλην μὲ τὸν καμπανίτην, τὸ δὲ πλοίον ὠλίσθησε εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τὰ χειροκροτήματα τῶν παριστάμενων.

«Ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς παρέστησαν εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως ὁ Νομάρχης Πειραιῶς κ. Καλογερόπουλος καὶ ὁ δῆμαρχος Περάματος.

### ΕΓΓΥΗΣΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Τὸ δεύτερον ἀδελφὸν σκάφους θὰ παραδοθῇ μετ' ὀλίγους μῆνας.

«Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ Εθνικὸν Συμβούλιον Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς ἐνέκρινε τὴν παροχὴν ἔγγυήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν μεσολαβούσαν Τράπεζαν διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς ναυπηγήσεως εἰς τὸ ναυπηγείον 'Αναστασιάδη & Τσορτανίδη τῶν δύο όχηματαγωγῶν κλειστοῦ τύπου, εἰδικῆς κατασκευῆς, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ατμοπλοΐας Δ. Κυριακοῦ, ὑπὸ τὸν δρόν τῆς υψώσεως ἐπ' αὐτῶν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, μέχρι τούλαχιστον τῆς ἐξοφλήσεως τοῦ χορηγηθησομένου δανείου.



Τὸ καθελκυσθέν όχηματαγωγόν διὰ λογαριασμὸν 'Ιτιλαν' ἐφοπλιστῶν

april 1968  
construction  
begins on a  
series of  
**SD 14 - type**  
**14.000-ton**  
cargo vessels at  
**HELLENIC SHIPYARDS**  
**Skaramanga, Greece**



## Μεγαλύτερα σκάφη - Περισσότεροι οι κίνδυνοι

# ΠΩΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΥΝ ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ ΤΑΣ ΕΞΑΙΓΕΙΣ

ΑΞΙΟΥΤΑΙ Ο ΤΡΙΠΛΑΣΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

## Σχετική θέματα αμερικανού άσφαλιστού

Γνωστή ή κρατούσα διαφορά άπόψεων μεταξύ άσφαλιστών και έφοπλιστών περί το ύψος των άσφαλιστρων διά την κάλυψιν των κινδύνων των μεγαθηρίων δεξαμενοπλοίων. Οι άσφαλισται διέδων, μετά την «Τόρρεϋ Κάνυουν», τὸν τριπλασιασμὸν τῶν μέχρι πρὸ τοῦ καταβαλλομένων διὰ τὰ μεγάλα τάνκερς — μέχρι τῶν ἐκατὸν χιλιάδων τόνων. Οἱ έφοπλισται κατάπληκτοι ἐπληροφορήθησαν τὰς ὑπερβολικάς αὐτὰς ἀξιώσεις τῶν άσφαλιστών. Δὲν ήσαν προητοιμασμένοι. Τινὲς εἶχον προσυμφωνήσει τὸ ἐνοίκιον τῶν πολυετῶν χρονοναυλώσεων τῶν παραγγελθέντων τάνκερς μαμούθ, βάσει τῆς προϋποταμένης κλίμακος ἀσφαλίστρων. Ζημίας σημαντικάς ἀντιμετωπίζουν τώρα.

Καὶ ή περὶ τὰς ἀσφαλίστρες συζήτησης, ὅπεις καὶ αἱ διαπραγματεύσεις, συνεχίζονται. Αἱ έκατέρων διατυπωμέναι ἀπόψεις προβάλλονται ἐπιμόνως. Πρόκειται περὶ σοδαρᾶς ἐπιβαρύνσεως. Τὰ ἔτσις ἀσφαλίστρα ἐνὸς δεξαμενοπλοίου 200 χιλ. τόν. θὰ φθάσουν ἡ καὶ θὰ ὑπερβούν τὰς 350 χιλιάδας δολαρίων ἐπὶ ἡσφαλισμένης ἀξίας 15 ἑκατομ. δολ.

Πρὸς ἐνημέρωσιν ἐπὶ τῶν ἀπόψεων τῶν Ἀμερικανῶν ἀσφαλιστῶν δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰ κυριότερα σημεῖα θομίδιας τοῦ ἐκτελεστικοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Ἀμερικανικοῦ 'Ινστιτούτου τῶν Ναυτασφαλιστῶν κ. Carl E. McDowell, σχετικῶς μὲ τὸ δόλον θέμα τῶν κινδύνων τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Ο Ἀμερικανὸς ἀσφαλιστὴς ἀνέπτυξε τὰς ἀπόψεις του κατὰ τὴν πρὸ μηνὸς συγκλητίσαν διάσκεψιν τῆς κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀμερικανικοῦ 'Ινστιτούτου τῶν Πετρελαίων (Τμῆμα Μεταφορῶν) εἰς Οὐλλιλαμσμπουργκ τῆς Βιργινίας. Η θομίδια του τιτλοφορεῖται «Ἄλλας πόψεις τῶν ναυτασφαλιστῶν ἐπὶ τῶν συγχρόνων δεξαμενοπλοίων».

Ο κλάδος τῶν ἀσφαλίσεων εὐρίσκεται ἀντιμέτωπος δύο χαρακτηριστικῶν γνωρισμάτων τῆς συγχρόνου οἰκονομικῆς κοινωνίας μας: τῆς ἐκτιμήσεως τῶν ἀσφαλιστῶν κινδύνων πρὸ μιᾶς τόσων ταχεῶν μεταβολῶν, τῆς διεξαγόρας τῶν ἀσφαλισμένων ἀξιῶν, τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν καὶ τῆς συγκεντρώσεως τῶν ἡσφαλισμένων κινδύνων εἰς διλιγωτέρας μονάδας.

Τὰ χαρακτηριστικά αὐτὰ γνωρίσματα εἰναι ἐμφανῆ, κατὰ δραματικὸν τρόπον, εἰς τὸν τομέα τῆς μεταφορᾶς πετρελαίων καὶ ἔχουν ἀμέσως ἐπτρέψει καὶ τὸν ἀσφαλιστικὸν τομέα.

Ως δοιοι γνωρίζομεν, τὸ «Τόρρεϋ Κάνυουν» ἐκόστισεν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ σκάφους 16.500.000 δολαρία. Εἶναι θομὼς γνωστὰ τὰ σχετικὰ ποσά τῶν πλέον ἀξιοσημείώτων παγκοσμίων ναυτικῶν ἀπωλειῶν τοῦ παρελθόντος; Διὰ τὸ «Τίτανικός λ.χ. τὸ ὅποιον ἀπώλεσθ τὸ 1912, ἔχειρισθαι 7.500.000 δολάρια διὰ τὴν ναυπήγησίν του καὶ τὸ «Moro Castle» — ἀπετεφόδη τὸ 1934 — εἶχεν ἐκτιμῆθη μόλις 4.300.000 δολαρία. Καὶ καθ' ὅσον ἀφορᾷ εἰς ναυτικάς ζημίας, ἀς ἐνθυμηθῶμεν τὴν περίεργον καὶ ἀπρόβλεπτον ζημίαν εἰς τὸ ναυτασφαλιστικὸν πεδίον, τὴν προκληθεῖσαν ἀπὸ τὴν καταγίδαν Μπέτου κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1965. Αἱ ζημίαι σκάφους καὶ φορτίου ἀποτελοῦν καθημερινὰ συμβάντα, οὐχὶ δικαὶα καὶ αἱ ζημίαι ἔναντι τοῦ λογαριασμοῦ Builfer's Risk. Εἰς μίαν δεδομένην στιγμὴν κατεδάνθησαν 18.000.000 δολαρία — κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ὁ μεγαλύτερος διακανονισμὸς τῆς περιπτώσεως τοῦ «Builfer's Risk» εἰς τὴν ιστορίαν. Συνέβη, πρόγματι, κατὰ τὴν καταγίδαν Μπέτου καὶ κάπι τοις στόχοις. Δύο πλοῖα τῶν Λάικς Μπρόδερς, τὰ ὅποια εὐρίσκοντο ὑπὸ συμπληρωματικῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Avondale ἄνω τῆς Νέας Ὁρλεάνης, ἀπεστάσθησαν ὑπὸ ἔντασιν διάνευμον 160 μιλίων καθ' ὥραν καὶ παλιρροιακὸν κῦμα 12½ ποδῶν ἀνὰ τοῦ κανονικοῦ, ἀπὸ τὰ δρυμητήρια τῶν ναυπηγείων καὶ ὀδήγησαν ὑπὸ τοῦ διάνευμον πρὸς τὰς πηγὰς τοῦ ἔκει ποταμοῦ. Τὸ ἔντασιν διάνευμον 65 - 110 ποδῶν. Τὸ ἔντασιν, εὐρεθὲν εἰς ἐπισφαλή θέσιν ἐπὶ τῆς δύνης, ὠλίσθησε καὶ κατέπεσεν ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ

τοῦ 74.766 τόννοι ἔκαστον. Τὰ ὑπὸ παραγγελίαν δεξαμενότοις κατὰ τὴν Ιηνίου Ιουλίου 1967 ἦσαν κατὰ μέσον δροῦ 112.076 τόννοι d.w. ἔκαστον. Τὸ σύνολον αὐτῶν ἀνερχόμενον εἰς 254 σκάφη ἥποιον πρὸς 1.988 T2, δηρε σημαίνει ἀναλογίαν 7,8 πλοίων πρὸς 1. Σήμερον 40 πρήποντα τῶν τοιούτων γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων εὐρίσκονται ἐν ὑπερεσίᾳ καὶ 170 ὑπὸ παραγγελίαν. Η κατασπορὰ τῶν (ἀσφαλιστικῶν) κινδύνων μειοῦται. Η συγκέντρωσις τῶν κινδύνων εἰς μεγάλας μονάδας κλιμακούνται σταθερῶς.

Η ίδια κατάστασις ὑφίσταται καὶ εἰς τὰ μπάλκα κάρριερς. Αὐτά τὸ 1960 μετέφερον τὸ τέατρον τῶν διὰ θαλάσσης διακινουμένων ἔξι κυρίων φορτίων εἰς χύμα. Τὸ 1966 τὰ μπάλκα κάρριερς εἶχον συγκεντρώσει σχεδὸν τὰ δύο τρίτα τῶν μεταφορῶν αὐτῶν. Τὸ 1957 τὰ μπάλκα κάρριερς ἦσαν κατὰ μέσον δροῦ 7.300 τόννων ἔκαστον τὰ παραδοθέντα κατὰ τὸ 1967 ἦσαν κατὰ μέσον δροῦ 41.600 τόννων ἔκαστον κατὰ τὰ μέσα 1967 τὰ ὑπὸ παραγγελίαν μπάλκα κάρριερς περιελάμβανον 100 μπάλκα κάρριερς ἄνω τῶν 60.000 τόννων d.w. ἔκαστον.

Καὶ ἡ κατάστασις ὑφίσταται ἐγγὺς — «ἔπι θύραις» — διὰ τοὺς ναυτασφαλιστάς. Κατὰ τὴν περίοδον 1950 - 1965 τὸ μέγεθος καὶ ἡ ἐκτίμησις τῶν σκαφῶν, τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ βιβλία τοῦ Ἀμερικανικοῦ Συνδικάτου 'Ασφαλίσεως Σκαφῶν («American Hull Insurance Syndicate») πήξηθησαν σταθερῶς εἰς τρόπον ὃστε τὸ μέσης χωρητικότητος πλοίον τοῦ 1950 8.100 περίπου τόννων γκρός, εἶχεν ἡσφαλισμένην ἀξίαν 1.500.000 δολαρία. Τὸ 1965 ἔγινε 14.700 τόννων γκρός ἡσφαλισμένον διὰ 4.800.000 δολαρία.

## ΤΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ

«Ἄξετασθούν τώρα μερικὰ εἰδικὰ παραδείγματα κοινοῦ συμφέροντος, διὰ τοὺς ἀ-

## ΜΟΝΔΕΣ & ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΙ

Κινούμεθα ὑπὸ γεωμετρικοὺς ρυθμοὺς πρὸς μεγαλυτέρους κινδύνους, συγκεντρουμένους εἰς μονάδας μεγαλυτέρας. Η κατασπορὰ τοῦ κινδύνου, ἡ τόσον ἐπιθυμητὴ διὰ τὸν ἀσφαλιστην, περιορίζεται.

Η παγκόσμιος χωρητικότης δεξαμενοπλοίων κατὰ τὴν Ιηνίου Ιουλίου 1967 ἀνήρχετο εἰς 110.500.000 τόνους d.w. Ο μέσος δρος χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων τῶν παραδοθέντων κατὰ τὸ πρῶτον ἥμισυ τοῦ 1967

## 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
BREMEN 1 Wegesende 3 - 4	Priv. 2290860, 462328 Tel. 310424 Telex 0244151	NORDENHAM P. O. Box 98 Tel. 811 Priv. 881 Telex via 0244151
BREMERHAVEN Kaisershafen	Priv. 446176 Tel. 45842 Telex 0238876	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Priv. 20268 Telex via 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 26235 Telex 026236	Wilhelmshaven Tel. 26235 Telex via 0253375
TELEGRAMS "E R M I S" Represented also at LÜBECK & KIEL		

σφαλιστάς και πλοιοκτήτας πετρέλαιοφόρων. Χαρακτηριστικά αι περιπτώσεις τών «Malmohus», «Esso Malaya» και «Myrina».

Τό «Malmohus», 93.250 τόνων, ναυπηγήθηκε από τα ναυπηγεία Κόκκουμα της Σουηδίας, ταξινομημένον είς τόν Νορβηγικὸν Νησιών μονον και παραδόθεν τό 1965, ένεφάνισεν άδυντας σημεία εἰς τήν πρώρα του. Ως είπε τεχνικός άρμοδιος: «...παρ' δύλγον νά χάσῃ την πρώταν του». Έχειάσθησαν έκτεταμένα ένισχυσεις διὰ τήν έπανορθωσιν τῆς καταστάσεως τού πλοίου.

Μία δημοσιογραφικὴ ἀνταπόκρισις ἐκ Λονδίνου, δημοσιεύθησε εἰς τούς «Τάμις τῆς Νέας Υόρκης» τήν 9ην Μαρτίου 1968, ἀνέφερεν:

«Ἀπεκαλύφθησαν σοδαράι κατασκευαστικά ἀδυναμίαι εἰς ἀρκετά μεγάλα δεξαιμενόλιασ... ὑπὸ κατασκευὴν ἢ καὶ παραδόθεντα προσφάτως ἀπὸ τά ναυπηγεία εἰς διάφορα μέρη τοῦ κόσμου... Ὁρισμένα σκάφη ἔπειτεν παραστρέψαν ἀπὸ τὰς δοκιμάς ἢ τὰ πρώτα ταξιδία των, ὑπὸ κακοκρίσιν, μὲ ἐσωτερικὰ τήματα τῶν ἔνισχυσεων τοῦ σκάφους στρεβλώμενα. Έχειάσθησαν έκτεταμέναι τροποποιήσεις.

»Τὰ δεξαιμενόπλοια τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων περιλαμβάνουν τὸ μεγαλύτερον τῶν ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ ναυπηγένετων, τὸ χωρητικότητος 190.000 τόνων «Myrina», ἡ παράδοσις τοῦ ὅποιου εἰς τήν Σὲλλ ὑπὸ τῶν ναυπηγείων Χάρλαντ - Γούλφ τοῦ Μπέλφαστ καθυστέρησε λόγῳ ἐσωτερικῶν στρεβλώσεων κατὰ τήν διάρκειαν τῶν δοκιμῶν τοῦ παρελθόντος 'Ιανουαρίου.

»Πλέον σοδαράι περίπτωσις εἶναι ἡ τοῦ «Esso Malaya», χωρητικότητος ἔπιστης 190.000 τόνων (d.w.), ἡ παράδοσις τοῦ ὅποιου εἰς τήν «Εσσο» ύπὸ τῶν ναυπηγείων τοῦ Κιέλου καθυστέρησεν ἐπὶ ἔτι σχεδόν μῆνας, λόγῳ τῆς ἀνάγκης τροποποιήσεων. Εξῆλθεν εἰς δοκιμάς τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον.

»Φαίνεται ὅτι αἱ ἀνωτέρω ἀνωμαλίαι ἐδημιουργήθησαν ἐκ τῆς καταβληθείσης προσπαθείας δι' ἐλαφροτέρας κατασκευάς, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ὀλιγωτέρου χάλυβος καὶ τῆς ναυπηγήσεως πλέον οἰκονομικοῦ σκάφους. Ταυτοχρόνως, τὸ ταχέως αὐξανόμενον μέγεθος τῶν δεξαιμενοπλοίων ἔχει δημιουργήσει προβλήματα ἀντοχῆς (stress).

»Τὸ «Myrina» ἐνεγράφη εἰς τὸν Νησιών μονον τὸν Λόύδης Ρέτζιστερ καὶ τὸ «Esso Malaya» εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν

Νησιών μονον.

»Συνοτὸς δὲν είναι ἡ ἀσκησις κριτικῆς. Παραδόπτει αὐτῇ. Ἀπλῶς τονίζεται τὸ μέγεθος τῶν προβλημάτων ποὺ ἀντιμετωπίζουν ὡς καὶ τὸ ὄμοιοθεῖον δι' αὐτὰ ἐνδιαφέροντας σφαλιστῶν καὶ πλοιοκτητῶν.

#### ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ

Ποιά τὰ ζητήματα τοῦ συγχρόνου δεξαιμενοπλοίου καὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐπίσης αὐτοῦ δραστηριότητος; Οἱ ἀφοπλισταὶ ἔχουν τοὺς οἰκονομικούς κινδύνους: οἱ ἀσφαλισταὶ τοὺς ἀσφαλιστικούς. Γνωρίζουν δοκιμαστικά τὰς στατιστικὰς μεγέθους: Ἐν ἀρχῇ τὸ δεξαιμενόπλοιον T2 χωρητικότητος 16.756 τόνων d.w. διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ «Universe Apollo» τῶν 114.356 τόνων τὸ 1959. Τὸ «Τόρρεϋ Κάνουν» τῶν 118.000 τόνων καὶ μετέπειτα τὰ δεξαιμενόπλοια τοῦ συγκροτήματος Λούντην τῶν 312.000 τόνων, τὰ δόποια ναυπηγούνται, ὡς καὶ προβλεπόμενον τῶν 500.000 τόνων. Οὐλος ὁ κόσμος δεικνύει εὐασθήσιαν διὰ τὰ 800.000 διεργατικά πετρελαίου τοῦ «Τόρρεϋ Κάνουν», τὰ δόποια διέρρευσαν. Τί θά εἴπωμεν διὰ τὴν μὴ ἀπίθανον ἀπώλειαν 2.250.000 διεργατῶν; Η εὐασθήσια μας ἀνέχεται σύνολον θυμάτων 150 ἐξ ἀεροπορικῆς προσκρούσεως. Θὰ ὑπάρξῃ δῆμας ἀνοχῆς διὰ σύνολον 1.000 θυμάτων ἢ διὰ τὰς συνεπείας τῆς διαρροῆς 2.250.000 διεργατῶν πετρελαίου, καὶ αὐτὰ χωρὶς νὰ γίνῃ λόγος διὰ τὰς ἀξίας σκάφους καὶ ζωῆς;

#### ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἀφοπλιστῶν διὰ τὴν στάσιν τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ καθορισμοῦ τῶν ἀσφαλιστρῶν διὰ τὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα εἶναι δικαιολογημένον. Οἱ ἀσφαλιστικὸς κόσμος κατανοεῖ ὅτι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς πλοιοκτησίας, τὰ ἀσφαλιστρά θὰ ἔχουν τεραστίαν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν μακροχρόνων ναυλώσεων ὡς καὶ τῶν ἔξόδων ἐκμεταλλεύσεως. Οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν πρέπει νὰ ἔξερθιζονται διὰ τὸν ισχυρισμὸν πλοιοκτήτου, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ θέτουν ἐν ἀμφιβόλῳ αὐτὰ ταῦτα τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τοιούτων μεγάλων πλοίων, λόγῳ τῆς ἀπειλῆς τοῦ τριπλασιασμοῦ σχεδόν τῶν ἀσφαλιστρῶν.

Καὶ καθ' ὅσον ἀφορᾷ τοὺς Ἀμερικανοὺς ἀσφαλιστάς σκαφῶν, ὁ ισχυρισμὸς τῆς ὑπερβολικῆς ἀντιδράσεως δι' ἓν τοῦ καθορισμοῦ πλοιοκτήτων, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ θέτουν ἐν ἀμφιβόλῳ αὐτὰ ταῦτα τὰ οἰκονομικὰ πλεονεκτήματα τοιούτων μεγάλων πλοίων, λόγῳ διότι οὔτε καν καθορίσει τὰ ἀσφαλιστρά. Ακόμη καὶ τώρα εἶναι ὑπερσπη-

σχολημένοι μὲ τὴν συγκέντρωσιν τοῦ μεγίστου δυνατοῦ ὀριθμοῦ στοιχείων διὰ μίαν δικαίαν ἐκτίμησιν τῶν πραγμάτων.

Λόγῳ τοῦ μεγέθους καὶ τῶν ἐπιβαλλομένων πρακτικῶν περιορισμῶν, τὰ γιγαντιαῖς δεξαιμενόπλοιοι δημιουργούν νέα καὶ μοναδικὰ προβλήματα. Τούτο γνωρίζομεν ὅλοι. Οἱ ἀσφαλιστῆς ἐνδιαφέρεται τόσον σούσον καὶ ὁ ἀφοπλιστής διὰ τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν ικανοποιητικὴν ὀργάνωσιν. Οἱ ἀσφαλιστῆς ἐρευνᾷ τὴν ὑπαρξίαν ἀσφαλῶν λιμένων διὰ φορτώσεις καὶ ἐκφορτώσεις, διὰ καταφύγια, ὡς καὶ διὰ τὴν ὑπαρξίαν μονίμων δεξαιμενῶν μὲ ἐπαρκεῖς εὐκολίας, ἀμέσως διαθέσιμων, ἐπαρκούς Ισχύος ναυαγοσωστικῶν καὶ ικανών πλοηγῶν. Ενδιαφέρεται προσέτι ὁ ἀσφαλιστής διὰ τὴν ἐπάνθρωσιν τῶν πλοίων μὲ καλῶς κατηρτισμένους καὶ ἐμπειρίους ἀξιωματικούς καὶ πληρωμάτα.

Η ἑκατασκευῆς ίσχυς καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ εὐελιξίας καὶ χειρισμοῦ τῶν πλοίων ἐνδιαφέρουν ἐπίσης τὸν ἀσφαλιστήν. Εἰς ποιὸν σύντομον χρόνον δύναται νὰ σταματήσῃ τὸ πλοίον; Πῶς ὑπακούει εἰς τὴν διακυβέρνησιν τοῦ στόντον τοῦ πλοίου πίπτη κάτω τῶν, φέρει πεπίνην, ἔξι μιλίων;

Οἱ ἀσφαλιστῆς ἐνδιαφέρεται νὰ γνωρίζῃ τὰ δρομολόγια (τὴν πορείαν) τῶν πλοίων ὡς καὶ τὰς συνθήκας τὰς καιρικὰς καὶ τὰς κινήσεις, τὰς ἐπικρατούσας κατὰ μῆκος τοῦ δρομολογίου των. Ενδιαφέρεται ἐπίσης καὶ ἐπιθυμεῖ νὰ ἔχῃ ὁ ἀσφαλιστής λεπτομερεῖς πληροφορίας πλήρους ἐνημερώσεως διὰ τὰ δρομολόγια τῶν πετρελαιοφόρων, διὰ τὰς καιρικὰς συνθήκας εἰς διαφόρους ἐποχάς τοῦ έτους, διὰ τὰς κατ' ἑτοχάς ἀπαιτήσεις ὡς πρός τὰς γραμμὰς φορτώσεως, διὰ τοὺς λιμένας ἐπισκεψών, διὰ τὴν ὑπαρξίαν διαθεσίμων μονίμων δεξαιμενῶν, διὰ τὸ κόστος ἐπισκεψών, διὰ τὸ κόστος ρυμουλκήσεως, καθαρισμού τῶν δεξαιμενῶν καὶ διὰ παρομοίους συντελεστάς κόστους. Ολαὶ αὐταὶ αἱ πληροφορίαι πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δψιν κατὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν κινδύνων τοῦ πετρελαιοφόρου.

Σχετικῶς μὲ τὰ ἀνωτέρω, τὸ Ἀμερικανικὸν Συνδικάτον «Ασφαλίσεως Σκαφῶν καθώρισε, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ έτους, σπως διατυπώντας γραπτῶς «αἱ πρὸς ἀσφαλιστικὴν ἀξιολόγησιν ἀπαιτήσεις διὰ τὰ δεξαιμενόπλοια μαμμούθ». Πληροφοριακῶν ἐπισυνάπτεται κατάλογος στοιχείων ίδιατέρου ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς ὡς πρὸς τὴν ἐκτίμησιν τῶν κινδύνων τῶν πλοίων τῆς κλάσεως αὐτῆς.

Ἐνδιαφέρει περαιτέρω νὰ γίνῃ γνωστὸν ὅτι τὸ Ἀμερικανικὸν Συνδικάτον ἔχει κάμει ἐν μοναδικὸν δῆμα τοῦ πρόσδιος, χάριν τῆς διαδικασίας τῶν ἐκτίμησεων. Προσέλαβε προσφάτως εἰς τὴν ὑπηρεσίαν του τὸν Ἀρχιπλοίαρχον τῶν United States Lines τὸν καὶ Κυβερνήτην τοῦ πλοίου τῆς γραμμῆς «United States» καὶ χάρις εἰς τὴν «Εσσο», ἔχει ἐντάξει αὐτὸν εἰς τὸ ἐν Γρενόβλη πρόγραμμα τῆς Ναυτικῆς Ἐρεύνης καὶ Κέντρου Ἐκπαίδευσεως, ὅπου δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ ἀπὸ τὰς ἔξαιρετους εὐκαιρίας, τὰς ὀποίας παρέχει τοῦτο προκαταρκτικῶς, διὰ τὴν διακυβέρνησιν ἐνὸς τῶν μεγάλων δεξαιμενοπλοίων τῆς «Εσσο» εἰς τὰ δρομολόγια Περσικοῦ Κόλπου - Βορείου Εύρωπης. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐκτίμησιν μεγάλως τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας τῆς «Εσσο» καὶ ἐνθαρρύνεως τῆς προσταθείσας περὶ συγκεντρώσεων κάθε σχετικοῦ μὲ τὰ τάντον μαρμούδη στοιχείου. Τούτο ἀποτελεῖ ἀξιόλογον παράδειγμα συνεργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστῶν καὶ εἶναι ὀλκιῶδες αὐτὸν τὸ πόσιον ἐπιθυμοῦν νὰ ἐνθαρρύνουν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν οἱ ἀσφαλισταί.

Τούτης εἶται διὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν καὶ ὅλα μέσας ἐλευθέρας ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν. Αἱ ἀρνητικαὶ στάσεις δὲν πρέπει νὰ γίνουν ἀνεκταί. Πρέπει νὰ συνενώσωμεν τὰς πληροφορίας περὶ στάχυμάτων καὶ χρησίμου εμπειρίας καὶ νὰ ἀνταλλάσσωμεν πληροφορίας

#### 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, Steinweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,  
Telex "SIPCO" No. 02 13445

Branch offices at :

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

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

μετ' ειλικρινέας ώς καὶ νὰ διατυπώνωμεν τὰς διὰ πληροφορίας ἀνάγκας μας καὶ νὰ μὴ τὰς ἀποκρύπτωμεν σπιθεῖν τῶν κεκλεισμένων θυρῶν τῶν «Τεχνικῶν Ἐπιτροπῶν». Δὲν πρέπει νὰ ἔχωμεν ἀποκλειστικάς διεθνεῖς διασκέψεις περὶ ἀσφαλείας — ὅπως εἰς τὸ Μπράιτον τὸ 1967 — καὶ διαλείμματα ἐτῶν μεταξὺ τῶν. Τὸ παλιρροιακὸν κῦμα τῆς ἀνάγκης θὰ μᾶς ὠδήσῃ πρὸς τὸ ἑξῆς εἰς τὴν ἡμέραν, ἥμισυ μᾶλι πρὸς τὸ ἑστατερικόν, ὅπου θὰ γίνωμεν «τεκμαρταὶ ὀλικαὶ ἀπώλειαι» ἐάν δὲν κλιμακώσωμεν τὸν ρυθμὸν τῆς μεταβολῆς εἰς τὴν συνεργασίαν μας.

Καὶ ἐπὶ τοῦ ἑρώτηματος: «Ποιοῖς εἶναι αἱ ἀπόψεις τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὰ σύγχρονα

δεξαμενόπλοιοι;», ή ἀπάντησις εἶναι ἀπλῆ. Καθωρίσθηκε ἡ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἐκμεταλλεύσεως θέσις τῶν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς βιομηχανίας πετρελαίων. Εἶναι πλέον γεγούνδη ἡ παρουσία τῶν εἰς τὰς μεταφοράς. Ἀποστολὴ τοῦ ἀσφαλιστοῦ εἶναι νὰ παράσχῃ τὴν προστασίαν του βάσει ἀσφαλίστρων λογικῶν καὶ δικαίων δι' ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, καθωρίσμενά ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἀρίστης ἐφικτῆς γνώσεως τῶν συνθηκῶν τῆς κινήσεως καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. Μετὰ συμπαθείας ἀποβλέπομεν εἰς τὰ προβλήματα τῶν ἔφοτλιστῶν, μὲ τὴν αὐτὴν συμπάθειαν ὃς ἀποβλέψουμεν καὶ αὐτοὶ εἰς τὰ ἴδια μας (τῶν ἀσφαλιστῶν).

λων κάμψεων (automatic hog/sag indicators), τῶν συσκευῶν καταγραφῆς θυμισμάτων, τῶν συστημάτων ἐξερευνήσεων πρώτων καὶ γάστρων τῶν μέσων ρυμούλων καὶ ἀγκιστρῶν προσδέσεως, πρὸς ρυμούλων καὶ τῶν πυροσδεστικῶν μέσων ὡς καὶ τῶν μέσων ἀσφαλείας.

4) Στοιχεῖα Δεξαμενῶν καὶ Φορτοεκφορτωτικῶν μέσων:

Στοιχεῖα μέσων πλυντηρίων τῶν δεξαμενῶν φορτοεκφορτωτικῶν μέσων, συμπεριλαμβανομένων τῶν εἰδικῶν μέσων πρὸς διευκόλυνσιν φορτώσεων καὶ ἐκφορτώσεων ἐν πλήρωσην μετρήσεων τῶν δεξαμενῶν καὶ τῶν σημείων ἐντοπισμοῦ τῶν ἐνδειξένων τῶν πρὸς χρήσιν εἰς τὰς δεξαμενὰς διαθεσιμῶν δεροσυμπιεστῶν ὑψηλῆς ζικανθητηρίας.

5) Νησιγνώμονες:

Ταυτότητας τοῦ Νησιγνώμονος ὑπὸ τοῦς κανόνας κλάσεως τοῦ δοπού θὰ ναυπηγηθῇ τὸ σκάφος καὶ θὰ διατηρηθῇ ἀκολούθως.

#### ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

1) Στοιχεῖα τῆς ἐμπορικῆς ἐκμεταλλεύσεως, τῶν προβλεπομένων φορτίων καὶ τῶν δρομολογίων καὶ ἀμφότερα τὰ ἔμφορτα καὶ ἄφορτα ταχεῖδια καὶ μὲ ιδιαιτέρας διακρίσεις καὶ διαφορά περιορισμένων η ἀδιαθετεῖς περιοχᾶς ναυσιπλοΐας ἀνά τούς τὰς ὀπενανούς, εἰς τὰς ἔγγεις τῶν λιμένων περιοχᾶς ὡς καὶ ἐντὸς τῶν λιμένων ἐκτακτοί πρωτοδουλίας ητίς ἀφίεται εἰς τὸν Πλοίαρχον διὰ παρέκκλισιν ἀπὸ τῶν προκαθητορισμένων δρομολογίων δημητρίας περίπτωσιν ἐπειγόντων ἀγάγης ἄλλων λιμένων κατὰ τὴν φοράν τοῦ δρομολογίου.

2) Διαδικασίαι: εἰσόδου εἰς λιμένας καὶ ἀπόπλου, ἔλικον, πρυμνίαις ἔδρανων, πηδαλίου, δενθητικῶν μηχανῶν, διμιούρησης παραμετρίου μετὰ περιγραφῆς τῶν γειριστηρίων, τοῦ συστήματος προειδοποιητικῶν ἐνδειξεων, τῶν συστημάτων κλεισμάτων (shut down devices), τῶν μέσων πλευρικῆς έθελης εἰς, δις π.χ. πρωτοίων καὶ πρυμνίων ὑστεικῶν μεσάδων, τῆς φύσεως καὶ λειτουργίας τῶν μετὰ σύριματος δροσόλικων ἀγκυροθολίας (parapholder), καὶ τοῦ ἐντοπισμοῦ τῶν γειριστηρίων των, π.χ. εἰς τὴν γέφυραν η τὰ κιγκλιδώματα τοῦ πλοίου τῶν μέσων ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων δλων τῶν εἰδικῶν συστημάτων (devices), δις π.χ. τῶν ἀθημάτων δεικτῶν τῶν κυρτῶν καὶ κοί-

3) Πλοίαρχοι: περὶ τῶν ὑψηστατικῶν εἰδοπλῶν, εἰς τοὺς ἀκραίους σταθμούς η διὰ μεταφράσεων, τῶν χρηματοποιηθησομένων διὰ φόρων η ἐκφράσταις τῶν πρὸς τοῦ ἀπαγγειλθησμένων χρόνου.

4) Μέθοδον φορτώσεως καὶ ἐκφράστωσης πρὸς ἔξαρσησιν τῆς ἐλαχίστης δυνατῆς τάσεως (stress) εἰς τὴν διάρθρωσιν τοῦ σκάφους.

#### ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΣΥΝΔΙΚΑΤΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ ΣΚΑΦΩΝ

#### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗΝ ΤΩΝ ΜΕΓΑΘΗΡΙΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Καὶ ἵνα κατατείχῃ ἡ ἔκτασις τῆς ἑρεύνης ἐπὶ τῆς διῆς καταστάσεως τῶν τάκνερς μαρμούρι, δημοσιεύσομεν κατωτέρῳ πίνακα τῶν συγκαντρουμένων σχετικῶν στοιχείων. Τὰ μεγαθήρια δεξαμενόπλοια ἔργειρουν ἀσυνήθη, πράγματα, ἀσφαλιστικὰ προβλήματα, λόγω τοῦ μεγέθους τῶν καὶ τῶν ὡς ἐκ τούτου ἐπιβαλλομένων περιορισμῶν. Τὰ κατωτέρω ἀποτελοῦν κατάλογον τῶν στοιχείων θετικέρουν ἐνδικαφέροντος διὰ τοῦ ἀσφαλιστάς, πρὸς ἑκτήμην τῶν κινδύνων τῶν προβαλλομένων ὑπὸ κατῆς τῆς κατηγορίας πλοίου.

#### ΣΚΑΦΟΣ

##### 1) Γενικὴ περιγραφή:

Τύπος σκάφους διλικὸν μῆκος, μῆκος μεταξὺ καθέτων, πλάτος ἐσωτερικῶν τῶν ἐλαφράτων (molded breadths), ὑψος ἐσωτερικῶν τῶν ἐλαφράτων (molded depth), ἀφορτον ὅμιλοις (light draft), ἔμφορτον δῦναις (loaded draft). Θερινὴ γραμμὴ φορτώσεως (summer deadweight), χωρητικότης νηολογήσεως (registered tonnages), ταχύτης καὶ κατανάλωσις εἰς ἔμφορτον καὶ ἀφορτον (έρματαισμένη) κατάστασιν. (Αἱ κατανάτρησις πρέπει νὰ προ-

θεορίζωνται, διόπου τοῦτο ἔχει: ἀσφαρμογήν, συμφώνως πρὸς τὴν Διεθνῆ Σύμβουλον περὶ Γραμμῆς Φορτώσεως 1966).

##### 2) Σχέδιο:

Γενικῆς διατάξεως ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς πλαγίας ὅψεως κατωτορισμῆς μέσου τοῦ πλοίου, γεφύρας μηχανοστασίου καὶ ἀντλιστασίου.

##### 3) Κύρια: λεπτομέρεια: καὶ προδιαγραφαί:

Χαρακτηριστικὰ κυρίαρχα μηχανῆς προσώσεως, λεζήτων, ἔλικον, πρυμνίαις ἔδρανων, πηδαλίου, δενθητικῶν μηχανῶν, διμιούρησης παραμετρίου μετὰ περιγραφῆς τῶν γειριστηρίων, τοῦ συστήματος προειδοποιητικῶν ἐνδειξεων, τῶν συστημάτων κλεισμάτων (shut down devices), τῶν μέσων πλευρικῆς έθελης εἰς, δις π.χ. πρωτοίων καὶ πρυμνίων ὑστεικῶν μεσάδων, τῆς φύσεως καὶ λειτουργίας τῶν μετὰ σύριματος δροσόλικων ἀγκυροθολίας (parapholder), καὶ τοῦ ἐντοπισμοῦ τῶν γειριστηρίων των, π.χ. εἰς τὴν γέφυραν η τὰ κιγκλιδώματα τοῦ πλοίου τῶν μέσων ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων δλων τῶν εἰδικῶν συστημάτων (devices), δις π.χ. τῶν ἀθημάτων δεικτῶν τῶν κυρτῶν καὶ κοί-

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

### TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH

2 HAMBURG II STUBBENHUK 10

Phone 364157, Telex 213347 TRITO D, Telegrams to all ports: TRISCHIFF

#### SHIPS AGENTS - SHIPBROKERS - CLEARANCES - CHARTERING SALE and PURCHASE

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ HAMBURG : Captain G. A. LYGNOS G. WEIST

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ BREMEN : Mr. GUNTHER BERGMANN  
28 Bremen I Wegesende 34 - P. O. Box 783

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

NORDENHAM, BRAKE, BREMERHAVEN, PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT BREMEN

#### E M D E N :

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH  
297 NEPTUNHAUS DELFT 34

WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH  
294 WILHEMSHAVEN EBERSTASSE 124

LUBECK, KIEL, BRUNS BUTTELBOG, HOLTENAU  
PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

5) Λεπτομέρεια: τον προγράμματος δεξαμενώματος καὶ δηλωσίς τῆς περιοχής έπικευδών, τῶν χρηματοποιηθήσομένων μονάρχων δεξαμενῶν καὶ ἐπικευδασίων εύκολισσαν.

#### ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

1) Πληροφορίαι: περὶ τῆς ἔθνουστης καὶ τῆς συγκροτήσεως τῶν πληρωμάτων περὶ τῆς ἐπιλογῆς τῶν διπλωμάτων καὶ τῆς ἑκπαίδευσεως τῆς προγράμματος μονάρχης διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρέψατος καὶ μηχανῆς ὡς καὶ τοὺς πλοηγούς τοὺς δυνατάν νὰ δρισθοῦν εἰδι-

καὶ τὰς τὴν ὑποδοχήθησαν τῆς εἰσόδου τοῦ πλοίου εἰς λιμένας ὡς καὶ τῆς ἐκείθεν ἐξόδου του.

2) Πληροφορίαι: ἐπὶ τῶν κανονισμῶν καὶ ἑγκαταστάσεων ἀσφαλείας ἐπὶ τοῦ σκάφους, συμ- περιλαμβανομένων τῶν σχεδίων περὶ ἐπιδιέλ- φεως καὶ τῆς χρηματοποιήσεως τῶν πυροσβεστικῶν μέσων τοῦ πλοίου.

3) Χρεικήτηρ καὶ προσωπεῖς τῶν ἀξιωματικῶν διπλωμάτες ἔργας τοῦ σκάφους, ὡς ἀρχιψήφικαν- κόην, ἀρχιπλοιάρχων κ.λ.π., τῶν ἐπιφορτισθημένων μὲ τὴν εὐθύνην τῆς συντηρήσεως καὶ τῶν ἐπικευδῶν τοῦ σκάφους.

#### ΑΠΟ ΝΟΡΒΗΓΙΚΗΣ ΠΛΕΥΡΑΣ

### ΤΟ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥΟ

Τὸ ζήτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν μεγαθήρίων δεξαμενοπλοίων, ὡς ἐδημοιουργήθη κυρίως ἀπὸ τὸν παρελθόντος ἔτους 1967, ἀποτελεῖ σηματικὴν εἰδικὴν περίπτωσιν τοῦ εὐρυτέρου «προβλήματος δυναμικότητος» («The problem of Capacitity») τῆς ἀσφαλιστικῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς κατὰ τὴν κάλυψη τῶν συγχρόνων μεγάλων κινδύνων (καταιγίδων, δλικῶν καταστροφῶν διύλιστηρίων ὡς τῆς Λουζί-νας — τοῦ Ηγυανούστου 1967 — ἀξίας \$ 500.000 ἑκατόν, δλικῶν ἀπλαίων ἀερισθυμένων ἀεροσκαφῶν μετά τῶν φορτίων τῶν ἀξίας μέχρι καὶ \$ 100.000.000, κατὰ σκάφους, κ.ἄ.). Τοῦ «Κουνή Μαΐρη» οἱ κινδύνοι εἶπον ἡ σφαλισμένης ἀξίας 3,7 ἑκατόν, λιρῶν ἑκατούρθησαν τὸν 1937 ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν Δημόσιον. Τὸ νέον «Κουνή Ελλαζητέθ» ἡ ἀξία τῶν 25 ἑκατομ. λιρῶν ἀπὸ τὴν διεθνὴ ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν.

Τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 20.000 τόν. τοῦ 1948, τῶν 31.000 τόν. τοῦ 1956, ἔφθασαν αἰσίως τὸ 1968 εἰς τὰ 225.000 τόν. καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς τῶν ἀπὸ τὰ 125 δολ. τοῦ 1956 εἰς τὰ 70 δολ. τὸ 1967. Άι πρὸς κάλυψιν πάντων ἀξίαι ἐτερηταπλασιάσθησαν.

Καὶ ἡ διεθνῆς ναυτασφαλιστικὴ ἀγορὰ εὑρίσκεται ἀπὸ μηνῶν εἰς φάσιν ἐπανεκτιμήσεως τῆς ἐν γένει θέσεως τῆς ἔναντι τῆς ἀσφαλίσεως τῶν συγχρόνων μεγαθήριών δεξαμενοπλοίων. Τὸ χωρητικότητος 200.000 τόνων δ.ώ. καὶ διῶν ὑπερδεξαμενόπλοιας ἀποτελοῦν τὴν ἐνέργειας ἀντιπροσωπευτικὴν κατηγορίαν συγχρέοντας πετρελαιοφόρων σκαφῶν, ἐνῷ καὶ τὸ πρῶτον τῶν Ἑξ κολοσσιάων τάνκερς 312.000 τόνων δ.ώ. τοῦ συγκροτήματος Λούντηνχ — τὸ «Universe Irelanda» — περατώνει τὰς δοκιμὰς του ίνα ἀναλάβῃ συντόμως ὑπηρεσίαν εἰς τὸν τομέα Περσικοῦ Κόλπου - Μίτηντου Μιτέη τῆς Ιρλανδίας.

Ἄποτέλεσμα τῆς τοιάντης ἐπανεκτιμήσεως εἶναι ἡ διαμόρφωσις νέου ἐπιπέδου ἀσφαλίσεων καὶ νέου συστήματος κρίσεως τῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων. Πρόκειται περὶ ἔξειδεως ἡ ὅποια ἐπερέσεται ίδιαιτέρως ἀπὸ τοὺς ἰδιώτας πλοιοκτήτας τοὺς ἀσφαλισμένους εἰς τὴν διεθνὴ ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, κατὰ τὸν συνήθη πατροπαράδοτον τρόπον, ἐνῷ καὶ περιπλέκεται πῶς ἀπὸ τὴν περίπτωσιν τῶν μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαιού τῶν μετερχομένων — ὡς πρὸς τὰ Ἰδιά τὰ δεξαμενόπλοια — καὶ διαφόρους τύπους αὐτασφαλίσεων. Διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν ὑψηλῆς

ἀξίας, ἔστω καὶ μικροῦ ἀριθμοῦ, μεγαθήριών δεξαμενοπλοίων τῶν ἰδιωτῶν πλοιοκτητῶν κινητοποιοῦνται κατ’ ἀνάγκην αἱ κύριαι ναυτασφαλιστικαὶ ἀγοραὶ, εἴτε ἀμέσως, καὶ ἀντασφαλιστικῶς διὰ τὴν ἀπαιτουμένην κάλυψιν τῶν σχετικῶν τεραστίων ἄξιῶν.

Εἰς τὸ θέμα αὐτὸν τῆς ἀσφαλίσεως τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ἀπὸ νορβηγικῆς πελαργῆς, ἀνεφέρετο ὅμιλια δοθεῖσα εἰς «Ο-σλο, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προσφάτου ἑκεῖ Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Διασπόλεως», ύπο τοῦ κ. Χάνς Χρ. Μπούγκε, διευθύνοντος συμβούλου τῆς ἑκατόν σοβαρότερων νορβηγικῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων — τῆς Christiniaia og Rosidelen. Ή ὅμιλια αὐτὴν εἶχε καὶ ἰδιαίτερον τεχνικὸν ναυτασφαλιστικὸν χαρακτήρα. Δημοσιεύουμεν τὰ κύρια σημεῖα τῆς ὅμιλιας τοῦ κ. Μπούγκε:

«Τὰ ἀσφαλίστρα — ἔτοντεν δὲ Νορβηγὸς ἀσφαλιστής — διὰ τὰ μεγάλα νορβηγικὰ δεξαμενόπλοια γενικῶς, διαμορφώνται ύπο τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λούδ' τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νορβηγικῆς Επιτροπῆς Σκαφῶν (Norgwegian Hull Committee) εἰς τὸν Νορβηγίαν. Καθοδὸν ἀφορᾶ εἰς ἄλλα ναυτασφαλιστικάς ἀγοράς, ύφιστανται εύκαιρια διὰ κάλυψη ἀσφαλιστικῶν κινδύνων εἰς τὰς διαφόρους εύρωπατκάς ἀγοράς. Εἰς τὰς Ηνωμένας Αἱρεταὶ, τὸ Αμερικανικὸν Συνδικάτον Σκαφῶν δὲν προσφέρεται δὲ» ἀσφαλίσεις Νορβηγικῶν μεγαθήριών. Εἰς τὴν Ιταπονίαν ἐπικρατοῦν χαμηλὸς ἀσφαλιστρα διὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια, περιορίζομενα δῦμα — ὡς λέγεται — εἰς περιπτώσεις διπλάσιων ἀπώλειῶν εἰς προσαρέσσων καὶ συγκρούσεων.

Εἰς τὴν διάρθρωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεγάλων σκαφῶν — καὶ ἐνῷ τὸ ἐν γένει κόστος κατὰ τόνον εἶναι πολὺ χαμηλότερον εἰς τὰ μεγάλα σκάφη ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ μικρὰ — ἡ διανογία τῶν ἀσφαλιστρῶν εἶναι δυσμενεστέρα. Ή ἀναλογία τῶν ἀσφαλιστρῶν εἰς τὸ γενικὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως μικροῦ πλοίου πρέπει νὰ εἶναι περίπου 15% καὶ εἰς τὸ κόστος τοῦ σκάφους τῶν 200.000 τόνων πόθινων νὰ φθινή τὰ 50% (τὸ κατὰ τόνον δ.ώ. κόστος ἀσφαλίσεως παραμένει σχετικῶς σταθερὸν μὲ τὴν αὔξησην τῆς χωρητικότητος πέραν τῶν 30.000/50.000 τόνων δ.ώ. καὶ συμμετέχει εἰς τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως κατὰ μεγαλύτεραν ἀναλογίαν παρὰ εἰς τὰς διαπάνας μικροτέρων σκαφῶν).

Σημαίνουσα μεταβολὴ ἔχει σημειωθῆ —

εἰς τὰς κυρίας ἀσφαλιστικάς ἀγορᾶς καὶ ἀνεξαρτήτως ἀλλήλων — διὰ τῆς υιοθετήσεως νέων κριτηρίων (*guide lines*) ἐκτιμήσεως τῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων καὶ καθορισμὸν ἀσφαλίστρων. Κατὰ τὴν νέαν μέθοδον κριτηρίων, ἐγκαταλείπεται θασικῶς τὸ μέχρι διετίας ισχύσαν σύστημα, καθ' ὃ τὸ υφος τῶν ἀσφαλίστρων νεοτεύκτων σκαφῶν ἐξετιμάτο ἐπὶ τῶν ἀτομικῶν ἔκαστου πλοιοκτήτου στατιστικῶν. Ἄντι τῶν ὑποκειμενικῶν αὐτῶν στατιστικῶν, εἰσήχθησαν τὰ ἀντικειμενικά κριτηρία καὶ οἱ στατιστικαὶ τῶν ἀπωλειῶν κατὰ κατηγορίας πλοίων εἰς σύνολα χωρητικοτήτων, ἐντὸς ώρισμένης χρονικῆς περιόδου.

Διὰ τῆς μεθόδου τῶν νέων κριτηρίων σημειοῦται, κατ’ ἄρχην, ποιά τις διαφοροποίησις τῶν ἀσφαλίστρων ἀπὸ ἀγορᾶς εἰς ἀγορᾶ (ἅπτι μονιλιθικοῦ τιμολογίου ἀσφαλίστρων) καὶ κατὰ τρόπον παρέχοντα τὴν ἀναγκαῖαν ἐλαστικότητα διὰ τὴν ἀσφαλιστικήν ἐκτίμησην τῶν ἀτομικῶν πλοιοκτητῶν ὡς διασχειρίστων δεξαμενοπλοίων. Ἐν τούτοις, ἡ περιστρίσια ἔχει τῶν συγχρόνων ὑπερδεξαμενοπλοίων — ἡ ὅποια ὑπερβαίνει τὰς 100.000.000 νορβηγικά κορώνας, δηλαδὴ τὰ \$ 14.000.000, κατὰ σκάφος — καθιστᾶ ἀναγκαῖαν καὶ ἀναπόφευκτον (ἡ ὀλικὴ ἀπωλεία ἐνὸς καὶ μόνου νορβηγικοῦ ὑπερδεξαμενοπλοίου ηθελεν ἀπόρροφης εἰτε τὸ θέτοντος εἰσοδήματος ἀσφαλίστρων δλοκήρου τοῦ νορβηγικοῦ ἔμπορικου στόλου) τὴν κατασπόρων τῶν συναφῶν μεγάλων κινδύνων εἰς διαφόρους ἀσφαλιστικάς ἀγορᾶς εἴτε ἀμέσως εἴτε ἔμμεσως δι᾽ ἀντασφαλίσεων. Ἀποτέλεσμα τῆς τοιάντης διαδικασίας καὶ ἀληλεπιδράσεως τῶν ἀγορῶν εἶναι καὶ ἡ διαμόρφωσις, τελικῶς, σταθερῶν ἐπιπέδων διοικομόφρων πως ἀσφαλίστρων εἰς τὴν διεθνῆ ναυτασφαλιστικήν ἀγοράν.

Διὰ τῆς μεθόδου τῶν νέων κριτηρίων ἐδημιουργήθη διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ ἡ εύκαιρια καθορισμοῦ περιθωρίου ἀσφαλείας διὰ τὸ ἐνδέχομενον μεγάλων καὶ ἔξυπειρητικῶν καταστρεπτικῶν ἀπωλειῶν. Ἀποτέλεσμα αὐτῆς της διὰ τοὺς ἀσφαλιστὰς δυνατότητος (καὶ διὰ τῆς ἐπικλήσεως τοῦ συμβάντος τοῦ «Τόρρευ Κάνουν») ήτο ὁ καθορισμὸς ἀσφαλίστρων διὰ τὸ ὑπερδεξαμενόπλοια τῶν 200.000 τόνων εἰς τὸ ὑφος τῶν 2.70%-3% ἡ πλέον — τὸ ὅποιον θεωρεῖται ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν διὰ ἀνέρχεται εἰς τὸ διπλάσιον καὶ τριπλάσιον τοῦ λογικοῦ κατ’ αὐτοὺς ἐπιπέδου ἀσφαλίστρων (δηλ. περὶ τὸ 1%).

Ἀπὸ ιδιαιτέρας τεχνικῆς ναυτασφαλιστικῆς πλευρᾶς, ἡ ὀλικία τοῦ κ. Μπούγκε περιλαμβάνει καὶ τὰς ἐπειγήσεις τῆς διπτῆς διαρθρώσεως τοῦ κανονικοῦ ἀσφαλίστρου σκαφῶν:

α) Ασφαλιστρον διλικής ἀπωλείας

Ο κίνδυνος ἀπωλείας διὰ τὰς διαφόρους διλικάδας πλοίων ὑπολογίζεται βάσει τῆς ἀποδεσθείσης χωρητικότητος, ἐντὸς ἐκάστης κατηγορίας καὶ περιόδου χρόνου. Εκ τῆς πείρας ἐφαίνεται διὰ τοῦ μεγαλύτεραις ἀπωλεῖαι προέρχονται ἐκ τῆς τάξεως τῶν μικρῶν πλοίων, διὰ τὸ ποσοστὸν ἀπωλειῶν καθίσταται μικρότερον μὲ τὴν αὔξησην τῆς χωρητικότητος καὶ διὰ ἀπὸ 5.000-6.000 τόνων τὸ ποσοστὸν αὐτὸν εἶναι σταθερόν. Κανονικῶς τοῦτο ὑπερβαίνει τὸ τρίτον τοῦ συνόλου.

β) Ασφαλιστρον ἀπωλείας

Τοῦτο καλύπτει, ὅποια τῆς σκοτιάς τοῦ ἀσφαλίστρου, διλας τὰς λοιπὰς ζημίας, τὰς μὴ ἐμπιπτόσιας εἰς τὴν περίπτωσιν διλικής ἀπωλείας καὶ διασιζέται ἐπὶ τοῦ μέσου κόστους τοιούτων ζημιῶν τῆς ἀντιστοίχου κατηγορίας πλοίων. Τὸ μέσον κόστος ἔξειρίσκεται διὰ τῆς προσθέσεως διλων τῶν πληρωμῶν διὰ μερικάς ἀπωλείας καὶ ζημίας ἐκάστης διλικὸς πλοίων καὶ διὰ τὸ μετέπειτα ὑπολογισμοῦ τῆς κατὰ τὸν ἀντιστοίχο ζημιῶν τῶν ἀσφαλίστρων. Οι πλοιοκτῆται τείνουν νὰ συγκρίνουν τὸ ἀσφαλίστρον σκάφους διὰ τὸ πλοίον 200.000 τόνων μὲ τὸ διὰ 100.000 καὶ πιστεύουν διὰ τὸ ἀσφαλίστρον πλοιοκτήτων πότε πέπειται νὰ εἶναι περίπου τὸ δίδιον. Η σύγκρισις αὐτῆς, κατὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, δὲν εύσταθεῖ.

## ANTONIO MARTINA s.p.a.

Capitale Soc. Int. Vers. Lit. 30.000.000

FORNITURE NAVALI - PROVVEDITORIA MARITTIMA  
SHIP CHANDLER  
B R I N D I S I

FRESH AND DRY PROVISIONS  
SPIRITS AND LIQUORS  
DECK AND ENGINE STORES  
ALSO OWN LAUNDRY SERVICE

MAGAZZINI E FRIGORIFERI  
ESTERI - NAZIC ALI  
VIA CONGREGAZION' 19 - 23  
VIA R. MARGHERITA 13 - 16  
TEL : UFFICIO 23553  
FUORI ORARIO 23574  
TEL : MARTINA - BRINDISI

# ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

(Τὰ στοιχεῖα ἐλήφθησαν ἐξ ἀρχῆς δημοσιευθέντως εἰς τὸν «ECONOMIST» τῆς 13ης Ιουλίου 1968)

Ἡ Ἀλιευτικὴ Βιομηχανία διέρχεται κρίσιν γενικῶς, κρίσιν πλήπτουσαν ίδιαιτέρως, ὡς κατωτέρω καταδεικνύεται, τὰς μᾶλλον ἀνεπτυγμένας ἀλιευτικάς χώρας.

Οἱ προκαλούντες τὴν κρίσιν λόγοι εἰναι διάφοροι, κυρίως δῆμος δέον νὰ ἀναζητηθοῦν ἀφ' ἕνός εἰς τὴν ἀσκούμενην ἀλιευτικὴν πολιτικὴν ὑπὸ τῶν διαφόρων κρατῶν καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν μείσων τῆς ζητήσεως τῶν ιχθύων, ἐν σχέσει μὲ τὴν αὐξησην παραγωγῆς. Ἡ μείσως σημειούται γενικῶς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς τὴν διεθνῆ κατανάλωσιν.

## ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Τὸ κάθε Κράτος ἀσκεῖ ίδιαν ἀλιευτικὴν πολιτικὴν, συνισταμένην κυρίως εἰς τὴν καταδολήν ἐπιχορηγήσεων πρὸς τὰ ἀλιευτικά του σκάφη, εἰς τὴν ἐπιβολὴν προστατευτισμοῦ ὑπὲρ τῆς ἔγχωριον παραγωγῆς καὶ εἰς τὸν προσδιορισμὸν τῶν δριῶν τῶν χωρικῶν του ὑδάτων εἴτε πρὸς προστατεύσιν τῶν ίδιων τῶν ἀλιευτικῶν, εἴτε πρὸς δημιουργίαν μᾶλλον ἀκτεταμένης ζώνης κυριαρχίας ἐπὶ τῆς περιθρεούσης θαλάσσης.

Τὰ Κράτη ἀπὸ ἀπόφεως ἀλιευτικῆς πολιτικῆς δύνανται νὰ διαιρεθοῦν εἰς δύο κατηγορίας: Εἰς τὰ ἀνεπτυγμένα, τὰ διαθένοντα ἀλιευτικὴν παραδόσιν — τοιάδητα εἰναι τὰ Εὐρωπαϊκὰ τῶν Ἀικτῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ἢ Ἰταλία, ἢ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ὁ Καναδᾶς καὶ ἡ Ἰσπανία — καὶ εἰς τὰ κυρίως ὑπὸ ἀνάπτυξιν Κράτη, εἰς ἢ καταστάσσονται αἱ χώραι τῆς Ἀφρικῆς καὶ τῆς Ἀπαντολῆς. Εἰς τὴν αὐτὴν κατηγορίαν δύνανται νὰ συγκαταλεγοῦν δοσοὶ ἀφορᾶ τὴν ἀλιείαν ἢ Ρωσία καὶ αἱ χώραι τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς.

Τρία κυρίως εἰναι τὰ μέσα, ὡς προσανεφρέθη, δι' ὧν ἀσκεῖται ἡ ἀλιευτικὴ πολιτικὴ παρὰ τῶν διαφόρων Κρατῶν: Αἱ ἐπιχορηγήσεις, ὡς προστατευτισμὸς ὑπὲρ τοῦ ἔθνους ἀλιεύματος καὶ ὁ καθορισμὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων.

Ἐπι τοῦ ορηγήσεις.

Αἱ πλεῖσται τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν ἀλιευτικῆς παραδόσεων, ἔχουν ἐγκαταστῆσει καθεστῶς ἐπιχορηγήσεων τῶν ἀλιευτικῶν των. Οὔτω ἡ μὲν Μεγάλη Βρετανία ἔθασεν ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ καταβάλῃ εἰς τὰ δύο τῶν 80 ποδῶν μῆκους σκάφη τῆς (ἔξαιρούνται τὰ σκάφη τὰ ἀσχολούμενα εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς ρέγγας καὶ τὴν παρακτικὸν ἀλιείαν ἐπιχορηγουμένων ἡδη ἀπὸ τοῦ 1962) ἐπιχορηγήσεις τοῦ ὑψους τῶν λιρῶν Ἀγγλίας 4.000.000 ἑπτησίων. Αἱ ἐπιχορηγήσεις αὐται καθωρίσθησαν διὰ μίαν ἐλαχιστὴν περίοδον 5 ἑταῖς, μὲ δυνατότητα ἀναθεωρήσεως μετὰ παρέλευσιν 3ετίας, ἐνῷ ἡ Νορβηγία παρέχει ἐπιχορηγήσεις ὑψους λιρῶν Ἀγγλίας 14.000.000 ἑπτησίων.

Τὰ ποστὰ τῶν παρεχούμενων ἐπιχορηγήσεων ὑπὸ τῶν δύο ἀνωτέρω κρατῶν, ἐνῷ ἀποδύτως ἔξεταζόμενα παρουσιάζουν μεγίστην διαφορὰν ὑψους, ἔξεταζόμενα μὲ βάσιν τὸ βάρος τῶν πραγματοποιουμένων ἀλιευμάτων δὲν ἔχουν σηματικὴν ποιαύτην.

Εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, αἵτινες κατὰ κονόν δὲν καταβάλλουν ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰ ἔθνικά των ἀλιευτικά, διντικαθίστανται αὐται οὐσιαστικῶς ὑπὸ τῆς παρεχομένης σημαντικῆς βοηθείας καὶ τῶν σχετικῶν κινήτρων παρὰ διαφόρων Διεθνῶν Ὀργανισμῶν πρὸς τὰς χώρας αὐτὰς — πράγματα ἀναπόφευκτον καὶ κατὰ βάσιν ὄρθδον. Βάσει τῆς συμπαραστάσεως αὐτῆς ἡρχισε δημιουργούμενη καὶ ἀναπτυσσομένη ἔθνικὴ ἀλιευτικὴ βιομηχανία. Αἱ χώραι αὐται, ἀδημονοῦσαι νὰ συγκεντρώ-

σουν ἔνον συνάλλαγμα καὶ βοηθούμεναι ὑπὸ τῆς ταχείας ἑξελίξεως τῶν ἐγκαταστάσεων καταψύξεως καὶ τῶν συστημάτων κουστροποίας καὶ ἀλατίσματος ἐπέτυχαν ἡδη νὰ ἔχουσι φαλάνσουν λίαν σημαντικὴν ἑξαγωγὴν ἰχθύων.

Προστατευτισμὸς τοῦ ἑθνικοῦ ἀλιεύματος τοῦ οντοτήτου.

Διάφορα Κράτη πρὸς προστασίαν τοῦ ἔθνους αὐτῶν ἀλιεύματος (ἀλίευμα ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων η τοιούτων ἀλιεύμενον ὑπὸ ἔθνος πλοίων) ἐφαρμόζουν ποικίλους περιορισμοὺς εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῶν ἔνον ἀλιευμάτων, η ἐπιβάλλουν προστατευτικούς δασμούς εἰσαγωγῆς μικροῦ ἢ μεγάλου ὑψους ή τέλος τινὰ ἔξι αὐτῶν ἀφήνουν ἀποδύτως ἐλευθέρων τὴν εἰσαγωγὴν.

Χωρὶς αὐτὰ.

Οσον ἀφορᾶ τὸν προσδιορισμὸν τῶν χωρικῶν ὑδάτων διὰ τὴν ἀλιείαν υφίστανται τεράστιαι διαφοραὶ μεταξὺ τῶν ἀκολουθουμένων ἀρχῶν ὑπὸ τῶν διαφόρων κρατῶν.

Ἡ Μεγάλη Βρετανία π.χ. ἔχακολουθεῖ διατηρούσσα ως ἀποκλειστικῶν δριῶν ἀλιείας τὰ ἔξι ναυτικά μίλια, ἐφαρμόζουσα ἀπαγόρευσιν ἀλιείας ὑπὸ ἔνον ἀλιευτικῶν εἰς περιπτώσεις τινὰς καὶ ἐπὶ ζωῶν ἀπὸ 6 ἕως 12 ναυτικῶν μιλίων. «Ἄλλαι χώραι ἔχουν θεστίσεις ἀποκλειστικὴν ζώνην ἔθνικῆς ἀλιεύσις ἐκτάσεως 12 ναυτικῶν μιλίων, ἐνῷ νεώτεραι ἀλιευτικαὶ χώραι διεκδικοῦν δικαιώματα ἔθνικῆς ἀπεικονιστικῆς διὰ τὴν ἀλιείαν ἐπὶ παρακτίων ζωῶν 50 καὶ 100 μιλίων.

Εἶναι ἀλιθέες ὅτι, μετὰ τὸν ἀποκληθέντα «Ισλανδικὸν πόλεμον τοῦ Βακκαλάου» τοῦ 1956 συνετάγγησαν καὶ ὑπεγράφησαν σειραὶ Διεθνῶν Συμβάσεων, δι' ὧν ἀναγνωρίζονται αἱ ἔκτης πράξεως ὑφίσταμεναι συνήθειαι κατὰ τούς, ἐντὸς τῶν δριῶν τῶν 12 ναυτικῶν μιλίων. Πόρρω δῆμος ἀπέχομεν ὑψοῦ τῆς δημιουργίας ἔνος κοινοῦ διεθνοῦς καθεστῶτος, ρυθμίζοντος δῆμον τὰ τῶν ζωῶν ἀλιείας, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τὰ τῆς

ἐκτάσεως τῆς αἰγαλίτιδος ζώνης.

## ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ

Διεθνῶς διαπιστοῦται μία μείωσις τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τῆς ζητήσεως τῶν ιχθύων. Εἰς τινὰς δὲ χώρας διεπιστώθη καὶ προγραμματικὴ μείωσις τῆς κατανάλωσεως. «Ἀποτελεῖ γεγονός, μὲ τινας μόνον ἔξαιρέσεις, ὅτι δυον αἱ χώραι ἀποκτοῦν ἀφθονίαν ἀγαθῶν, τόσον τὴν κατανάλωσις τῶν ιχθύων μειούται. Ψάρι καὶ πατάτες τηγανίτες εἰναι π.χ. τὸ προσφιλέστερον έδεσμα τῆς ἔργατικῆς τάξεως εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν.

Ἡ μείωσις αὐξήσεως τῆς ζητήσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν αὐξησην τῆς παραγωγῆς, ἐπέφερε τὴν ἀπότομον πτώσιν τῶν τιμῶν. «Ἐδημοσιογρήθη οὕτω ἡ κρίσις εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν.

Αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιπτώσεις τῆς κρίσεως κατοπτρίζονται ἐπὶ τῶν κάτωθι παρατιθεμένων ποσῶν κέρδους τῆς βρετανικῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας κατὰ τὴν περίοδον 1963 - 1967. Εἰς τὰ πρὸ τῆς ἀποσθέσεως ποσὰ δὲν περιλαμβάνονται κέρδη προερχόμενα ἐκ τῆς ἀλιεύσιας τῆς ρέγγας ἢ τῆς παρακτίου τοιαύτης.

1963	κέρδη	Λ.Α.	2,4	ἐκατομμύρια
1964	>	>	3,9	>
1965	>	>	4,0	>
1966	>	>	3,0	>
1967	>	>	1,3	>

Οι ἄνω ἀριθμοὶ ὑποδεικνύουν ὅτι τὸ 1967 ὑπῆρξε τὸ χειρότερον τῆς διάληξης περιόδου.

«Ἄλλα καὶ ἔκει ἀκόμη ὅπου ἡ ζητήσις ἔχακολουθεῖ παραμένουσα σταθερὰ ἐν τῷ συνόλῳ της, τρέπεται αὐτὴ διάλυγον κατ' διάλυγον πρὸς τὸν καλυτέρου εἰδούς ιχθύης, ητοι παρουσιάζει μίαν κίνησιν βαίνουσαν, δυνάμεια νὰ επιφέρει, ἀπὸ τῆς ρέγγας πρὸς τὴν γλάσσαν.

Αὐτὴ ἡ ἐπιλεκτικὴ ζητήσις ἔχηγει ἐν τῶν μᾶλλον περέργων φαινομένων τοῦ ἀλιευτικοῦ

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

## ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.

### 1ΩΝ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Γ'. ΤΑΞΕΩΣ

ΝΑΥΤΙΛΙΑ — Ν. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ — Ν. ΔΙΚΑΙΟΝ — ΑΓΓΛΙΚΑ κ.λ.π.

Παράδοσις μαθημάτων ὑπὸ ἐπιτελείου Ανωτέρων Αξιωματικῶν Β.Ν. καὶ Λ.Σ. ἀπὸ 4 - 10 μ.μ. καθημερινῶς

### 2ΩΝ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΠΤΥΧΙΟΥ ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ κ.λ.π.

«Εναρξις Τμημάτων ἀνὰ δεκαήμερον

### 3ΩΝ ΣΧΟΛΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ — ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ κ.λ.π.

«Εναρξις Τμημάτων ἀνὰ δεκαήμερον

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΡΑΓΙΑΣΚΟΥ 98 ΤΗΑ. 471.041 - 422.306

κόσμου, σπέρω είναι ότι τὸ μέγιστον τῶν εἰσαγωγῶν ιχθύων παρουσιάζεται ἀκριβῶς εἰς τὰς χώρας έκεινας αἵτινες διαθέτουν τὰ μεγαλύτερα ἀποθέματα ἀδιαβέτων ἀλιευμάτων. Τοιαῦται χώραι είναι αἱ ἀνεπτυγμέναι, Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ Μ. Βρετανία, ἡ Γερμανία καὶ ἡ Γαλλία εἰς ἄς ή ζήτησις κυμαίνεται. Αἱ χώραι αὐταις μετά τῆς Ἰταπωνίας καὶ Ἰταλίας ἀπορροφοῦν τὸ 70% τῶν παγκοσμίων ἔξαγωγῶν, είναι δὲ ἀξιοσημείωτον ότι τὸ 75% τοῦ ἄνω ποσοστοῦ προσέρχεται ἐκ τῶν υπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Οι ιχθύες γενικῶς ἀντιπροσωπεύουν τὸ 1% μόνον τῆς παγκοσμίου καταναλώσεων τροφίμων, ἀλλ' ὁ ρόλος τῶν ὅποιων παίζουν εἰς τὴν διατίταν ποικίλει μεγάλως μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν. Ἡ Αύστρια καὶ τὸ ἐκτηλητικόν τηροῦν ἡ Ἀμερική, καταναλίσκουν πολὺ μικρᾶς ποσότητας ιχθύων, ἐνῷ ἡ Νορβηγία, χώρα ἑκ παραδόσεως ιχθυοφάγος, ἔχει λίγαν ὑψηλήν κατὰ κεφαλήν καταναλώσιν.

Εἰς πολλὰς χώρας τῆς "Ἀπω Ανατολῆς καὶ Ἀφρικῆς μὲ τὴν διατροφὴν τῶν ὀλίγων θερμίδων, μόνον δημητριακά, ἀμυλώδη καὶ ὀπωρικά καταναλίσκονται εἰς μεγαλύτερας ποσότητας.

'Ἄπο ἀπόφεως θρεπτικότητος ἡ συμβολὴ τῶν ζωϊκῶν πρωτείνων ἔχει εἰδικὴν σπουδαιότητα. Εἰς πλειστας τῶν χωρῶν τῆς "Ἀπω Ανατολῆς, εἰς πολλὰς τῶν νοτίων τῆς Σαχάρας ὑπὸ ἀνάπτυξιν, εἰς τὴν Ἰταπωνίαν καὶ τὴν Πορτογαλίαν, τὸ ἥμισυ σχεδὸν τῶν χρησιμοποιούμενων ζωϊκῶν πρωτείνων προσέρχεται ἀπὸ ιχθύς.

Παραθέτεται κατωτέρω πίναξ τῆς κατ' εἶδος διαθέσεως τῶν ὀλιευμάτων καὶ τῶν ἔξ αὐτῶν προϊόντων.

	Τοῖς % τῆς παραγωγῆς		
Εἶδος	1957-59	1961-63	1966
Νοτοί . . . . .	45,5%	36 %	32 %
'Αλίπαστοι . . .	22,5%	18,5%	14,5%
Εἰς κονσέρβας .	9 %	9 %	9 %
Κατεψυγμένοι .	8,5%	9,5%	12,5%
'Ιχθυάλιερον -			
'Ιχθυάλιον .	14,5%	26 %	31 %

'Απλή ἔξετας τοῦ πίνακος καταδεικνεῖ ότι ἡ σχετικὴ ζήτησις τῶν βρωσίμων ιχθύων παρουσιάζει σημαντικήν μείωσιν εἰς τὰς κατηγορίας κωπῶν καὶ ἀλιπάστων, σταθερότητα εἰς τὰ εἰς κονσέρβας καὶ ἐλαφροτάτην αὐξῆσιν τῶν κατεψυγμένων, ἐνῷ ἀντιθέτως διὰ

τὰ προϊόντα ίχθυάλιον καὶ ίχθυάλευρον, προϊόντα βιομηχανικῆς χρήσεως, διαπιστούται τεραστία αὔξησις.

Βεβαίως ἔαν λάβῃ τις ὑπὸ ὅψιν τὴν σημειώθεισαν αὔξησην τῆς παραγωγῆς κατά τὰς αὐτὰς περιόδους, περὶ ἡς κατωτέρω, ἡ ζήτησις ἀπολύτως λαμβανομένη ἔχει αὐξῆσθη, ἀλλὰ ἀνάλογως ἔχει ἀναπτυχθῆ καὶ ἡ ὀλιευτικὴ βιομηχανία. Είναι αὖτις σημείωσες ὅτι αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι ἔχουν ηδη ἔχασφαλίσιες ὑπὲρ ἑαυτῶν τὸ 25% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἔξαγωγῶν ιχθύων.

Τῆς σημειωθείσης ἀπολύτου καὶ σχετικῆς αὐξῆσεως τῆς ζήτησεως τῶν παραγώγων τῆς ἀλλείας ἀπωφελούνται κυρίως αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι. Ἐπὶ διακινούμενων ἑπτήσιων ιχθυάλων καὶ παραγώγων ἀξίας λιρών 'Αγγλίας 830.000.000 — ἀντιστοιχῶν πρὸς τὸ 6% τοῦ ἐμπορίου τῶν πρωτογενῶν ὅγροτικῶν προϊόντων — μεγάλα καὶ συνεχάδες αὐξούμενον ποσοστόν ἀνήκει εἰς τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας, ἀδιαφόρως τῆς ἀποστάσεως αὐτῶν ἀπὸ πολλάς τῶν ἀγορῶν.

Ἡ κυρία αὔξησης ζήτησεως τῶν παραγώγων προσήλθει ἀπὸ τὴν κηνητροφίαν, τὴν γεωργίαν καὶ τὴν βιομηχανίαν. Εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας ἀπαγορεύεται ἡ χρῆσις μὴ βρωσίμων πρώτων ὀλῶν εἰς τὴν παρασκευὴν εἰδῶν διατροφῆς, ἐπομένως τὸ ίχθυάλιον εἰναι εύμεταχειρίστον. Ἐπίστης χρησιμοποιεῖται εἰς τὴν χρωματογραφίαν, βερνικοποίησιν καὶ σπαπωνοποίησιν. Ἐν Εὐρώπῃ χρησιμοποιεῖται κυρίως διὰ τὴν παρασκευὴν μαργαρίτης.

Ἡ ζήτησις τοῦ ίχθυαλεύρου βαίνει μὲ ἑτι γοργότερον ρυθμόν, λόγῳ τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἐπιτυχούς ἐφαρμογῆς τοῦ προϊόντος εἰς τὰς μεθόδους χοιροτροφίας καὶ πτηνοτροφίας.

Διά τε τὴν παρασκευὴν ίχθυαλεύρου καὶ ίχθυάλιον ἡ ποιότης τῶν χρησιμοποιουμένων ιχθύων διονέει μεγάλην σημασίαν, διπλαὶς παρασκευὴ αὐτῆς δὲν ἐπηρεάζεται, ἐάν χρησιμοποιηθοῦν κωποί ἡ κατεψυγμένοι ιχθύες.

Καὶ αὐτοὶ οἱ παράγοντες δημητριγούν τὴν τάσιν νά καταστοῦν αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι ιδιαίτεραις ἀγοραὶ τῶν προϊόντων αὐτῶν.

#### ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι ἔχουν ὑπὲρ ἑαυτῶν τὸν παράγοντα τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς. Τόσον δὲ Βόρειος 'Ατλαντικού

ο δόρειος Ειρηνικός, ὑπῆρχεν τὰ πεδία ἐντατικῆς ἀλιείας ἐπὶ μακρά ἔτη. Εἰς τὸν Νότιον Ειρηνικὸν καὶ τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν παρὰ τὴν Νότιον καὶ Νοτιοδυτικὴν 'Αφρικήν, ὅπου τὰ ἀποθέματα ίχθύων είναι μεγαλύτερα, μόνον ἡ ἐπιφάνεια ἔχει ἀποξεσθῆ. Οὕτω αἱ ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώραι ἔχουν ἔξακολουθων ἔχουσαν εύρη πεδίον ἐνωπίον των, Δι' αὐτὰς δὲν ὑφίσταται ζήτημα ὑπεραλιείας, ἐνῷ ἀντιθέτως τοῦτο ὑφίσταται διὰ τὸν Βόρειον 'Ατλαντι-

κόν. Εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν ἡ κατάστασις παρουσιάσθη πρὸ δόλιγων ἔτῶν τὸσον δεινή, ὅπεις νὰ δημιουργηθοῦν δύο πολυευθῆ ὄργανα μὲ σπούδην νά ἀπασχοληθοῦν μὲ ἀνακύψωστα προβλήματα. Καὶ οὕτω ἐδημιουργήθησαν ἡ Σύμβασις 'Αλιείας Βορειοαστολικοῦ 'Ατλαντικοῦ (μὲ εὐρεῖται συμμετοχὴ ἀπαστόν τῶν χωρῶν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ). Αἱ ἀνωτέρω ὄργανώσεις συνέρχονται κατὰ διετίαν καὶ βοηθούμενοι ἀπὸ τὰ πορίσματα τῶν εἰδικῶν ἐπιστημόνων, ὑποθαλλούντων εἰσηγήσεις πρὸς τὰς κυβερνήσεις τῶν μετεχόντων κρατών. Αὐτὰ μὲ τὴν σειράν των λαμβάνουν τὴν εὐθύνη διὰ τὴν κατάρτισιν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν καταλλήλων νομιθεμάτων ἐπὶ τῆς ἀλιείας.

Κύριον ρυθμιστικὸν ὄργανον πρὸς περιορισμὸν τοῦ μεγέθους τῶν ὀλιευμάτων ιχθύων ἀποτελοῦν αἱ διαστάσεις τῶν ὀπῶν (μάτια) τοῦ δικτύου τοῦ γρύπου. "Οσον τὰ ἀνοίγματα τῶν δικτύων είναι μεγαλύτερα, τόσον ἔξασφαλίζεται ἡ διαφυγὴ τῶν μικρότερων νεωτέρων ιχθύων. Θεοπίζοντες ἐν δριόι εἰς τὸ ἀνοίγμα τῶν ὀπῶν τῶν δικτύων προστατεύομεν τοὺς νέους ιχθύους. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑποδείξεις τῶν ἐπιτροπῶν ἐγένοντο σεβασταῖ. 'Επηρήστοις ἐν τῷ συνδικῷ των αἱ συμφωνίαι μὲ ἀποτελέσματα ἀπολύτως ικανοποιητικά.

Ἡ ρέγγα καὶ τὸ χεῖκ (εἰδος βακαλάου) ἔξακολουθῶν ὑπεραλιεύμενα, ἀλλὰ τὰ ἀποθέματα τοῦ γάδου (βακαλάου) τηρεῖται.

Αἱ ἔπιτισται παγκόσμιαι ἀποδόσεις εἰς ἀλιευτικούς ιχθύους ιδιαίτεραις ἀγοραὶ τῶν προϊόντων τοῦ δικτύου τοῦ γρύπου. "Οσον τὰ ἀνοίγματα τῶν δικτύων είναι μεγαλύτερα, τόσον ἔξασφαλίζεται ἡ διαφυγὴ τῶν μικρότερων νεωτέρων ιχθύων. Θεοπίζοντες ἐν δριόι εἰς τὸ ἀνοίγμα τῶν ὀπῶν τῶν δικτύων προστατεύομεν τοὺς νέους ιχθύους. Αἱ μέχρι τοῦδε ὑποδείξεις τῶν ἐπιτροπῶν ἐγένοντο σεβασταῖ. 'Επηρήστοις ἐν τῷ συνδικῷ των αἱ συμφωνίαι μὲ ἀποτελέσματα ἀπολύτως ικανοποιητικά.

## RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY Ltd



15/18 LIME STREET - LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: PLATASHIP LONDON E.C. 3  
TELEPHONE : MANSION HOUSE 23121/4  
TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

εύματος διά τὸ 1980 ἀναδιβάζει αὐτὸ εἰς 75.000.000 τόνους.

Τόσον ἡ μεταξὺ 1958 καὶ 1963 σημειώθησα αὔξησης, δύον καὶ ἡ ἐκτιμωμένη τοιαύτη διά τὸ 1980, δὲν κατανέμονται κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ πασῶν τῶν περιοχῶν· οὕτω εἰς Μ. Βρετανίαν, τὴν Δανίαν καὶ τὸν Καναδόν ἡ αὔξησης ὑπῆρχεν λίαν περιωρισμένη.

Παραστατικῶτέραν εἰκόνα τῆς σχετικῆς αὐξήσεως παραγωγῆς δίδει ὁ κατωτέρω πίνακας ἀναφερόμενος εἰς τινὰς μόνον τῶν περιοχῶν.

#### Η ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΗ

	'Εκατομμύρια τόνους'		
	1957-59	1961-63	1966
Μ. Βρετανία	1,0	0,9	1,2
'Hn. Πολιτείαι	2,9	2,2	2,3
'Ισπανία	5,6	5,9	6,0
'Ισλανδία	0,6	0,8	1,2
Καναδός	1,0	1,1	1,3
Περού	1,0	6,5	8,7
Νορβηγία	1,4	1,3	2,8
Ρωσία	1,8	3,5	5,2
'Εκ τοῦ πίνακος καταφαίνεται ὅτι αἱ νεώτεραι ἀλιευτικαὶ χώραι, ὡς τὸ Περού, τινὰ τῶν Ἀφρικανικῶν Κρατῶν. ('Η Ρωσία δύναται τοι καταπαγῆ εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆν), ηὗξησαν τὴν παραγωγήν των πολλαπλασίων ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἀνεπτυγμένα παλαιά ἀλιευτικά κράτη.'			
'Ινα δοῦρη μία πληρεστέρα εἰκὼν τῆς κατανομῆς τοῦ θαλασσίου πλούτου παραβέβαιον μέχρι την δεικνύοντα τὴν αὐτὴν τὴν ύδρογειον κατανομήν τῶν ὄλιπεδων.			
'Ἐκ τοῦ χάρτου συνάγεται ὅτι αἱ σημεριναὶ ποσοστιαὶ κατανομαὶ τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς εἶναι αἱ κατωτέρω:			
Μ. Βρετανία	2%		
Δανία	2%		
'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι	4%		
'Ισπανία	13%		
'Ισλανδία	2%		
'Ισπανία	2%		
Καναδός	2%		
Κίνα	12%		
Νορβηγία	5%		
Περού	15%		
Ρωσία	9%		
Σύνολον	68%		

Τὸ ἀπόμενον 32% προέρχεται ἐκ τῶν ὑπολίπων ἀνὰ τὸν κόσμον ὄλιπεδων.

#### ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία διῆλθε δι' ὄλων τῶν κλασικῶν σταδίων τῶν πρωτογόνων βιομηχανιῶν. 'Ανεπτύσσετο ὅταν ὁ συνιγωνισμὸς ἦτο ἔντονος καὶ χωρὶς τινὰ ρυθμόν, ἐφόσον δὲ ηὔξανε ἡ ζήτησις τοῦ προϊόντος ἐπὶ τοσούτον τὰ ἀλιευτικά εἰς αὔξοντα ἀριθμὸν ἔσπειραν πρὸς τὰ ὄλιπεδα. Τώρα δὲ ἡ ζήτησις ἐμειώθη ἡ ἐγένετο μᾶλλον ἐπιλεκτικὴ καὶ αἱ τιμαὶ πωλήσεως ὑπεβιβάσθησαν, ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία πλείστων ἀνεπτυγμένων χωρῶν χαρακτηρίζεται πλέον ὡς βιομηχανία χαμηλῶν κερδῶν, ἀνεπαρκῶν διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ κεφαλαίου. 'Η ὑπαρξίς της ἐξαρτάται ἀπό τὰς κρατικὰς ἐπιχορηγησίες.

Τὴν κατάστασιν ἐπιδεινώνει ἐπιπροσθέτως τὸ γεγονός ὅτι αἱ ἀλιευτικαὶ βιομηχανίαι εἰναι· γεωργικῶν πολὺ ἐντοπισμέναι.

Δέν πρέπει βεβαίως νὰ θεωρῇσθε διὰ ἡ προσπικὴ τοῦ μέλλοντος τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας παρουσιάζεται ἔξ οὐλολίρου προβληματική. 'Υπῆρχαν χώραι αἵτινες διὰ τῆς ἐφαρμογῆς καταλλήλων μέτρων διατηροῦν τὰς ἀλιευτικὰς τῶν βιομηχανίας εἰς καλήν ἀπόδοσν.

Πρόβλημα σοδαρὸν δημιουργεῖται διὰ τὴν ὑπερπόντιον ὄλειαν (ἀλειαὶ μεγάλων καὶ μέσων βαθῶν) ἥτις εἰναι ἀκριδῶς ὁ κλάδος τῆς ἀλιείας, δοτις ἀπαιτεῖ τὴν διάθεσιν σημαντικῶν ὑψηλῶν κεφαλαίων.

Τὴν ὑπερπόντιον ὄλειαν ἀσκοῦν δύο κατηγορίαι σκαφῶν, τὰ σκάφη - ἐργοστάσια μὲ εἰς τὴν ξηράν. Ἐγκαταστασεῖς καταφύξεως, ἄπινα καὶ εἰναι λίαν δαπανηρὰ καὶ τὰ παλαιοῦ τύπου σκάφη ψύχοντα τοὺς ίχθυς εἰς πάγον καὶ μεταφέροντα αὐτοὺς πρὸς περαιτέρω ἐπεξεργασίαν.

Ἐπι τοῦ ἀμφοτέρων τῶν τύπων τῶν σκαφῶν ἡ ἐπιστήμαντος τῶν ἀγελῶν τῶν ίχθυών ἐνεργεῖται διὰ χρησιμοποιήσεως ἡχοβολιστικῶν συσκευῶν καὶ τελευταίως διὰ ραδιοεντοπιστῶν.

Χρήσις τῶν πλοίων - ἐργοστάσιων, ἐφ' ὧν καταφύχεται καὶ υφίσταται δλην τὴν ἐπεξεργασίαν τὸ ὄλιευμα — δοθέντος διὰ τίθεται τὸ πρόβλημα μακρᾶς ὀπωσδήποτε παραμο-

νῆς εἰς τὸ ὄλιπεδον — θὰ εἶχεν γενικεύθει ἐαν δὲν ἔθεωρετο μᾶλλον δαπανηρὰ καὶ υφίσταντο τὰ ἀπαιτούμενα σχετικά κεφάλαια. 'Εν τούτοις παρὰ τὸ τελευταῖον αὐτὸ γεγονός ηδη τὸ 1/3 τοῦ συνολικοῦ καναδικοῦ καὶ ρωσικοῦ ὄλιευματος προσκομίζεται κατεψυγμένον καὶ συσκευασμένον εἰς τὴν κατανάλωσιν.

Κράτη ἐκ τῶν ἀνεπτυγμένων ἀλιευτικῶν τοιούτων, μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ ἡ Μ. Βρετανία, ἔσακολουθοῦν χρησιμοποιούντα καὶ σκάφη δαπανηρά τὸ ὄλιευμα εἰς πάγον. Οἱ ίχθυς διατηρούμενοι εἰς πάγον ἀρχίζουν υφιστάμενοι ὄλοισιν μετά τρεῖς ἔβδομαδας, χρωικὸν δρόνον ὅπερ συχνότατα είναι ἀνεπαρκές διὰ τὴν συγκέντρωσιν ικανοποιητικῆς διὰ τὸ σκάφος ποσότητος ὄλιευματος. 'Εάν ὁ πλοιοφόρος παραμείνῃ ἐπὶ τοῦ ὄλιπεδου πρὸς συμπλήρωσιν ικανοποιητικῆς ποσότητος ὄλιευματος, υφίσταται ἡ πιθανότης τὸ ήμισυ τοῦ προσκομίσθησον ὄλιευματος νὰ ὑποστῇ σῆψιν.

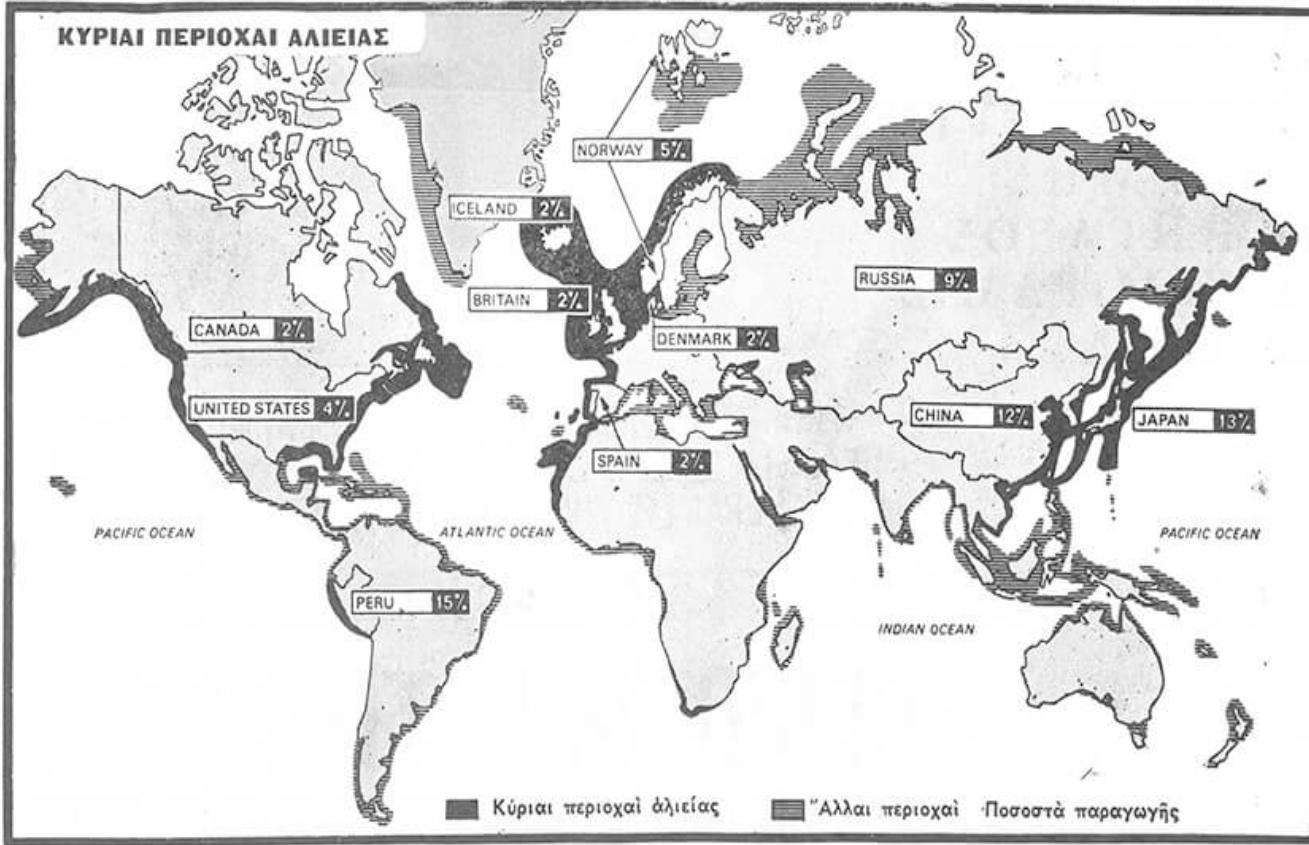
Οὔτως ἔχοντων τῶν πραγμάτων καὶ ὑπὸ τάς δημιουργούμενας σήμερον συνθήκας, καθ' ἃς δὲν ἐπιτρέπεται οἰκονομικῶς εἰς ἀλιευτικὸν νὰ ἐπανέρχεται εἰς τὴν βάσιν του ἀνεπιπληρωμένου φορτίου, ή μόνη ἀπομένουσα λύσις είναι ἡ τροπή πρὸς τὸ πλοίον - ἐργοστάσιον καταψύξεως.

Τούτο σημαίνει βαθμιαίαν, ἀλλὰ μὲ ταχὺν ρυθμὸν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν πλοίων διὰ νέων τοιούτων πολὺ μεγαλυτέρας ἀξίας καὶ υψηλοτέρων ἔξδον κινήσεως. Καὶ ἀπαιτεῖταις κατά συνέπειαν ἡ κρατικὴ ἐνίσχυσις διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ δη ἐπιχορηγήσεων τοιούτων ὅπερες εἰναι· ἐξασφαλίζεται, δχι μόνον ὁ συγχρονισμὸς τοῦ ὄλιευτικοῦ στόλου, ἀλλὰ καὶ ὁ ἐφοδιασμὸς αὐτοῦ διὰ τοῦ καταλλήλου ἀλιευτικοῦ ἐξοπλισμοῦ.

\* \* \*

Τέλος διὰ νὰ προοδεύῃ ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία, περισσότερον πάσης ἀλλης, ἔχει ἀνάγκην τῆς δημιουργίας ἐνὸς κλίματος διεθνούς ἀμονίας. 'Η ὑποδηληθεῖσα πρότασις πρὸς τὸ Συμβούλιον τῶν Κρατῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς περὶ καταργήσεως τοῦ ποσοστατικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων ὄλιευμάτων μεταξὺ τῶν ἔξ χωρῶν καὶ τοῦ ὄλιπεδου κόσμου, προβλέπεται νὰ πρωθήσῃ τὴν

#### ΚΥΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ



παραγωγήν. Έν τῷ μεταξὺ ὅμως μελετᾶται...

### ΔΑΝΕΙΑ ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ

Σημαντικὸν βῆμα συντελεῖται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐνισχύσεως τοῦ ἀλιευτικοῦ μας στόλου, παρακτίου, μέσης καὶ μεσογειακῆς ἀκτίνος δράσεως.

Ἡ πρωτοδουλία ἐλήφθη ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Π.στάσεων τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, ἡτις, τροποποιούσα προγενεστέραν τῆς ἀπόδοσιν, θὰ χορηγῇ ἐφεξῆς μεσοπρόθεσμα δάνεια ὑψους μέχρις 60.000 δρ., εἰς ἐνδιαφερομένους ἀλιεῖς διὰ τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων ἀλιευτικῶν σκαφῶν παρακτίου ἀλιείας, μηχανοκινήτων ἢ ἰστιοφόρων, μὴ ὑπεγύγιων εἰς τὴν Α.Τ.Ε.

Ἐπίσης θὰ χορηγῇ δάνεια, ὑπέγυγα ἢ μή, πρὸς ἀγοράν σκαφῶν μέσης καὶ μεσογειακῆς ἀλιείας, σχέτεσσας ὑψους αἰτούμενών δανείων.

Ο ἐπιδιωκόμενος σκοπὸς διὰ τῆς χορηγήσεως τῶν ἀνωτέρω δανείων εἶναι ὅπως καταστῆ δυνατή ἡ παραγωγικὴ ἀξιοποίησις ικανού ἀριθμοῦ ἀξιολόγων ἀλιευτικῶν μονάδων αἱ ὄποιαι νῦν, μετὰ τὴν διαγραφὴν τῶν ἀγροτικῶν χρεῶν, δὲν θὰ ἥστην πλέον ὑπέγυγιος εἰς τὴν Τράπεζαν καὶ ἔκ διαφόρων, ἐξηκριβωμένων, ἐν τῷ πάντα τοῦ πατριαρχείου, ἀλιεύων τοῦ οἰκονομίας τῆς Ελλάδος. Κατὰ ταῦτα, τὰ Ἀγροτικά δέχονται καὶ θὰ προέρχωνται εἰς τὴν κατά τὰ κεκανονισμένα ἔξτασιν αιτήσεων, διὰ τὴν χορηγήσιν δανείων διὰ τὴν ἐνδιαφερομένων ἀγοράρων μεταχειρισμένων, μὴ ὑπεγύγιων εἰς τὴν Α.Τ.Ε. ἀλιευτικῶν σκαφῶν κατέπιεν.

### Η ΑΛΙΕΙΑ ΔΙΑ ΤΟ 1966

Εἰς τὸ «Μηνιαῖον Στατιστικὸν Δελτίον» (Ιουνίου) 1968 τῆς Ἐθνικῆς Στατιστικῆς Ὑπηρεσίας, περιλαμβάνονται στοιχεῖα περὶ τῆς ἀλιείας θαλάσσης διὰ μηχανοκινήτων ἀλιευτικῶν μέσων ἔτους 1966. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα εἰναι ἐπήσια καὶ ἀναφέρονται εἰς τὸν

ἀριθμὸν τῶν σκαφῶν, τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐν αὐτοῖς ἀπασχολουμένων καὶ τὴν ἀλιευτικὴν παραγωγήν.

Ἐκ τῶν στοιχείων τούτων προκύπτει, ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν κατὰ τὸ 1966 ἀνήρχετο εἰς 7.257 (μὲν μέσην ἀπασχόλησιν 15.531 ἀτόμων), ἐτῶν ὅποιων 43 σκάφη ὑπερποντίου ἀλιείας, 342 μηχανότραπαι, 320 γριγρι, 69 μικτά, 834 τράπαι καὶ 5.649 λοιπά. Τὰ ἀντίστοιχα μεγέθη κατὰ τὸ 1965 ἔχουν ὡς ἀκολούθως: Σκάφη 7.093 (μὲν μέσην ἑτησίων ἀπασχόλησιν 15.428 ἀτόμων), ἐτῶν ὅποιων 33 ὑπερποντίου ἀλιείας, 356 μηχανότραπαι, 309 γριγρι, 64 μικτά, 820 τράπαι καὶ 5.511 λοιπά.

Ἡ ἀλιευτικὴ παραγωγὴ κατὰ τὸ 1966 ἀνήλθεν εἰς 82.818,4 τόνους, ἀξίας 1.009. 630,7 χιλ. δρ., ἀναλυομένη κατ' εἰδος χρησιμοποιηθέντων ἀλιευτικῶν ἔργαλειών, ὡς κάτωθι:

· Υπερποντίου ἀλιείας ποσότης 28.853,0 τόνοι, ἀξίας 335.556,1 χιλ. δρ.

· Μηχανότραπαι ποσότης 11.129,7 τόνοι, ἀξίας 157.443,2 χιλ. δρ.

· Γριγρι ποσότης 21.396,9 τόνοι, ἀξίας 163.929,0 χιλ. δρ.

· Πεζότραπαι ποσότης 6.327,0 τόνοι, ἀξίας 66.167,7 χιλ. δρ.

· Λοιπά ποσότης 13.902,8 τόνοι, ἀξίας 286.534,8 χιλ. δρ.

Τὰ ἀντίστοιχα μεγέθη κατὰ τὸ 1965 ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

· Συνολικὴ παραγωγὴ 82.312,5 τόνοι, ἀξίας 933.504,4 χιλ. δρ., ἀναλυομένη κατ' εἰδος ἀλιευτικῶν ἔργαλειών ὡς κάτωθι:

· Υπερποντίου ἀλιείας ποσότης 28.835,0 τόνοι, ἀξίας 312.962,1 χιλ. δρ.

· Μηχανότραπαι ποσότης 11.961,4 τόνοι, ἀξίας 153.643,0 χιλ. δρ.

· Γριγρι ποσότης 22.071,6 τόνοι, ἀξίας 159.388,3 χιλ. δρ.

· Πεζότραπαι ποσότης 6.566,2 τόνοι, ἀξίας 62.661,2 χιλ. δρ.

· Λοιπά ποσότης 12.860,4 τόνοι, ἀξίας 244.849,7 χιλ. δρ.

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν συνολικῶν στοιχείων τοῦ ἔτους 1966 πρὸς τὰ ἀντίστοιχα τοιωτά τοῦ ἔτους 1965, προκύπτει ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν ἡμέρηθη κατὰ 2,3%, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπασχολουμένων κατὰ 0,7%, ἡ

ποσότης παραγωγῆς κατὰ 0,6% καὶ ἡ ἀξία παραγωγῆς κατὰ 8,1%.

### ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

• «Ἐχομεν πληροφορίας ὅτι ἐπιτυχίας ἐξαιρετικᾶς ἔσχον εἰς τὰς τελευταίας των ἔξορμήσεις εἰς τὰς τελευταίας της Μαυριτανίας ὡρισμένα ἀλιευτικά μας. Ποσότητας τῶν παλαιῶν καλῶν ἡμέρων ἡλιευσαν. Συνεπλήρωσαν τὰ ταξίδια των ἐντὸς χρόνου κατὰ 15 - 20 ημέρας συντομωτέρου.

• Ἡ ἀλιευτικὴ Φραγκίστα, ἡτις εἶχεν διαθέσει τρία ἀλιευτικά της πρυμναίς σύρσεως πρὸς ἀλιείαν μερλούτσας εἰς Γουάλις Μπέϊ, πορὰ τὴν Νότιον Ἀφρικήν, ἐπανέφερ δύο ἔτη ἀυτῶν εἰς τὸν Πειραιᾶ πρὸς ἐπηρίσιαν ἐπιβιώρησιν, ἀναμένει δὲ καὶ τὴν ἄφιξιν καὶ τοῦ τρίτου μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἔξορμήσεώς του.

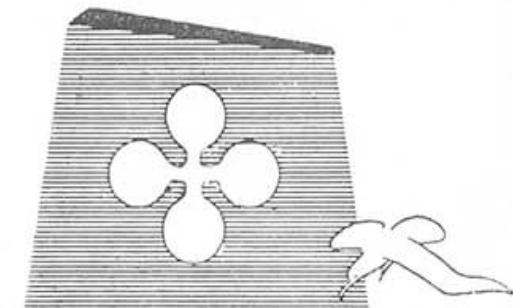
• Αντ' αὐτῶν διέθεσε τὰ τρία μικρὰ ἀλιευτικά της πλευρικῆς σύρσεως δι' ἐκτέλεσιν δοκιμαστικῆς ἀλιείας εἰς τὰς Μαυριτανίας ἀκτάς. Κατὰ τὰς ὑπερχούσας πληροφορίας εἰς τὸ περισταλγόμενον ἀλίευμα περιλαμβάνεται ίκανὸν ποσοστὸν εἰς κοκάλι.

• Τὰ συγκεντρωμένα σήμερον εἰς τὰ ψυγεῖα Πειραιῶν ἀδιάθετα ἀποθέματα μερλούτσας — προὶὸν ἀλιείας της ἀλιευτικῆς Φραγκίστας καὶ δύο ἀκόμη ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων — ὑπερβαίνουν τοὺς 7.000 τόνους, χωρὶς νὰ παρουσιάζεται ίκανοποιητικὴ ἄντησις.

• Τελευταίως παρουσιάσθη ξῆτησις ίχθυῶν Ἰνδικοῦ Ὄκεανοῦ, ἡτις ὅμως δὲν δύναται νὰ ίκανοποιηθῇ λόγω τοῦ κλεισίματος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ τῆς ἀποχής τῶν Ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν ἀπὸ τὴν περιοχὴν αὐτῆν.

• Ἀριθμὸς ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων εὑρίσκεται ἐν ἀναμονῇ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προταθέντος συστήματος ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. καὶ διαθέσεως ὑπὸ αὐτῆς τῶν συγκεντρουμένων ἀλιευμάτων. Αἱ ἐπιχειρήσεις αὐτοὶ θεωροῦν τὴν παρέμβασιν τῆς Τραπέζης ἡσάεις ὡς τὴν μόνην λύσιν, ἡτις θὰ δήματο νὰ τὰς διασώσῃ ἐκ τῆς ἀπειλούσης αὐτὰς καταστροφῆς. Λύσις, πάντως, προσωρινή, μεταποίζουσα ἀπλῶς τὸ βάρος τῶν ἀδιαθέτων ἀλιευμάτων εἰς τὴν Τράπεζαν καὶ τῆς ὑψηλῆς τιμῆς των εἰς τὴν λαϊκὴν κατανάλωσιν.

**ΜΤΣ ΙΑΣΩΝ  
ΜΤΣ ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ  
ΤΣΣ ΕΡΜΗΣ  
ΤΣΣ ΠΗΓΑΣΟΣ  
ΜΒ ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ  
ΜΒ ΑΔΡΙΑ**



**ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΔΙ' ΕΠΙΒΑΤΑΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ  
ΙΤΑΛΙΑΣ-ΕΛΛΑΔΟΣ-ΚΥΠΡΟΥ-ΙΣΡΑΗΛ  
ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟΝ**

**ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946

# Η ΩΚΕΑΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΘΗΣΑΥΡΟΙ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

**ΟΙ ΘΗΣΑΥΡΟΙ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΥΔΑΤΟΣ, ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΥΠΕΔΑΦΟΥΣ...  
ΜΕΡΙΚΟΙ ΚΑΤΑΠΛΗΚΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ...ΩΚΕΑΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΟΧΙ ΩΚΕΑΝΟΓΡΑΦΙΑ...  
ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΘΑΛΑΣΣΟΓΡΑΦΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ...ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣ ΔΙΑΛΕΞΙΣ ΕΙΣ  
ΤΟ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΝ**

Μία τών διαλέξεων αι δόποια: έδρθησαν υπό τού Ιδρύματος Εδένενίου έπ' εὐκαιρία της Ναυτικής Έβδομάδος, είχεν ώς θέμα τού θησαυρούς του θαλασσίου υδροχώρου. Ο δημιούργης, Ηροτάμενος του Ήμικρινού, "Εργαστηρίου του Ωκεανογραφικού Ινστιτούτου κ. Χατζηκακίδης, ήρχισε με μίαν σόντομον έξιστοργίαν της έξελιξεως της έπιστημης των θαλασσών και έν συνεχείς εισήγαγε τό πυκνόν άκροστήριον του εις τού θαυμαστούς χώρους των θαλασσών, τών όποιων και περιέγραψε τούς πάσχεις φύσεως θησαυρούς.

"Ο δημιούργης του κ. Χατζηκακίδη είχε τούτο τό διάλιτερον" δι: άνεπτυγμένες εις τούς άκροστήριας θέμα, τούς δημούρους καθημερινώς ανέδανε: ή σημασία και τό δημούρον προσφάτως έχει διεγέρει ζωγράφον τό παγκόσμιον ένδιαφέρον.

"Έκτός των πολιτικών στοιχείων τά δημούρα άνεκοντανεν διακεκριμένος ειδικός έπιστημαν, διαδάσσομεν εις ξένα περιοδικά καταπληκτικά, τῷ δημούρον, πράκτικα περί τού πλούτου των θαλασσών θέλατων. Με τά 71% της έπιφανείας της γης κατεχόμενα υπό της θαλάσσης και χρησιμοποιούμενα σήμερον μόνον διά τάς μεταφοράς και τήν διατίσιαν, τό θέλω των θαλασσών άποτελει μίαν άνεξτηλητον πυγήν ζωτικού πλούτου διόπθεων διαπροφής, πρώτων ίδιων και έκμεταλλεύσεων τού θεράπευσης. Ίπολογίζεται δι: 1 κιβ. κμ. θαλασσίου θέλατος περιέχει 35 έκατομ. τόνων άλατος, 66.000 τόνων θραύσιον, 50 ίωδεις, 3 κακοστέρου, 1 τιτανίου και 4 χιλιόγραμμα χρυσού. Άπο απόφεως ίδιων περάδους, τό έκ των θαλασσών θεύθην άντιλούμενον πετρέλαιον ίδιων περάδων διά 15% της παγκόσμιου παραγωγής. Ο κόλπος του Τόκιο παρέχει έτηριας 10 έκατομ. τόνων σιδήρου, οι ίδιων περάδων των Καλιφορνικών άκτων διαμένουν στρώματα 60 έκατομ. τόνων παραγάστησαν, εις διάφορα έδυθι τού Ειρηνικού και τού Ατλαντικού παράδοσοι λίθοι περιέχουν 30% μαργαρινίου, δι κακοστέρος έξαγεται έν δάσθους 30 μ. εις ταύλην και τέλος έχει τών άκτων της Αλάσκας και της Αλστραλίας άναγνηστεις χρασδες και ίδιων πολλαί έλπιδες διά πλατινίνη.

Είναι: τόσος δ έξηγριθμομένος και δ ιδιοθετημένος πλούτος της θαλάσσης, ώστε ή έπιστημη των θαλασσών να θεωρήται σήμερον ιδιτυμος άδελφη της έπιστημης του διαποτήματος. Ο δημόσιος δημούρας δι: αύτήν δρος — ίπομημήσεις δι: κ. Χατζηκακίδης — δέν είναι: πλέον "Ωκεανογραφία, άλλα" "Ωκεανολογία, διδομένου δι: έπικαιοτητής περιγραφικών ιδιότητων της θαλάσσης και διεισθυτική έρευνας εις δην κατατάσσει, μόνον διά πλάτην θαρραλέαν.

Είναι: τόσος δ έξηγριθμομένος και δ ιδιοθετημένος πλούτος της θαλάσσης, ώστε ή έπιστημη των θαλασσών να θεωρήται σήμερον ιδιτυμος άδελφη της έπιστημης του διαποτήματος. Ο δημόσιος δημούρας δι: αύτήν δρος — ίπομημήσεις δι: κ. Χατζηκακίδης — δέν είναι: πλέον "Ωκεανογραφία, άλλα" "Ωκεανολογία, διδομένου δι: έπικαιοτητής περιγραφικών ιδιότητων της θαλάσσης και διεισθυτική έρευνας εις δην κατατάσσει, μόνον διά πλάτην θαρραλέαν.

νολογίας άποδιδεται. 'Εν τούτοις, παρά τάς τεραστίας δυνατότητάς της, ή έν λόγῳ έπιστημης δὲν φύνεται και πολὺ παλαιά ίδιοθετησις. Είς τήν διάλεξην του δημιούργης άνεπτυξε τά διάφορα στάδια της έξελιξεως της από τού περιφέρους αγγελικού σκάφους "Τούλλαντζερ" μέχρι τής έν έτει: 1961 πραγδίλιας άνδρους τῶν σχετικῶν έρευνων εις τάς "Ηνωμένας Πολιτείες. Σκόπιμον πάντως είναι να προστεθῇ έντασθα δι: σημερινούς προστατεύοντας έν διάθεσης ή θαυμαστούς χώρους - μέλη. Της συστάσεις τῶν "Ηνωμένων Έθνων, μίας "Επιτροπῆς ή άντιπροσώπων 32 έθνων έπροταθήσεις έν διάθεσης ή Λονδίνον έν δψεις τής έρευνης πρός ειρηνικήν έκμεταλλεύσειν τῶν θαλασσών θυθού.

Είς τό θόρακον πρόγραμμα κυρίαρχον θέσιν κατέλαβε τό σχέδιον θημησυρίας παγκοσμίων κέντρων άνταλλαγής τῶν δεδουλεύοντων, έν δι: μερικά είναι έντελως έξειδικευμένα, διόπως δι: Διεθνής Υδρογραφικός "Οργανισμός. Τού δργανονομού διόπως τούτο τό τελευταίον συνέθεσεν τό παρελθόν διότο εις Μοναδικό, κατέληξε τήν 3ην Μαΐου 1967 εις τήν άπογραφήν υπό δι: 32 κρατών διεθνούς συμβάσεως, ηής ήδη τότε έν ισχύ έτεις μήνας μετά τήν έπικυρωσίν της από 28 τούλλαχτον κράτη.

Είς ήδης τομέας, διστις διφοράς εις τήν παροχήν τῶν καταλλήλων μέσων διά τάς θαλασσογραφικάς έρευνας, είναι δι: τομέας τῶν θαλασσογραφικών πλοίων, περί τῶν δημούρων σταχυολογούμενων από ξένα περιοδικά τά κυριώτερα σημεία. Αι "Ηνωμένας Πολιτείες προδίδουν δι: τό 1970 τήν περιάστιν τήν ναυπηγήσεως ένδος θαλασσογραφικού πλοίου τού τόπου "Καταπλάκαν", αποτελούμενου έν δύο σκαφών συνδεμένων δι: ήπερκατασκευασμάτος δημησυργούμενος μίαν σταθεράν έξειδραν. Μεταξύ τῶν δύο σκαφών δι: κεντρικόν φέρει δι: έπιτρηπτή τήν καταβόθυν τῶν έπιστημονικών δργάνων και τόν χειρισμού τῶν δημιούργητων δάσθους. Τό πλοίον δι: έχει μήκος 75 μ., πλάτος 24 μ., πλάτος έκάστου σκάφους 7,30 μ. και έκτοπισμα 3.080 τόνων. Τό προσωπικόν του συνίσταται από 11 άξιωματούς, 33 άνδρας και 25 έπιστημονικούς ήρωες. Είς τήν M. Βρετανίαν ένεκριθη ή ναυπηγήσεις πλοίου 1.000 τόνων δυναμένου να παραλάβῃ 9 έρευνητάς και 100 κυβικά μέτρα έργων περιγραφικών ιδιότητας και πλατινίνης.

φής, διαθέτει διατρητικήν συσκευήν διά πετρώδεις δυνόθρος με πεπισμένον άρα. Και τό σκάφος τούτο προβλέπεται να είναι: έτοιμον έντος τού 1970. Η Σοβιετική Ρωσία κατασκεύαζε εις τήν Ανατολικήν Γερμανίαν πλοίον θαλασσογραφικών έρευνων τῶν 5.600 τόνων. Με ταχύτητα 18 κιόδων και άκτινα έρευνεις 20.000 μιλών, θά δύναται να παραλάβῃ 50 μέλη έπιστημονικού προσωπικού, έκτοτε, τού 23ησελούς πληρώματος. Διαθέτει έξειδραν σταθεράν διά παρατηρησίας, έξειδραν έλικοπτέρων και δύοιν έκτοξεσων μετωπολογικών πυραύλων. Ο Καναδάς έπισης κατασκεύαζε εις τήν ίδιαν του ναυπηγεία θαλασσογραφικών πλοίων τῶν 3.400 τόνων, μήκους 65 μ. και πλάτους 12,2 μ. Προσβίζει κυρίως διά τήν έρευναν τῶν ρεμάτων και τῶν παλιρροιών, ώς και διά θαλασσογραφικών μελτέας εις τήν Βόρειον Ειρηνικὸν και τά δρυκτικά διάταξεις. Είς τήν Ιαπωνίαν έν διλού τά ναυπηγεία Καβασάκι: κατεσκεύασαν μικρών ήπερρυθίουν θαλασσογραφικών έρευνων, μήκους 15,30 μ. και πλάτους 5,50 μ. Αποτελείται έν δύο σφαιρών ήνουμενών διά κυλίνδρου και δύναται να έργασθαι μέχρι δάσθους 600 μ. Έν κατάδεσης με ταχύτητα 1,5 κιόδων θά έχῃ άκτινα έρευνεις μεταξύ 15 μιλών και άκτινα 10,5 μιλών. Τό πληρωμά του θά είναι: τετραμελές, συμπεριλαμβανομένων και δύο έπιστημονικών παρατηρητῶν. Τέλος δη Ηλαίας κατέχει ήνουμενά πλοία έρευνων, έν δών τά δύο είναι: έφωδιασμένα διά διατρητικών μηχανημάτων ήπειρού. Ήξειδραν άποδησεις ή θαυμαστούς προσθίτης τού θαλασσογραφικού ήπειρου.

Κλείσιμον τό παρόν, έπανερχόμενοι: εις τήν διάλεξην τό κ. Χατζηκακίδης, δη δημούρας διάρρεε λίκην παρακατατικής τού θησαυρούς τής θαλάσσης εις τρεις κατηγορίες. "Ητο: θησαυρούς καλλιτεχνικούς, εις οὓς κατέταξε τήν πολύμορφον καλλονήν τού ήπερρυθίου τοπίου και τήν άρμονίαν τῶν έν αδήν ήνοικούντων δργανομένων πάντας φύσεως. Θησαυρούς πρώτων ήλιων, εις τούς δημούρους περιέλαβε τό άφαλατωμένον διάρρηγον πλάτην, τήν παραστίαν ποικιλίαν τῶν έμβιων μορφών, τά φαρμακοδηματικής και διολογικής άξιας θαλάσσια φυτά, τόν μεταλλευτικὸν θησαυρόν τού δυνοθρού τού δυνοθρού και τόν είναι περάτων ήλιων και φυσικά άριτα πλοίων τού θαλασσίου ήπειρου. Και τέλος θησαυρούς έπιστημονικούς εις οὓς ήπηγαγεν θλαστά τά πεδία τού έπιστημονικού ήνωθιαφέροντος, τά δημούρα παρουσιάζει διά τήν έρευνητήν δι θαλάσσιας φυτών. "Εφ" δούν δι ήνθρωπος έξανταί τόν πλοίον τήν ήδη τού πλανήτου του, τόν δημούρας δι θεδες τού έγραψεν ής κατοικίαν, στρέψει τά άγωνιάθη θλέμπικατό του και τό άνθρωπον περιέλαβε τό θαλάσσιον πυρά.

Είναι: τόσος δ έξηγριθμομένος και δ ιδιοθετημένος πλούτος της θαλάσσης, ώστε ή έπιστημη των θαλασσών να θεωρήται σήμερον ιδιτυμος άδελφη της έπιστημης του διαποτήματος. Ο δημόσιος δημούρας δι: αύτήν δρος — ίπομημήσεις δι: κ. Χατζηκακίδης — δέν είναι: πλέον "Ωκεανογραφία, άλλα" "Ωκεανολογία, διδομένου δι: έπικαιοτητής περιγραφικών ιδιότητων της θαλάσσης και διεισθυτική έρευνας εις δην κατατάσσει, μόνον διά πλάτην θαρραλέαν.

**COLOCOTRONIS LTD  
SHIP BROKERS**

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

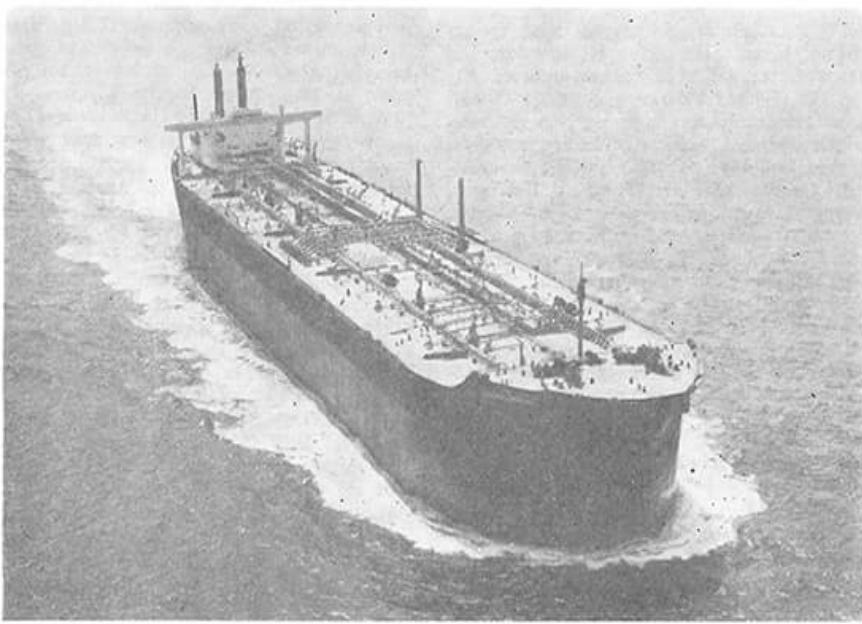
Tanpy Building  
17/19 Akti Miaouli,  
Piraeus — Greece  
Telephone : 471 - 523/527  
Telegrams : Sifco - Athens

# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

312.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.

## ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ - ΧΑΡΙΜΑ



Μεταξύ της δης και 9ης Ιουλίου, έχετε λεσε τάς προκαταρκτικάς του δοκιμάς τό, προσφάτως περατωθέν, εἰς τά ναυπηγεία της 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα της Γιοκοχάμας, ύπερδεξαμενόπλοιον τών 312.000 d.w. Είναι τό πρώτον μάς σειράς έξι σκαφών τής αυτής χωρητικότητος, άτινα παρηγγέλθησαν εἰς τά έν λόγω ναυπηγεία διά λογαριασμόν τής 'Εταιρίας Baunty Transportations έδρευούστην εἰς Βερμούδας και έλεγχομένης υπό τον κ. Λούντβιχ.

'Η έναρξις τών έπιστημαν 8ημέρων δοκιμών έγινετο τήν 22αν 'Ιουλίου και ή βάπτισης έχει δρισθή διά τήν 15ην Αύγουστου, έν συνεχεία δέ θά παραδοθή εἰς τούς πλοιοκτήτας του τήν 24ην Αύγουστου διά νά διαλάθη τά ταξίδια του μεταξύ Περσικού Κόλπου - Μπαντρου Μπατία ('Ιρλανδίας) μέσω 'Ακρωτηρίου, ή Περσικού Κόλπου - 'Οκινάουας, διά λογαριασμόν τής Γκάλφ 'Οιλ υπό τής διοίσιας έχρονον αυλάθησαν τά μεγαλύτερα σκάφη αυτά.

Εἰς τά αυτά ναυπηγεία έχουν κατασκευασθή, έπίσης, τά ύπερδεξαμενόπλοια εις 'Τόκιο Μαρού' (παράδοσις 'Ιανουάριον 1966) και 'Ιντεμίτσου Μαρού' (παράδοσις Δεκέμβριον 1966), τά διοίσια κατά τών χρόνων τής ναυπηγήσεώς των ήσαν τά μεγαλύτερα σκάφη τού κόσμου.

Παραθέτομεν τά κύρια χαρακτηριστικά τού τάκερ - μαρμόθι τών 312.000 τόνων d.w. έν αντιπαραδολή πρός αυτά τών 'Ιντεμίτσου Μαρού' και 'Τόκιο Μαρού'.

Τάκερ τών 312.000 τόν.

	«Ιντεμίτσου Μαρού»	«Τόκιο Μαρού»
Μήκος ολικόν	346 μ.	342 μ.
Μήκος μεταξύ τών καθέτων	330 μ.	326 μ.
Πλάτος έσωτερικόν	53,3 μ.	49,8 μ.
Υψος πλευρικόν	32 μ.	23,2 μ.
Βάθισμα γάστρας	24,1 μ.	17,65 μ.
Όλικη χωρητικότης	περίπου 148.810 κ.ο.χ.	107.957 κ.ο.χ.
D.W.	» 312.000 τόνων	209.302 τόνων
Πρωστήριον σύστημα	Άτμοστροβίλοι 37.400 ππ.	Άτμοστροβίλοι 33.000 ππ.
Ταχύτης	16,4 μίλια	16,5 μίλια
Χωρητικότης δεξ. φορτίου	περίπου 399.600 μ³	245.058 μ³
Πλήρωμα	51	32
		29

Έκστισε περί τά 20 έκατ. δολλάρια («Τόκιο Μαρού»: 12 έκατ. δολλάρια και «Ιντεμίτσου Μαρού»: 15 έκατ. δολλάρια).

### ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1. Διπλέλικον πρωστήριον σύστημα (δύο μηχαναί και δύο θλικες) έφαρμόζεται διά πρώτην φοράν εἰς σκάφος τοιούτου μεγέθους.

2. Έχει μεγαλύτερον βάθος έν σχέσει μέτο μήκος, καθιστάμενον τοιουτορόπως οίκονικότερον.

3. Ειδικά άντιδιαρωτικά χρόματα «Dipotente», έχρησιμοποιήθησαν κατά τὸν χρωματισμό του.

4. Διαθέτει έπαρκη πυροσβεστικὸν έξοπλισμὸν και τὰ ένδιαιτήματα τοῦ πληρώματος είναι άλεξίπυρα. Τὰ κυριώτερα τμῆματα τοῦ σκάφους είναι ισχυρότερα παρ' δι, τι ἀπαιτεῖται υπό τοὺς διαφόρους κανονισμούς. "Όλα τὰ ἐπὶ πλοίου μηχανήματα είναι γνωστῶν, δεδοκιμασμένων τύπων, ὥστε νά έξασφαλίζουν τὴν μεγίστην δυνατήν ἀσφάλειαν και ἐμπιστοσύνην.

Παραθέτομεν ώρισμένα συγκριτικὰ στοιχεῖα, ίντα έναργέστερον ἀντιληφθῆ ὁ ἀναγνώστης τὸν δύκον τοῦ μεγαθηρίου τούτου:

— Είναι 31,8 μ., μακρύτερον τοῦ «Κουήν Ελιζαμπεθ» και 46 μ. μακρύτερον ἀπό τὸ πύργον τοῦ "Αἴφελ".

— Τὸ ύψος του ἀπό τὸν πυθμένα έως τὸ ἄνω κατάστρωμα είναι 32 μ., σσο τὸ ύψος ἀνάκαροφου κτιρίου.

— Θά δύναται νά μεταφέρῃ 380.000 τόνους πετρελαίου, ἀρκετὸν διὰ νά γεμίσωμεν 1,9 έκατ. βαρελία τῶν 200 λιτρῶν, τὰ ὅποιαν ἔαν τοποθετήσωμεν τό ἐν ἐπὶ τοῦ ἄλλου, ἡ σηματιζούμενη ύπ' αὐτῶν στήλη θὰ είναι 193 φοράς ώηλοτέρα τοῦ δρους "Εδερεστ".

— Ή διλκὴ ἐπιφάνεια τοῦ ἄνω καταστρώματος (16.300 μ²), είναι ἐπαρκής διὰ τὴν κατασκευὴν δύο γηπέδων ποδοσφαίρου ἢ 62 τερραῖν τέννις.

— Διὰ τὴν κατασκευὴν του ἔχρησιμοποιήθησαν συνολικῶν 45 χιλ. τόνοι χάλυβας, ἀρκετοῦ δηλαδή διὰ τὴν κατασκευὴν 150 χιλ. αὐτοκινήτων μικροῦ μεγέθους.

— Ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔγενοντο ἡλεκτροσυγκαλλήσεις μήκους 800 χιλιομέτρων.

— Πάχος χάλυβος χρησιμοποιήθηντος εἰς τὰ κεντρικὰ τμῆματα τοῦ κύτους:

33 - 35 χιλιοστόμετρα διὰ τὸν πυθμένα

23,5 χιλιοστόμετρα διὰ τὰ έξωτερικὰ ἐλάσματα

35 χιλιοστόμετρα διὰ τὸ ἄνω κατάστρωμα.

— Αἱ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος και ἐντὸς τῶν κυτῶν σωληνες φορτίου, διατίθενται 70 έκατ., ἔχουν συνολικὸν μήκος 4 χιλιομέτρων.

— "Έχει 24 δεξαμενάς, μήκους 32,1 μ. ἐκάστη, τοποθετημένας εἰς τρεῖς σειράς τῶν ὅκτων δεξαμενῶν. Αἱ 22 είναι δεξαμεναὶ πετρελαίους και αἱ δύο δεξαμεναὶ ἔματος. "Η χωρητικότης μάς ἐκ τῶν τριῶν κεντρικῶν δεξαμενῶν είναι περίπου 22.000 μ³.

— Έχρησιμοποιήθησαν 500 τόνοι χρωμάτων διὰ νά καλυφθῶν ἐπιφάνειαι περὶ τὰ 2 έκατ. πετραγωνικά μέτρα.

— "Ψύσος τῆς αιθουσῆς ναυπιλοΐας ἀπό τὸν πυθμένα: 50 μ. ἀντιστοιχῶν πρὸς ἓν 15όροφον κτίριον.

— Αἱ δύο καπνοδόχοι είνουν ύψος 20 μ. και διάμετρον 5 μ., τὸ δὲ ύψος ἀπό τὸν πυθμένα τοῦ σκάφους έως τὴν κορυφὴν τῆς καπνοδόχου είναι 62 μ.

— Φέρει δύο ἀγκύρας εἰς τὴν πρῶραν και μίαν εἰς τὴν πρώμην, ἐκάστης ἔχουσσης βάρος 20,3 τόνων. Δύο ἀλύσεις συνολικοῦ μήκους 825 μ. είναι εἰς τὴν πρῶραν και μία 330 μ. εἰς τὴν πρώμην. Συνολικὸν βάρος αὐτῶν, 380 τόνων.

— Τὰ δύο πηδάλια τοῦ ἔχουν ύψος 11,25 μ. και πλάτος 8,2 μ. ἔκαστον. "Η ἐπιφάνεια ἔνδινης έξ αὐτῶν είναι ἀρκετὴ διὰ τὴν κατασκευὴν 22 τερραῖν ἐπιτραπέζιου τέννινη. Συνολικὸν βάρος ἀμφοτέρων: 240 τόνοι. "Εάν δὲ συμπεριληφθοῦν και οἱ ἀξονες τῶν πηδαλίων τότε τὸ βάρος των ἀνέρχεται εἰς 370 τόνους.

Διαθέτει δύο θλικας μὲ 5 πτερύγια, ἐ-



# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## 'Αμερικανική νομολογία

• Λιμενεργάτης φονευθείς χειριζόμενος μηχανοκινήτου άνυψωτήρα επί πλοίου. —Δὲν ἐπιβαίνει τού πλοίου ως ἐπιβάτης. —'Ασφαλιστήριον ζωῆς προβλέποντας στύχημα δεδού καὶ ἔξιστρον τὰ πλοῖα. —Δὲν ἐφαρμόζεται λόγω τῆς ἔξαιρέσεως τῶν πλοίων ἐπὶ λιμενεργαστῶν. —'Ασφαλιστική σύμβασις ἐρμηνεύεται ἐναντίον τοῦ ἀσφαλιστοῦ. —Ἐν μὴ συνδρομῇ ἀσφαίσας ἐρμηνεύεται ως πᾶσα ἀλλὴ σύμβασις.

'Η ἀσφάλιστος τοῦ λιμενεργάτου κατὰ τραυμάτων ἡ θεατρίου ἀποτελεῖ πρόσθετον ἔξασφάλισιν τοῦ ἑργαζομένου τούτου — διπλαὶς τοῖς καὶ παντός ὄλου — ἐὰν ὁ κίνδυνος οὐτος πραγματοποιηθῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμοῆς αὐτοῦ. Τὰ σχετικὰ ἀσφαλιστικὰ συμβόλαια: σύμμως δὲν καλύπτουν πάντοτε τὰ πραγματικὰ περιστατικὰ καὶ τούτου παρεσχέθη προσφάτως παράδειγμα εἰς πρόσφατον δίκην ἐν Τέξας.

Ἐπρόκειτο περὶ τῆς περιπτώσεως λιμενεργάτου φονευθέντος διαρκούσης τῆς φορτώσεως. Συνεβλίθη οὗτος καθ' ἥν στιγμὴν ἔχειρίζετο μηχανικὸν άνυψωτήρα. 'Ο άνυψωτήρος οὐτίνος ἐπέβαινεν ὁ χειριστής λιμενεργάτης κατέπεσεν ἐντὸς τοῦ κύτου ἀπὸ ἐν τῶν στομάτων αὐτοῦ. Κατ' ἕκείνην τὴν στιγμὴν τὸ πλοίον ἦτο πλαγιοδετημένον εἰς τὴν προκυμαίαν. 'Ητο τοῦτο ἀνεγνωρισμένον ἐπιβατηγόν, ἀλλὰ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔξι ἔτη ἔχοριστοπείτο ὡς φορτηγόν.

'Η χῆρα τοῦ φονευθέντος, δικαιοῦχος τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως κατὰ τὸ ἀσφαλιστήριον, ἐνήγαγεν τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐταιρίαν πρὸς ἀπόλλην τῆς ἀποζημιώσεως. Τὸ ἀσφαλιστήριον ἔφερεν ἐπὶ τῆς προσθίας διφέως μὲ ἔντονος χαρακτήρας «Βιομηχανικὸν Ἀσφαλιστήριον Περιφερισμένον Ἀτυχημάτων». 'Ἐν συνεχείᾳ δὲ «Τὸ ἀσφαλιστήριον τούτο καλύπτει ἀπώλειαν ζωῆς, ἀκρωτηριασμὸν ἢ ἀπώλειαν ὀράσεως συντετείς στυχῆματος εἰς ἀποχούμενος ἢ πεζοὺς ὑπὸ τοὺς κατωτέρω περιορισμούς». Τὰ ἀσφαλιστρα δινήρχοντο εἰς 10 σέντης ἑδδομαδιάσιως καὶ ἡ ἀσφάλισις συνεφωνεῖτο ἐναντίον σωματικῶν τραυματισμῶν ἐπερχομένων ἀποκλειστικῶν ἔξι ἔξωτερικῶν βισιών καὶ τυχών γεγονότων.

Τὰ κρίσιμα προσαπαιτούμενα διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ ἀσφαλισμένου διαρκούσην περιείχοντο ἐν τῇ δευτέρᾳ παραγράφῳ τοῦ ἀσφαλιστήριον καὶ περιελάμβανον ἐθάνατον ἢ τραυματισμὸν συνεπείᾳ συγκρούσεως ἢ ἄλλου στυχῆματος εἰς οἰονδήποτε ἐπιβαίνοντα πλοίου κινουμένου ἢ χειριζομένου ὑπὸ τοῦ

κανονικῶς ἐπιφορτισμένου πρὸς τοῦτο, ἐντὸς τοῦ ὅπιού πλοίου εὑρίσκεται νομίμως ὃ ἀσφαλισμένος ἡ ἐντὸς μηχανοκινήτου φορτηγοῦ στύχηματος τοῦ ὅπιού νομίμως ἐποχεῖται ὃ ἀσφαλισμένος. 'Εξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν στιροδρομικῶν στυχῶν, τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν λεωφορείων καὶ τῶν ἀνελκυστήρων, ἡ σύγκρουσις ἡ τὸ ἀτύχημα δέον νὰ συμβαύει.

'Ἐτελθη συνεπῶς τὸ ἔρωτημα πρῶτον μὲν ἐδὲ ὁ φονευθεὶς ἐπέβαινεν ἐπιβατηγοῦ πλοίου διανειρίζετο τὸν ἀνυψωτήρα καὶ δεύτερον ἐὰν τὸ ἀτύχημα τοῦ ἀνυψωτήρος ἐξηρεύεται τῆς προϋποθέσεως τῆς ἐπελεύσεως ἐν δημοσίᾳ δόδων.

Τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ τὸ ἐπισυμβάν εἰς τὸν λιμενεργάτην ἀτύχημα ἐκαλύπτετο ὑπὸ τῆς ἀσφαλιστηρίου συμβάσεως καὶ τοῦτο βάσει της προηγουμένης ἀπόφασιν ἡν ἐπεκαλέσθη τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον καὶ ἔκρινεν διτὶ ἡ κοίσις ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τοῦ ἀσφοσκάφους ἐστίσθητι εἰς τὴν ἀδεβαίοτητα καὶ τὴν ἀσοιστίαν ὡς πόδες τὴν ἔννοιαν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως καὶ ἐκοινή τότε κατὰ πλειοψφίαν διτὶ ὁ πιλότος ἐκαλύπτετο ὑπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, διτὶ ἡ ποδόθεσις ἐν τῇ συμβάσει δὲν καθίσταται παράλλογον τοιαύτην ἐρμηνείαν καὶ τοῦτο βάσει τῆς κατευθυντηρίου σκέψεως διτὶ ὁ δοῦς τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων ἐουμηνεύονται ἐναντίον τοῦ ἀσφαλιστηρίου, διτὶς συνέτασεν τὸ ἀμφιβόλου ἔννοιας ἀσφαλιστήριον. 'Ἐὰν διμως δὲν συνταρέχει τὸ στοιχεῖον τῆς ἀδεβαίοτητος, τότε ἡ ἀσφαλιστικὴ σύμβασις ἐουμεύνεται ὥς καὶ ὁ δοῦς τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβάσεων. Κατ' ἔφοιτον τοῦ κανόνος τούτου, οἱ δοῦς τῆς συμβάσεως ἐουμηνεύονται ἐν τῇ συνήθει αὐτῶν ἔννοιᾳ, ἐὰν δὲλλοι δοῦς ὑποδεικνύουν διάφορον πρόθεσιν τῶν μεօδων.

Οὕτω τὸ 'Ανάτατον δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ δὲν ὑπῆρχεν ἀσφέιδεια τὶς ἐν τῇ συμβάσει καὶ διτὶ οἱ δοῦς τῆς καλύψιας εἶναι σαφεῖς. Δὲν ὑπάρχει ἐν τῇ συμβάσει δισοὶ ὑποδεικνύουν διτὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ καλύψια πεοίλαυθανεί ἀτύχηματος συμβαίνονται δισάκις δισφαλισμένος δὲν εἶναι ἐπιβάτης μεταφορικοῦ μέσου ἐν τῇ παραδεδεγμένῃ καὶ εἰθισμένῃ ἔννοιᾳ τοῦ δρου τούτου. 'Οσάκις τὶς ἀσχολεῖται με τὴν φόρτωσιν πλαγιοδετημένου πλοίου εἶναι λιμενεργάτης, μετακινούμενος δὲ διπλαὶς

σημείου εἰς σημείον διαρκούσης τῆς φορτώσεως, δὲν «ταξιδεύει» διὰ τὴν πλοίου, ὡς τούτο προκύπτει ἐκ τῆς εὐλόγου προθέσεως τῶν συμβατικῶν ὅρων.

Τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον εἶχεν ἐπίσης κρίνει διτὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ σύμβασις ἐκαλύπτεται ὁ δικαιοπάροχος τῆς ἐναγαύσης εἶχεν φουευθῆ εἰς ἀτύχημα τοῦ μηχανοκινήτου ἀνυψωτήρος «οὐτίνος ἐπέδαινεν ἡ ὄντια ὀδήγει». "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔτερην συμβατικὴν προϋπόθεσιν διτὶ τὸ ἀτύχημα δέον νὰ συμβῇ ἐν δημοσίᾳ δόδῳ, τὸ πρωτοβάθμιον δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ δὲν ἐδεσμεύετο ἐκ τῆς προϋποθέσεως ταύτης, διότι κατὰ τὴν σύμβασιν ἡ προϋπόθεσις αὐτῆς ἀργεῖ ἐπὶ πλοίων καὶ δὲν ἀπαιτεῖται ὁ σάκις τὸ ἀτύχημα ἐπέλθη ἐπὶ πλοίου.

'Ἐν σχέσει πρὸς τὴν αἰτιολογίαν ταύτην τὸ 'Ανάτατον δικαστήριον ἔκρινεν διτὶ τὸ κατώτερον δικαστήριον ἡρμήνευσεν τὸν σχετικὸν ὅρον τῆς συμβάσεως, ἐκτὸς τοῦ σκοποῦ του, 'Η ἐξαίρεσις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκ τῆς προϋποθέσεως τοῦ νὰ ἐπισυμβῇ τὸ ἀτύχημα ἐν δημοσίᾳ δόδῳ σκοπὸν εἶχεν νὰ ἔχαιρεσθαι τὰ πλοία καὶ τὰ λοιπά μέσα με τα φραγματικά, ἥτις εἶχεν κρίνει διτὶ ὁ πιλότος τοῦ ἀρεσκάφους ἥτο ἐπιβάτης αὐτοῦ κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς ὑπὸ διπλαὶς συμβάσεως.

'Ἐκριθή συνεπῶς διτὶ ἡ ἀσφαλιστικὴ σύμβασις δὲν παρείχειν κάλυψιν εἰς τὴν περίπτωσιν ἔνδον ὁ φονευθεὶς χειριζόμενος μηχανοκινήτου ἀνυψωτήρα ὑπέστη τὸ ἀτύχημα καθ' ἥν στιγμὴν μετεκινεῖτο ἐπὶ τοῦ πλοίου διαρκούντων τῶν χειρισμῶν φορτώσεως καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐξηφανίσθη τὸ πρωτοβάθμιος ἀπόφασις καὶ ἀπερρίφθη ἡ ἀγωγή.

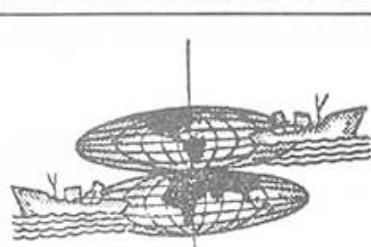
• 'Ασθένεια ναυτικοῦ ἐκ δῆγματος κώνωπος.—'Ανατολοίσα τοῦ πλοίου.—Δὲν συντρέχει ἐν μὴ ἀποδείξει διτὶ ἡ μόλυνσις συνδέση ἐπὶ τοῦ πλοίου.—'Ανάγκη αἰτιώδους συνδέσμου μεταξὺ ἀποτελέσματος καὶ αἰτίου.—Οὐκ ἀποδείξις causa proxima.

Δύναται τὸ πλοίον νὰ καταστῇ ἀναξιόπλουστον συνεπείᾳ τῆς ἐπ' αὐτοῦ παρουσίας καὶ κώνωπος;

Τὸ ἔρωτημα τοῦτο — τόσα περίεργα προβλήματα εἰς τὰ 'Αμερικανικά δικαστήρια — ἐτέλει ἔνωπον τοῦ περιφεριακοῦ δικαστηρίου τῆς Oregon, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀκολούθου ὑπόθεσεως:

Ναυτικός, ἀνήκων εἰς τὸ πλήρωμα κρατικοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ἐνήγαγεν τὸ 'Αμερικανικὸν Δημόσιον ζητῶν ἀποζημίων διὰ μόσων ὑπέστη τὸ ἀτύχημα καθ' ἥν στιγμὴν μετεκινεῖτο ἐπὶ τοῦ πλοίου διαρκούντων τῶν χειρισμῶν φορτώσεως καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἐξηφανίσθη τὸ πρωτοβάθμιος ἀπόφασις καὶ αἰτίου.

Κατὰ τὸ Νοέμβριον 1966, ἐπικειμένης τῆς συμπληρώσεως τῶν ἐπισκευῶν, δὲν ἔνάγων καὶ τινὰ ἄλλα μέλη τοῦ πλορώματος, προσελήφθησαν εἰς Πόρτλαντ τῆς Oregon καὶ ἀπε-



Head Office : Gaabil Street,  
Sharbatly Bldg.,  
Jeddah, S. Arabia  
Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam

Your Agents AT JEDDAH Port  
P.O.Box 205  
Cables «ATASA»  
Tel. 5216

**ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES**

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Directors : ANDREAS ELLINAS  
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick  
Despatch, Competitive Rates

στάλησαν άεροπορικώς εις Σιγκαπούρην, ίνα έργαζόμενοι έπι τού πλοίου προετοιμάσουν τό πλοίον πρός ύποδοχήν τού ύπολοίπου πληρώματός του καὶ τούτο ίνα τό πλοίον έπαναπλεύση εις Ήνωμένας Πολιτείας. Ο πλοίαρχος καὶ ὁ πρώτος μηχανικός εύρισκοντο έπι τού πλοίου εις Σιγκαπούρην. Ο ἐνάγων προσελήφθη διά αρχιθαλασμηπόλος καὶ ἔφθασεν εις Σιγκαπούρη περὶ τὴν 30ην Νοεμβρίου 1966.

Μετά τὴν εἰς Σιγκαπούρην ἄφιξιν, ὁ ἐνάγων καὶ οἱ μετ' αὐτῷ ἀποσταλέντες παρέμενον εἰς τὴν ξηράν, ἔργαζόμενοι τὴν ἡμέραν ἐπι τού πλοίου. Ο ἐνάγων διμως διευκτέρευσεν ἐπι τού πλοίου ἐπι δύν νύκτας, παρασείνας εις τὸ δωμάτιον τοῦ ἀρχιθαλασμηπόλου, κατόπιν διμως διευκτέρευσεν εις τὴν ξηράν, εις τὴν Λέσχην τῶν Ναυτικῶν τῆς Σιγκαπούρης.

Ἐπίσης οἱ ἀποσταλέντες ἑγεμάτιζον εἰς τὴν ξηράν, μεταβαίνοντες εις ἔστιαστροιν, διὰ λεωφορείου διατίθεμένου ὑπὸ τού πλοίου.

Τὸν Δεκέμβριον 1966, ὁ ἐνάγων ἥσθεντος ἀπό δάγκειον πυρετόν, νόσου τροπικήν, ἐνδημούσαν εἰς τὴν περιοχὴν καὶ ὀφειλομένην εἰς ἴον μεταδιδόμενον διὰ δημάτος κώνωπος τοῦ εἶδους Λειτίς Λευκοράπτη. Ο ἐνάγων εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον τῆς Σιγκαπούρης ἀπό τῆς 10ης μέχρι τῆς 22ας Δεκεμβρίου 1966. Ἐξελθὼν τοῦ νοσοκομείου ἐπανεπατρίσθη εἰς Ήνωμένας Πολιτείας.

Κατά τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ ἐνάγοντος ἐδήχθη οὗτος ὑπὸ κώνωπος διασκούσης τῆς εἰς τὸ πλοίον διανυκτερεύσεως, διτον ἐπι δύν νύκτας περέμενεν ἐπι τού πλοίου εις τὸ δωμάτιον τοῦ ἀρχιθαλασμηπόλου. Τούτο δὲν διέθετον δικτυωτά πλασίσια καὶ εἰς τούτο ἔγκειται ἡ ἀναξιοπλοΐα τοῦ πλοίου, συντρεχούσης καὶ ἀμελείας τοῦ πλοιοκήπου, δστις δὲν ἐμερίμησε νό τοποθετήση δικτυωτά πλασίσια.

Τὸ Δικαστήριον ἀπέρριψεν τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ ἐνάγοντος καὶ ἔκρινεν ὅτι ἡ μὲν τὸ πλοίον εἰς κατάστασιν πλέυσεως ὥστε να λειτουργήσῃ τὸ ἀξίωμα τῆς ἀξιοπλοΐας, ἐν τούτοις δὲν ἀπεδείχθη ὅτι ὑφίστατο κατὰ συνήθειαν ἡ ἄλλως ὑποχρέωσις πρὸς τοποθέτησιν δικτυωτῶν πλασίσιων εἰς τὰς παραφωτίδας ἡ τὰς θύρας τῶν θαλάμων ἐνδιαιτήσεως.

Ἐπίσης τὸ Δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ὁ ἐνάγων δὲν ἐπέτυχε ν' ἀποδεῖξῃ ὅτι ἡ ἐλεύψις δικτυωτῶν πλασίσιων ὑπῆρξεν ἡ εαυτα προκίνητη τῆς νόσου, δεδομένου ὅτι ὁ ἐνάγων ἦτο δυνατὸν νό ὑπέστη τὸ δῆγμα, εἰς πᾶν ἄλλο μέρος ἐκτὸς τοῦ πλοίου.

Ἐκείνῳ ὅπερ συνέβαλεν εἰς τὴν ἀπόδριψίν τῆς ἀγωγῆς ὑπῆρχε τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὰ ἐνόπιον τοῦ Δικαστηρίου ἀποδειχθέντα τὸ εἶδος τούτο τοῦ κώνωπος δὲν δάκνει κατὰ τὴν νύκτα καὶ συνεπῶς δὲν πιθανολογεῖται ὅτι ἐδήχθη δὲνάγων διαρκούσης τῆς ἐπι τού πλοίου διανυκτερεύσεων του.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἀπέρριψθη ἡ ἀγωγή.



## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΜΒΕΡ

Τὴν 18ην Ιουλίου, συνεπληρώθη δεκαετίσ, ἀφ' ἣς ἐτέθη ἐν ἔφαρμογῇ τὸ σύστημα AMVER (Automated Merchant Vessel Report) διὰ τού ποιόυ ἐδημιουργήθη ἐν δίκτυον ἀσφαλείας τῶν πλοίων εἰς δόλοκληρον τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ τὸν Ειρηνικὸν. Κατά τὸ σύστημα τούτο, ὅπερ ἀποτελεῖ ἐπινόησιν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς, τὰ μετέχοντα πλοία ἀναφέρουν ἐκ τῶν προτέρων τὴν πιθανήν πορείαν καὶ ταχύτητα τοῦ ταξιδίου των καὶ τὰς λατρικῆς φύσεως εὔκολιάς τὰς ὅποιας διαθέτουν. Τοιουτόρπως ἡ Κεντρικὴ Ὑπηρεσία τοῦ AMVER, γνωρίζει ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἐν πλῆθος σκαφῶν, τὰ ὅποια εύρισκονται εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῶν Ὑκεανῶν καὶ τὴν ποιότητα τῶν παρ' αὐτῶν παρεχομένων Ιατροφαρμακευτικῶν ἡ ἄλλων δυνατοτήτων των. Μόλις λοιπὸν πληροφορηθῆ ὅτι εἰς μίση πειοικήν ἐποίησεν ἐποίησεν ἔχει ἀνάγκην βοηθείας, τίθενται εἰς ἐνέργειαν οἱ ἡλεκτρονικοὶ ὑπολογισταί, οἵτινες ἀμέσως παρέχουν τὰ δύναμιτα τῶν πλοίων που εύρισκονται εἰς τὴν πειοικήν καὶ τὸ εἶδος τῆς βοηθείας ἢν δύνανται νὰ παράσχουν. Κατ' αὐτὸν τὸν τοόπον ἀνὰ πᾶσαν περίπτωσιν βοηθείας καὶ διασώσεως ἀποφεύγονται αἱ διάφοροι, ἀλλὰ πολυδάτανοι παρεκκλίσεις καὶ ἡ ἀνεύ ἀποτελέσματος τοπαιωπώρια.

Φυσικά ἡ ἐπιτυχία ἔξαρται ἐκ τοῦ ἀσθενοῦ τῶν μετενόντων εἰς τὸ σύστημα σκαφῶν. Εύθυνῶς ἐντὸς τῆς πασοειδούσης δεκαετίας, τὰ μὲν πλοία ὑπερέδησαν τὰ 1.000, τὸ δὲ πρόσωσμα βοηθείας, ὅπερ μένον τοῦ 1943 ἐκάλυπτο τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, ἐπεξετάσθη τὸ 1964 εἰς τὸ Νότιον Ἀτλαντικόν καὶ τὸ 1965 εἰς τὸν Ειρηνικόν. Η Κεντρικὴ Ὑπηρεσία ἔδειξεν εἰς τὸ Γκόδενσούριο - "Αἴλαντ τῆς Νέας Υόρκης, ἀλλ' ἡδη ἐνκαθίσταται καὶ δευτέρα εἰς Ἀγίου Φωσκήτοκον ποδὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Ειρηνικού. Εἰς τὸ σύστημα εἶναι εύπρόσδεκτα,

ἐπὶ καθαρῶς ἐθελοντικῆς βάσεως, πάντα τὰ πλοῖα, μικρὰ ἡ μεγάλα, οἰασδήποτε κατηγορίας ἡ σημαίας.

Ἡ Ἀμερικανικὴ Ἀκτοφυλακὴ ἥτις ἐν προκειμένῳ συνεργάζεται στενῶς μετὰ τοῦ IMCO, ἐλπίζει συντόμως ὅτι τὸ σύστημα AMVER θὰ καταστῇ παγκόσμιον καὶ θ' ἀποτελέστη μιαν μορφὴν ἀσφαλείας κατὰ τῆς σπατάλης χρόνου, ὑλικῶν μέσων καὶ ἀσκόπιων προσπάθειῶν.

## ΙΝΔΙΑ

### ΣΚΑΦΗ 5.000.000 ΤΟΝΝΩΝ!

Ἄπο καιροῦ ὑπέρχουν ἐνδείξεις περὶ τῶν ἐπι διώξεων τῆς Ινδίας, δηνας δημιουργήσῃ ικανὸν ἐμπορικὸν στόλον καὶ ἀναπτύξῃ ἐκ παραπλήσιου καὶ τοὺς ἀνεπαρκεῖς, διὰ τὰς συγχρόνους ἐν γένει ἔξελιξεις, λιμένας της.

Ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς Ινδικῆς Ναυτιλίας, ἀνέρχεται εἰς 239 σκάφα, συνολικῆς χωρητικότητος 2.000.000 τόνων γκρός, ἐνῷ ἐπιδιώκεται ἡ αὔξησις τῆς χωρητικότητος αὐτῆς εἰς τούλαχιστον 3.000.000 τόνων γκρός μέχρι τοῦ 1970 - 71. Ἡδη εύρισκονται υπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν πλοία 700.000 τόνων.

Πέραν, διμως, τῶν ἀνωτέρω, ἡ κυβέρνησις τῆς Ινδίας φέρεται ἀναπτύξσουσα μέαν, εύρυτέραν δραστηριότητα, πρὸς διαφόρους κατευθύνσεις, σκοπός της ὅποιας εννοι ἡ ἐπιτυχία ναυπηγικοῦ στόλου 5.000.000 τόνων γκρός, ἐντὸς τοῦ πλασίου τοῦ Τετάρτου Οικονομικοῦ Προγράμματος, τὸ διποίον ἀρχίζει ἀπό τοῦ 1969 καὶ, ἐπίσης, εἰς ἐπιδίωξιν συμμετοχῆς τῶν Ινδικῶν πλοίων εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφορὰς τῆς χώρας αὐτῆς, κατὰ 50% ἐντὸς τῆς προσεχούς πενταετίας.

Ἡ κυρια διματάτης προγραμματοποιήσεως μεγάλου ναυπηγικοῦ προγράμματος, εύρισκεται πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς Ιαπωνίας καὶ ὑπολαμβάνει αὐτὴ συνδυασμὸν πιστωτικῶν διευκολύνσεων μετὰ ἀντιπαροχῆς σιδηρομεταλλευμάτων, Ἀπὸ Ιαπωνικῆς πλευρᾶς, καὶ ἐν δψει τῶν ὑπαρχουσῶν ἐνδείξεων περὶ

## 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. 421.011, 012, 013

άνορθώσεως τῶν οἰκονομικῶν τῆς 'Ινδίας, πρέπει νὰ υπερικηθοῦν οἱ οἰοῖδητοι ἐνδοιασμοὶ τῶν 'Ιαπωνῶν ναυπηγῶν, διότι ἄλλως διαγράφεται δ' αὐτοὺς συδικάρδος κίνδυνος στροφῆς τῆς 'Ινδίας πρὸς ὄλλας ναυπηγικάς χώρας.

Στρέφεται, δημος, ἡ 'Ινδία καὶ πρὸς τὴν Ρωσίαν, διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων. Τὰ ρωσικὰ ναυπηγεῖς διεθνῆ προσλαμβάνουν δύστιμέραι δραστηριότητα. 'Ηρχισαν πωλοῦντα σκάφη εἰς ξένους ἑφοπλιστὰς, μὲ τὴν παροχὴν καὶ πιστωτικῶν διευκολύνσεων. Καὶ αἱ τιμαὶ τῶν εἰναι χαμηλαῖ, αἰσθητῶς χαμηλότεραι τῶν δυτικῶν ναυπηγείων, ἀκόμη καὶ τῶν Ιαπωνικῶν. 'Επωλήθη πρὸ τοῦ πλήρως αὐτοματοποιημένου ρωσικὸν φορτηγὸν 12.000 τόνων, εἰς ἑφοπλιστὰς τῆς Δυτικῆς Γερμανίας, ἀντὶ 3,2 ἑκατομ. δοll.

Τοῦ αὐτοῦ τύπου σκάφη σχεδιάζει νὰ παραγγείλῃ καὶ ἡ 'Ινδία καὶ προέρχεται ἡδη εἰς διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Μόσχαν.

## ΙΤΑΛΙΑ

### ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Διηγρύνθη τὸ ἔλλειμμα τοῦ ισοζυγίου θαλασσίων μεταφορῶν εἰς τὴν 'Ιταλίαν. Καὶ διηγρύνθη ἑπτὶ τοσούτουν, ὕστε τὸ πρὸ τὸ παρόν οὐδεμία νὰ προβλέπεται βελτίωσις.

Πράγματι, συμφώνως πρὸς ἐπισήμους ἀνακοινώσεις, τὸ ἔλλειμμα τοῦτο ἀνήλθε κατὰ τὸ 1967 εἰς 136 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἔναντι 100 ἑκατομμυρίων τοῦ παρελθόντος ἔτους. Τούτῳ ἀποδίδεται φυσικά εἰς τὴν ἀδυναμίαν τῆς ἀναγκαίας ἀναπτύξεως τοῦ Ιταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀφ' ἐνὸς καὶ εἰς τὰς συνεπείας τοῦ κλεισίματος τοῦ Σουέζ ἀφ' ἔτερου. Οὕτω οἱ διὰ τὰς εἰσαγωγάς τῆς χώρας πληρωθέντες ναῦλοι ἐντὸς τοῦ 1967 ἀνῆλθον εἰς 977 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔχοντας 693 ἑκατομμύρια κατεβλήθησαν εἰς ξένα πλοῖοι, ἐνῷ ἔξι ὄλλοι οἱ ὑπὸ Ιταλικῶν πλοίων εἰσπραχθέντες ναῦλοι εἰς δλους τοὺς τομεῖς, παρουσιάζουν τὴν χονδρικήν συμμετοχήν τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ισοζυγίον πληρωμῶν τῆς χώρας εἰς τὸ ποσόν τῶν 799 ἑκατομ.

δολλαρίων.

'Η υπότιμησις τῆς λίρας καὶ ἡ καταγγελία τῶν συμβάσεων ἀμοιβαίρητος εἰς διάφορά τὴν ἀκτοπλοίαν, ἀδημιούργησαν μίαν ἐπιθράδυνσιν εἰς τὰς διαλύσεις πλοίων καὶ μίαν αὔξησιν ἀγοράς πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ δῆ εἰς τὰς χώρας, αἵτινες ὑπετίμησαν τὸ νόμισμά των ἐν συνεχείᾳ τῆς λίρας.

Πάντως ὡς μόνιμος αἵτια τῶν ἀδυναμιῶν τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, θεωρεῖται ύπὸ τοῦ ἑφοπλισμοῦ, ἡ υφισταμένη διαφορά τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν Ιταλ. καν. πλοίων ἔναντι τῶν ξένων. Αἱ διαφοραὶ αὖται ἀναφέρονται κυρίως εἰς τὰς πιστωτικάς συνόδης διά τὰς ναυπηγήσεις, τὴν ἀπαγόρευσιν παραγγελιῶν εἰς τὸ ἔξωτερον, τὴν ἀπαγόρευσιν ἀσφαλιστικῆς καθούμενως εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν, τὴν ἀπαγόρευσιν ναυτολογήσεως ξένων πληρωμάτων καὶ τὴν ὑποχρέωσαν ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων εἰς προκαθώρισμένα ίδρυματα. Δεδομένου διτὶ αἱ διά τοῦ 'Ιταλιούς ναυτικούς μισθωτούς καὶ ἀσφαλιστικούς ἐπιβαρύνσεις τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου εἶναι ὑψηλότερα ἔναντι τῶν ξένων, ἡ Ιταλική ναυτιλία δὲν εἶναι εἰς θέσιν ν' ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ διεθνῆ συναγωνισμόν.

Πρὸς καταπολέμησιν τῶν μειονεκτημάτων τούτων, οἱ 'Ιταλοί ἑφοπλισταὶ ζητοῦν μεταξὺ τῶν ὄλλων, τὴν αὔξησιν τῶν χρηματοδοτήσεων τῆς Ναυτιλίας, τὴν δυνατότητα ἐπιλογῆς μεταξὺ τῶν υφισταμένων μορφῶν χρηματοδοτήσεως καὶ μᾶς πιστωσέως τοῦ 80% τοῦ κόστους ναυπηγήσεως, μὲ διάρκειαν δέκα ἔτων καὶ τὴν δυνατότητα βελτιωμένων πιστωτικῶν διευκολύνσεων διὰ τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων προσφάτου ναυπηγήσεως.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΤΟ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΤΟΝΝΑΖ

Οἱ παρὰ τοῦ «Μότορσπι» καταρτιζόμενοι τριμηνιαῖοι πίνακες (30 'Ιουνίου) τῆς ναυπηγουμένης ἡ ύπὸ παραγγελίαν τελούστης χωρητικότητος καθ' ὅλον τὸν κόσμον (ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας) ἐμφανίζουν μικρόν τινα πτῶσιν εἰς τοινάς, ἔναντι

τοῦ προηγουμένου τριμήνου, σημαντικὴν διμερίαν ἔναντι τοῦ ἀντιστοιχοῦ περιουσιοῦ. Τὸ ναυπηγούμενον ἡδη ἡ παραγγελθὲν τονάζ, εἰς σκάφη ἄνω τῶν 2.000 τόν. d.w., ἀνέρχεται εἰς 63.746.280 τόν. d.w. μὲ 1.776 σκάφη, ἔναντι 1.905 σκαφῶν 53.321.660 τ. d.w., τοῦ ἀντιστοιχοῦ περιυσιοῦ τριμήνου. Οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὸ προηγούμενον τρίμηνον ἔσαν: 1.891 σκάφη καὶ 64.156.860 τόν. d.w.

Χαρακτηριστικὴ ἡ κάμψις τῆς ζητήσεως διὰ μεγάλα σκάφη. Τὸ μὲν λόγῳ τῶν ἀπωτέρων παραδόσεων, τὸ δὲ λόγῳ τῶν ἐπιφυλάξεων διὰ τὴν ἀπόδοσίν των μεταξὺ τὴν ἐπιδολήν ὑψηλῶν ἀσφαλίστρων καὶ τῶν ἀδυναμιῶν ποὺ διεπιστώθησαν εἰς τὰ τῆς κατασκευῆς των.

Τὰ εἰς χείρας τῶν ναυπηγῶν συμβόλαια διὰ δεξαμενόπλοιας ἀσφέρονται εἰς 400 σκάφη 38.323.760 τόν. d.w., ἔναντι 449 σκαφῶν 39.428.280 τόν. d.w. εἰς τὸ τέλος τοῦ Μαρτίου 1968. Κατὰ καπηγορίας τάνκερς καὶ σκαφῶν ξηρού φορτίου οἱ ἀριθμοὶ ἔχουν ὡς ἔξῆς:

Δεξαμενόπλοια 400 τόν. d.w. 38.323.760. Επορύ φορτίου καὶ διάφορα: 1.376 σκάφη, 25.422.520 τόν. d.w.

'Η 'Ι α π ω ν ί α κατέχει πάντοτε τὴν πρώτην θέσιν μὲ 26.917.960 τόν. d.w. Ποσοστὸν 42.24% τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Χωριστὰ διὰ τὰ τάνκερς τὸ ποσοστὸν φθάνει τὰ 44%.

'Η Σ ο υ η δ ί α κρατεῖ τὴν δευτέρων θέσιν μὲ 5.057.400 τόν. d.w. 'Η Δ υ τ. Γ ε ρ μ α ν ί α τὴν τρίτην μὲ 4.678.040 τ. d.w. 'Η Γ α λ λ ί α τὴν τετάρτην μὲ 4.427.860 τόν. 'Η Μ. Β ρ ε τ α ν ί α τὴν πέμπτην μὲ 4.189.260 τόν. 'Η Δ α ν ί α τὴν ἔκτην μὲ 2.800.980 τόν. d.w. 'Η Ι σ π α ν ί α τὴν ἔσδομην μὲ 2.279.340 τόν. d.w. 'Η Ι τ α λ ί α τὴν δύδον μὲ 2.232.420 τόν. 'Η Ν ο ρ β η γ ί α τὴν ἐνάτην μὲ 1.875.310 τόν. 'Η Ο λ λ α ν δ ί α τὴν δεκάτην μὲ 1.833.510 τόν. Αἱ 'Η ν ω μέναι: Πολιτεῖαι τὴν ἐνδεκάτην μὲ 1.649.800 τόν. 'Η Γ ι ο υ κοσλαβία τὴν δωδεκάτην μὲ 1.418.500 τόν. καὶ ἡ Πολωνία τὴν δεκάτην τρίτην, μὲ 1.108.210 τόν. d.w.

**33-33**

33 lbs in weight, 33 different parts only, 33 % lighter than other comparable tankcleaning machines. Consider these points for greater ease of handling by the crew and simpler maintenance. For safety against accidental damage, superb new design has removed all shafts from outer casing and bottom cover. The casing is therefore exclusively for protection of the working parts. All shafts operate in STAINLESS steel ball bearings fully lubricated and the gearbox is sealed by the most modern methods to give maximum trouble-free service under the most arduous conditions. COMPACT — only 10" high — passes through a 10" deck-opening. Can be tailor-made at no extra cost to suit your requirements of water consumption or cleaning cycle. You can BUY the TOFTEJORG tankcleaning machine together with NITRILE lined hoses up to 40 metres long, HOSE-WINCHES and other "rationalised" accessories.

Tofte & Jørgensen A/S will be glad to tell you more about this equipment — and to quote numerous satisfied customers — either direct, or through their London representatives: Wm H. Müller & Co (Technical Services) Ltd, Custom House & Wool Quays, Lower Thames Street, London, E.C.3., Phone : 01-626 1555, Telex : 885961 (Mullership).

**Tofte & Jørgensen a/s**

35, Amaliegade, DK-1256, Copenhagen K, Denmark, Telex : 9588.

**KAINOTOMIAI TΗΣ KIOUNAPRT**

Θάς έφαντάζετο κανείς, ότι ο πλοίορχος του «Κουήν Έλιζαμπεθ 11» θά έπανηρχετο εις τὰ θρανία πρός μετεκπαίδευσιν; Και ίμως, έπανηρθεν. Μολονότι υπέρεβη τὸ 55ον ἐτος τῆς ήλικίας του καὶ ἔχει κυβερνήσει δύλα σχεδόν τὰ ύπερωκεάνια τῆς ἑταῖρίας του, διανέι τῇδη μηνιαίαν ἐπιμόρφωσιν, συνήθως προοριζόμενην διὰ διευθυντάς μεγάλων ἐπιχειρήσεων καὶ περιλαμβάνουσαν μαθήματα συμπειφορᾶς πρός τοὺς ὑφισταμένους, ἐρεύνης τῶν ὄγρων, βιομηχανικῶν σχέσεων, θεμάτων πελατείας, γενικῆς διοικήσεως κλπ.

Διατί, ίμως, εἰς ἑκάτην τῶν μᾶλλον μορφωμένων καὶ πεπειραμένων πλοιάρχων, νά υποχρέωνται εἰς παρακολούθησιν τοιούτων μαθημάτων; 'Η ἀπάντησης εἶναι, διὰ τὸν λόγον δι' ὃν υπερχρέωθησαν δύλοι οἱ ἀξιωματικοὶ τῆς ἑταῖρίας νά ἀκούσουν διδασκαλίαν ἀνθρωπίνων σχέσεων, διὰ τὸν λόγον δι' ὃν ἐπετράπη εἰς τὰς συζύγους τῶν ναυτικῶν τῆς ἑταῖρίας νά συνοδεύουν τοὺς ἄνδρας των ἐπί τῶν πλοίων καὶ διὰ τὸν λόγον δι' ὃν ἀκόμη καὶ τὰ πληρώματα τῆς Κιουνάρην θά ταξιδεύουν τοῦ λοιποῦ διὰ τῶν πλοίων τῆς ἐπί τέκτωσι.

"Οπισθεν δῶλαν αὐτῶν τῶν καινοτομιῶν εύρισκεται ή Ιθέα, διτὶ ή καλυτέρω δργάνωσις τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἑταῖρίας, εἰναι δυνατὸν νά τὴν δόηγησῃ εἰς τὴν οίκονομητὴν ἀνόρθωσιν. Δὲν πρέπει νά ληστονήται, διτὶ μὲ ἀπωλείας 16,5 ἑκατομ., λιρῶν ἐντὸς ἐπταστίας, ή Κιουνάρην Λαΐν ὑπερχρέωθη νά πωλήσῃ ἐξ ἑκάτην τῶν υπερωκεάνιων τῆς, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τὰ δύο περίφημα Κουήν, Φρονοῦν, λοιπὸν, οἱ ἀρμόδιοι, διτὶ οἱ πλοιάρχοι καὶ τὸ ἐπιτελεῖον ἐνὸς πλοίου, διευθυντούς μιαν τεραστίαν ἐπιχειρήσιν, τῆς ὁποίας, εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Κουήν Έλιζαμπεθ 11», τὸ μὲν κεφαλίουν ὑπερβάνει τὰ 30 ἑκατομ. λίρας, τὸ δὲ προσωπικὸν μετά τῶν ἐπιβατῶν, ὑπερβαίνει τὰς 3.000 ἄτομα! Πῶς εἶναι δυνατόν, λέγουν, διευθυντῆς μιᾶς τοιούτης ἐπιχειρήσεως νά υστερῇ εἰς γνώσεις τῶν διευθυντῶν τῶν παραμοίων ἐπιχειρήσεων τῆς ἑταῖρας καὶ νά μὴ γνωρίζῃ πᾶσαν πλευρὴν τῆς διοικήσεως καὶ διαχειρίσεως τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του;

Παραλλήλως, ή πρὸς τὰ πληρώματα ἐπιδεικνυομένη ἀλλαγὴ συμπειφορᾶς, ὀφείλεται εἰς τὴν διαπίστωσιν ἐνὸς ἀγεφυρῶντου χάσματος, ὑφισταμένου μεταξὺ τοῦ προσωπικοῦ τῶν γραφείων καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, ὅπερ καὶ θεωρεῖται ως ή ρίζα τοῦ κακοῦ εἰς τὰς περιπτείας τῆς ἑταῖρίας. Μὲ

ἔδραν τὸ Λίβερπουλ, τὸ προσωπικὸν τῶν γραφείων τῆς οὐδέποτε ἀντίκρυς τὰ εἰς τὸ Σαουθάμπτον πλοία τῆς καὶ ἀντιστρόφως. 'Η ἀδιαφορία διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς ἡλεκτρικοῦ πλυντηρίου ἡ στεγωνωτηρίου διὰ τὰ πληρώματα η αἱ ἀλλα τοιαύτης μορφῆς παραλείψεις, ἀπετέλουν ἀφορμᾶς ἀφαντάστου δυσαρεσκείας. 'Η ἐλλειψις ἐπαφῆς ἥτο τοιαύτη, ώστε οὐδεὶς συνεθουλεύετο τὸν ἄλλον καὶ τὸ χάσμα τῆς ἀσυνενοησίας, ἀντιδράσεως καὶ καχυποφίας συνεχῶς ηύρυνετο.

Μὲ τὸ νέον πρόγραμμα τῆς ἑταῖρίας, ἡ ἀμοιβαία αὐτῆς ἀποκύνασται, μαλινότι δὲν ἐπηρεάζει παρὰ μόνον τὰ νορθηγικά πλοία, προεκάλεσε μέγαν θόρυβον εἰς δλας τὰς Σκανδιναϊκάς χώρας καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὴν Σουηδίαν, διπού τὴν στιγμὴν αὐτήν, μεταξὺ κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργαστῶν, διεξάγονται συζητήσεις ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς έργασίας.

πως αἱ δόηγια αὐταὶ τηροῦνται.

Εἰς τὰς δόηγιας αὐτὰς ἀποδίεται τόση σημασία, ώστε νά θεωρούνται ως προφίμους τῶν σχετικῶν δεθνῶν κανονισμῶν οἵτινες πρόκειται συντόμως νά ἐφαρμοσθῶν.

'Η νορθηγική αὐτὴ πρωτοβουλία, μαλινότι δὲν ἐπηρεάζει παρὰ μόνον τὰ νορθηγικά πλοία, προεκάλεσε μέγαν θόρυβον εἰς δλας τὰς Σκανδιναϊκάς χώρας καὶ ιδιαιτέρως εἰς τὴν Σουηδίαν, διπού τὴν στιγμὴν αὐτήν, μεταξὺ κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργαστῶν, διεξάγονται συζητήσεις ἐπὶ θεμάτων ναυτικῆς έργασίας.

**ΟΛΛΑΝΔΙΑ****ΠΡΟΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΔΙΑ ΤΑ ΜΕΓΑΘΡΙΑ**

'Επειδήληθή ἀπό τὴν ἀνάγκην τῆς συναγωνιστικούτης ἡ συγχώνευσις τῶν ναυπηγείων Βερόλμε καὶ N.D.S.M. τοῦ 'Αμστερδαμ. 'Η συμπαράστασις τῆς δλλανδικῆς κυβερνήσεως θά εἶναι πλήρης. Τὰ ναυπηγεία Βερόλμε ἔχουν ηδη ἐλειουργία ναυπηγικάς ἐγκαταστάσεις εἰς Ίρλανδιαν καὶ Βραζιλίαν καὶ τὰ ναυπηγεία N.D.S.M. εἰς Κιουρασάο καὶ Λισανδρώνα.

Μὲ κρατικήν χρηματοδότησιν —75 ἑκατ. φορίνια— θά κατασκευασθῇ, ἔξ ἀλλοῦ, τεραστία κλίνη διὰ τὰς ἐπισκευάς τάκερες μαρμούθ (μέχρι 900.000 τόν.) εἰς Μπότλεκ τῆς 'Ολλανδίας. Θά δύνανται νά τὴν χρησιμοποιούν ἐπὶ ὀρισμένων χρόνον καὶ τὰ ἀλλα, ἐκτὸς τοῦ δημίου, δλλανδικά ναυπηγεία.

Καὶ ή ἔμεσος συνέπεια τῆς συγχώνευσεως τῶν δύο μεγάλων ναυπηγείων: Νορθηγοί καὶ 'Ι απωνες ἐφοπλισταὶ προτίθενται ἐκεῖ νά παραγγείλουν μεγάλας δεξαμενόπλοια, μὲ τιμάς λίαν συμφερούσας καὶ παραδόσεις ταχετέρας. 'Η γιαστὴ «Τόκιο Τάκερ», ἐνδιαφέρεται διὰ σκάφος τῶν 380 χιλ. τόνων! Τὰ ιαπωνικά ναυπηγεία δέν προθυμούνται εἰς τὴν κατασκευὴν τοιούτων σκαφῶν. Δυσχερείας ἀντεμετώπισαν κατὰ τὴν ναυπηγησην καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Λούντριχ (312.000 τόν.) εἰς τὰ ζητήματα, κυρίως, τῆς ἀπαιτούμενης ισχυροτέρας κατασκευῆς, ἥτις καὶ προεκάλεσε δαπάνας ἀπροβλέπουσ.

'Ἐπι πλέον, ή τριετής παράδοσις τοῦ σκάφους τῶν 380.000 τόν. θεωρεῖται πιθανή ἀπὸ τοὺς Ιάπωνας, ὅποτε ἀπρόθλεπτον εἶναι τὸ ἐπίπεδον τῶν ἡμερομισθίων καὶ τῶν τιμῶν τοῦ χάλυβος.

Φάίνεται, ίμως, διτὶ οἱ κ. Βερόλμε ἀποφασιστικώτερον ἀντιμετωπίζει τὸ ὅλον ζητήμα,

**NORVΗGIA****ΦΥΛΑΚΗ ΕΝΟΣ ΑΝΔΡΟΣ**

Σοφαράς κανονισμός ἐπὶ τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων φαίνεται νά πρετοιμάζῃ ἡ Νορθηγία, καθ' ἀπροκύπτει, ἐκ τοῦ προσφάτως ληφθέντος μέτρου τῆς ἀτελέσεως φυλακῶν γεφύρας. Κατὰ τὸ μέτρον τούτῳ, διπερ ἰσχύει μέχρι νεωτέρας διαταγῆς, ἐπιτρέπεται ὅπως εἰς πλοία διῶν τῶν 300 τόν. γκρός, τὰ ὄποια δὲν παραλαμβάνουν ἐπιβάτας καὶ τὰ ὄποια εἰναι ἐφωδιαστούμενα δι' αὐτομάτου πηδολίου καὶ δι' ἐγκεκριμένου συστήματος ἑστερεικῆς ἐπικοινωνίας, ὁ πλοιάρχος περιορίζει τὴν υπερησίαν φυλακῆς εἰς ἔνα μόνον ναυτὴν ἐκτὸς βεβαίως τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς. Τούτο ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διτὶ οἱ κατορδοί εἰναι καλός, ή δρατός ικανοποιητική καὶ ή κηνήσης τῶν πλοίων ἀραιά.

Κατὰ τὴν νύκτα, ὁ ναύτης οὗτος, διστις σημειωθήτω δέον νά εἶναι ἐμπειρος καὶ δεδοκιμασμένος, θὰ ἐπιτηρῇ τὴν νυκτερινὴν φυλακήν, κατὰ δὲ τὴν ήμέραν θὰ δύνανται νά ἀσχολήσηται εἰς ἄλλα ἔργα πλησίον τῆς γεφύρας. 'Ο πλοιάρχος προτίθεται τὸν προσωπικόν διπερ εἰς τὴν γέφυραν υπάρχουν πάντοτε σαφεῖς δόηγια πρὸς τὸν ἀξιωματικὸν φυλακῆς περὶ τοῦ πρακτέου εἰς πᾶσαν περίπτωσιν καὶ δι-

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ****NOTIOU AMERIKΗΣ Α.Ε.**

ΕΑΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

**ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ  
M/S «ΑΘΗΝΑΙ» ΚΑΙ ΤΟΥ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»  
διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγονάην, Αργεντινὴν  
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.  
Μέγ. Λαιμοῦ Ακτὴ Μιαούλη 35-39, Πειραιεύς. Τηλ. 424.222 (δέκα γραμμαὶ)**

Έλευθέρα ή κατάθεσις δολλαρίων  
και άλλων ξένων νομισμάτων

## ΣΕ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΡΑΠΕΖΕΣ

ένα προνόμιον μόνον και άποκλειστικώς  
για όλους τους ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ  
ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ  
και ΞΕΝΗΤΕΥΜΕΝΟΥΣ ΕΡΓΑΤΑΣ

Έμπιστευθήτε τις οικονομίες σας σε συνάλλαγμα στις Έλληνικές Τράπεζες.

ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΩΣ ΝΑ ΚΑΤΑΘΕΣΤΕ ΟΣΑ ΠΟΣΑ ΘΕΛΕΤΕ  
Σ Ε Ξ Ε Ν Ο Σ Υ Ν Α Λ Λ Α Γ Μ Α

στ' ονομά σας ή και σε κοινό λογαριασμό με μέλη της οικογενείας σας.

Τὰ πλέον σημαντικὰ εὐεργετήματά :

1ον. "Έχετε τὸ δικαίωμα νὰ διατηρῆτε τὶς καταθέσεις σας σὲ συνάλλαγμα ἐφ' ὅσον μένετε στὸ ἔξωτερικὸ καὶ ἀφοῦ γυρίσετε στὴν 'Ελλάδα ἐπὶ μία ὀλόκληρη πενταετία.

2ον. Μπορεῖτε σὲ κάθε στιγμή, εἴτε ἐδῶ εἴτε στὸ ἔξωτερικό, νὰ ἀποσύρετε ὅσον συνάλλαγμα θέλετε καὶ νὰ τὸ ξαναβγάλετε στὸ ἔξωτερικὸ σ' ὅποιοδήποτε νόμισμα ἐπιθυμεῖτε.

3ον. Αἱ καταθέσεις σὲ συνάλλαγμα σᾶς δίνουν τὸν ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΟΚΟΝ ΜΕΧΡΙ Σ 7½%.

Ζητήσατε λεπτομέρειες, γιὰ τὴν ἐπαναστατικὴ αὐτὴ καινοτομία, ἀπὸ τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα σας ή ὅποιαδήποτε Έλληνικὴ Τράπεζα:

ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (NATIONAL BANK OF GREECE) - ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (COMMERCIAL BANK OF GREECE) - ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (AGRICULTURAL BANK OF GREECE) - ΕΘΝΙΚΗ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (NATIONAL MORTGAGE BANK OF GREECE) - ΙΟΝΙΚΗ-ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ (IONIAN-POPULAR BANK OF GREECE) - ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ (COMMERCIAL CREDIT BANK) ΓΕΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ (GENERAL HELLENIC BANK) - ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ (BANK OF PIRAEUS) - ΤΡΑΠΕΖΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (BANK OF ATTICA) - ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ (TRADERS CREDIT BANK) - ΤΡΑΠΕΖΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΕΞΠΡΕΣ, ΑΘΗΝΑΙ (AMERICAN EXPRESS INTERNATIONAL BANKING CORPORATION, ATHENS) - ΦΕΡΣΤ ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΙΤΥ ΜΠΑΝΚ, ΑΘΗΝΑΙ (FIRST NATIONAL CITY BANK, ATHENS) - ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥ-  
ΤΗΡΙΟΝ (THE POST - OFFICE SAVINGS BANK)

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ «Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήμησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κατώθι σκαφῶν:

1. «Ἐρόϊκ Κολοκοτρώνης» δεξαιμένωπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Texaco North America») νεοαγορασθέν, 15.925 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσμούντο» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

2. «Ἄρμα» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Lord Codrington») νεοαγορασθέν, 9.364 τ. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀρμα» (Ἐμπρός Ναυτικά Πρακτορεῖα Ε.Π.Ε.).

3. «Τζών Κολοκοτρώνης» δεξαιμένωπλοιον (πρώην Ιταλικὸν «Finia Italia») νεοαγορασθέν, 21.240 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρκερίντο» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

4. «Ἐμμανουὴλ Κολοκοτρώνης» δεξαιμένωπλοιον (πρώην Ιταλικὸν «Finia Canada») νεοαγορασθέν, 20.736 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀστρο Βαλιέντε» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

5. «Σοφία Κολοκοτρώνη» μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ διοίμα, εκ «Hoegh Traveller» νορβηγικοῦ), 14.319 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀμάσιος» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

6. «Ἄττικόν» φορτηγὸν (πρώην ἐλλειτικὸν «Rigis») νεοαγορασθέν, 6.160 τ. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εύροσπιτικά» (κ. Νικ. Μ. Λιθανός).

7. «Ἄγιος Γιώργης» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Barlby») νεοαγορασθέν, 16.565 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εὔημερος». (Ἀντιπρόσωπος: κ. Εύάγγ. Π. Εύστρατος).

8. «Ελένη Μ.» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Caxton») νεοαγορασθέν, 5.729 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χρυσελένη». (Ἀντιπρόσωπος: κ. Γ. Πετάσης).

9. «Νέα Ελπίς» δεξαιμένωπλοιον (πρώην ὑπὸ σημαίαν Μονακοῦ «Saint Michel») νεοαγορασθέν, 14.672 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Στάρσιπ». (Ἀντιπρόσωπος: κ. Αφοί Ταφλαμπά).

10. «Μούνστερ» ἐπιβατηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Mawsteer») νεοαγορασθέν, 4.142 τόν. γκρός, τοῦ 1948, ἀνήκον εἰς τὴν Ηπειρωτικὴν Ἀτμοπλοΐαν «Γ. Ποταμιάνος Α.Ε.».

\*\*\*

Ο Εφοπλιστικός Οίκος «Λαιμός καὶ Πατέρας», διὰ τηλεγραφήματός του πρὸς τὸν Πρωθυπουργὸν κ. Γ. Παπαδόπουλον ἀναγγέλλει, διὰ τὸν προσεχῆ Αὔγουστον καθελκύει φορτηγὸν σκάφος χωρητικότητος 54.250 τόνων, ἐκ τῶν πλέον συγχρόνων μονάδων τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τονίζει διτο: «Ἀνταποκρινόμενος εἰς τὴν πρόστιλην τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ πρὸς τὸν ἐφοπλισμὸν τῆς πατρίδος μας, διὰ μίαν ἀποφασιστικὴν καὶ δινευοίσσαντο πρόσθιτοτε ἐπιφυλάξεως στροφὴν πρὸς τὰ

ἐρωτηθεῖς ἐάνθινον θάσην οὐκούταζε τὸ μπούκοταζε, κατὰ ἐλληνικῶν πλοίων, περιωρίσθη νὰ δηλώσῃ μετριοπαθῶς, διτο: «πιθανῶς ὁρισμένα μέλη τοῦ Συνδρίου νὰ θέσουν τοιούτον θέμα».

**ΔΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**

Μπάλκ κάρριερ 26.600 τόν. d.w. παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ταμιέζ διὰ λογαριασμὸν ἐταιρίας ἐλεγχομένης ἀπὸ τὸν οίκον I. K. Χατζήπατέρα καὶ Υιού. Μηχαναὶ MAN 12.000 ἵππων. Ταχύτης 15,5 μιλίων.

— Επίσης δύο τῶν 25.000 τόν. παρηγγέλγειν δὲ οίκοι I. P. Λιθανοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε.

— Διαπραγματεύεται δὲ οίκος I. K. Καρρᾶς τὴν κατασκευὴν δύο τάνκερς μαρμαύθ τῶν 200 χιλ. τόν. εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χιτάτοι.

— Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν εἰς τὰ σουμδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκοταρέκεν, μὲ παράδοσιν τὸ 1969 δεξαμενόπλοιον τῶν 228.000 τόν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. I. Πάππα, ἡγοράσθη ἀπὸ Νορβηγούς ἐφοπλιστὰς (Π. Σμέντης).

**ΔΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΟΥ Κ. ΛΑΙΜΟΥ**

Τρία τῶν 250 χιλ. τόνων δεξαμενόπλοια διαπραγματεύεται νὰ κατασκευάσῃ δὲ οίκος Κώστας Μιχ. Λαιμός, διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐταιρικοῦ του ὄμιλου. Τὴν φορὰν αὐτὴν τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δυτ. Γερμανίας κερδίζουν τὴν παραγγελίαν. Τιμαὶ συμφέρουσαι, συναγωνιστικαὶ τῶν ιαπωνικῶν, πρὸ παντὸς ὅμως, ταχυτέρα ἢ παράδοσις, ἐντὸς τοῦ 1970.

**ΔΙ ΚΑΘΕΙΔΚΥΣΕΙΣ**

Τὸ μπάλκ κάρριερ «Ολύμπικ Πάουερ», τῶν 15.800 τόν. γκρός, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ὁνάση, καθειδκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Σμίζου τῆς 23ης Ιουλίου.

— Τὴν 20ην Ιουνίου ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τοῦ Αἴοι καθειδκύσθη μπάλκ κάρριερ 40.800 τ. d.w. δὲ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου τοῦ κ. Ιω. Μιχ. Καρρᾶ. Μηχαναὶ Σούλτζερ 14.400 ἵππων, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν. Ταχύτης 16.75 μιλ. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνός. Ήνομάσθη «Ἀκουαφαίθη».

— Παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τοῦ Τόκιο τὸ φρήνοματίπ «Σιθινίας» τοῦ κ. I. K. Καρρᾶ. Σημαία ἐλληνική. Πλοιοκτήτης δὲ Μιχ. Ξυλάς.

— Τὴν 25ην Ιουνίου καθειδκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Κούρε τὸ μπάλκ κάρριερ «Ἀγαμέμνων», τόν. γκρός 40.000. Σημαία ἐλληνική. Πλοιοκτήτης δὲ Μιχ. Ξυλάς.

**ΚΑΙ "MINI., ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ**

Εἰκοσι «κίνη μπάλκ κάρριερ» τῶν 3.000 τόν. d.w. παρηγγέλγειν δὲ οίκος Γ. Π. Λιθανοῦ διὰ λ. σμὸν τοῦ Οίκου I. P. Λιθανοῦ εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. Συνολικὴ ἀξία 20 ἐκατομ. δολ. Παράδοσις 1969. Πρόκειται μᾶλλον περὶ φορτηγῶν (μπάρζες), προριζομένων δι' ὁρισμένην μεταφορικὴν ἐργασίαν.

**ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ**

Ἐκοινοποιήθη ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐθνικοῦ Συμβούλου Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς διὰ τῆς διποίσας παρέχεται ἡ ἐγγύησις τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου διὰ τὸ ἔξ 25 ἑκατομμυρίων

**Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ  
ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ**

**POSEIDON**

**MARITIME & MERCANTILE AGENCIES  
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩ. ΣΑΚΕΑΛΑΡΙΔΗΣ**

KORTENAARSTRAAT 18B

141916

ROTTERDAM — HOLLAND  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:  
POSEIDON — ROTTERDAM

μάρκων δάνειον τὸ ὅποιον θὰ χορηγήσῃ ἡ Κυβέρνησις τῆς Δυτικῆς Ὀμεσονδιακῆς Γερμανικῆς Δημοκρατίας εἰς τὴν E.T.B.A. Τὸ δάνειον τούτῳ χορηγεῖται βάσει προτάσεως τῆς γερμανικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῆς ποποθετήσεως ὑπὲρ Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν παραγγελιῶν ναυπηγήσεως πλοιῶν τύπου λίμπερτς εἰς γερμανικά Ναυπηγεῖα.

Τὸ ἐπιτόκιον τοῦ χορηγουμένου δανείου εἶναι 3% καὶ ἡ διάρκεια ἑξαφλήσεως του 13 ἔτη.

Ἡ E.T.B.A., ἡ ὁποία θὰ λάβῃ τὸ δάνειον, ὑποχρεοῦται σῆμα τῇ λήψει αὐτοῦ νὰ ἐπαναδιαστήσῃ ἀμέσως τὸ ποσὸν εἰς Ἑλλήνας ἐφοπλιστᾶς μὲ τὸ ἴδιον ἐπιτόκιον, ἀλλὰ διὰ διάρκειαν μόνον 2 ½ ἔτῶν.

Οἱ Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ θὰ χρηματοποιήσουν τὸ ὡς σῶν δάνειον πρὸς μερικήν χρηματοδότησιν, τῶν παραγγελθησομένων πλοιῶν των, θὰ ὑποχρεοῦνται σῆμας νὰ ἐπιστρέψουν τὸ δάνειον τούτῳ εἰς τὴν E.T.B.A. διὰ πέντε ἵσων ἑξαμηνιαίων δόσεων ἀπὸ τῆς λήψεως του.

#### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

— Καθ' ἄ μᾶς πληροφοροῦν οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἐπωλήθη τὸ «Ἐνόπη», Ἡ εἰδῆσις ἀνεγράφη εἰς τὸν ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον, ἀνεθημοσιεύθη δὲ καὶ ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς ἀτμόπλοια *«Μπεταλούνι»* 7.140 τόν. γκρός, 10.832 τόν. d.w., τοῦ 1944, μετατραπεῖ ἀπὸ δεξαμενόπλοιον τὸ 1955 καὶ *«Μπεταβίστω»* 7.240 τ. γκρός, 10.877 τ. d.w., τοῦ 1944, ἐπωλήθησαν εἰς *«Ινδοὺς ἀγοραστάς»*, ἀντὶ ποσοῦ 350.000 δολαρίων καὶ τὰ δύο.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν *«Αγία Μαρκέλλα»* 8.451 τ. γκρός, 11.900 τ. d.w., τοῦ 1955, ἐπωλήθη εἰς λιθεριανὰ συμφέροντα, λεπτομέρεια δὲν ἀνεκοινώθησαν.

— Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν φορτηγὸν *«Τουρναι»* 6.771 τ. γκρός, 10.515 τ. d.w., τοῦ 1948, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ 530.000 δολαρίων.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν *«Huntsfield»*, 9.483 τ. γκρός, 13.212 τ. d.w., τοῦ 1958, τὸν ἀγοράν του ὅποιον ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαγράσθη ἀντὶ 520.000 λιρῶν τοῖς μετρητοῖς συμπεριλαμβανομένου ταίμ τούτων ἀπὸ Μαρτίου 1967 διὰ 24 - 30 μῆνας εἰς τὰ 27/7. Ναυλωταὶ τῆς Κούβας.

— Παρὰ τῶν κ.κ. Καλοκοτρώνης Λτδ τοῦ Λοιδίνου ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορβη-

γικὸν δεξαμενόπλοιον *«Texaco North America»* 15.925 τόν. γκρός, τοῦ 1952, 23.925 τ. d.w., τοῖς μετρητοῖς. Παραλαμβάνεται εἰς Ἀμερικήν.

— Παρὰ τοῦ κ. Λ. Μ. Νομικοῦ ἡγοράσθη τὸ ιστρατηγικὸν μότορσπιτ τῆς *«Zim»* *«Atlite»* 897 τόν. γκρός, 1.524 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1955. Μετωνυμάσθη *«Novis»*. Σημαία ἐλληνική.

— Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν *«Nornia»* 3.256 τ. γκρός, 4.400 τ. d.w., τοῦ 1952, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παραληφθεῖ εἰς Σουηδίαν μετωνυμάσθη *«Σὴ Μπήζα»*. Σημαία ἐλληνική.

— Παρὰ τῆς ἑταιρίας Χρ. Μ. Σαρλῆς καὶ Σια ἡγοράσθη τὸ γερμανικὸν M/S *«Klosterran»* 741 τόν. γκρός, τοῦ 1955. Παραληφθεῖ μετωνυμάσθη *«Πέλωρ»*. Σημαία ἐλληνική.

— Τὸ ἀτμοκίνητον φορτηγὸν *«Λεωνῆς»* 8.408 τ. γκρός, 11.000 τ. d.w., τοῦ 1950 μὲ σερβεῖ τοῦ Δεκεμβρίου 1966, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς Νοτίου Κορέας, ἀντὶ 440.000 δολαρίων.

— Τὸ μότορσπιτ *«Pursuit»* 292 τ. γκρός, τοῦ 1937, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παραληφθεῖ μετωνυμάσθη *«Nettuno»* ὑψώσαν τὴν κυπριακήν.

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν *«Αλεξάνδρα Κ.»* 2.908 τ. γκρός, τοῦ 1943, ἡγοράσθη παρ' ἐτέρων ἀλληλικῶν συμφερόντων ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν καὶ μετωνυμάσθη *«Αριστείδης»*.

#### ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

— Υπὸ τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀπομοτοῖας «Γ. Ποταμιάνος» ἡγοράσθη τὸ ίρλανδικὸν ἐπιβατηγόν σκάφος *«MUNSTER»*. Τὸ νεοαγορασθὲν σκάφος εἶναι 4.142 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, ναυπηγήσεως τοῦ 1948. Διαθέτει πολυτελῆ καὶ ἀνετα διαμερίσματα δι' ἐπιβάτας. Θὰ μετασκευασθῇ εἰς τουριστικὸν.

#### ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΙ ΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Πλείσται σῆσαι ἀγοραὶ σκαφῶν παρ' Ἑλλήνων, συναφθεῖσαι τοὺς τελευταῖς μῆνας, χρηματοδοτοῦνται ἀπὸ τὴν γερμανικὴν χρηματαγοράν, ἡτοι ἄσθμονα διαθέτει τῷρα κεφάλαια. Μακροχρόνιον σχετικῶν πιστωσεῶν παρέχονται, τὸ ἐπιτόκιον τῶν ὅποιων κρίνεται ὑψηλόν, πέραν τῶν 8 - 9%. Τραπεζικός οἰκός τοῦ Λοιδίνου, ιδιαιτέρως μὲ ναυτοδάνεια ἀσχολούμενος, εἶναι ὁ μεσίτης τῶν ἐκ Γερμανίας πιστώσεων.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παραλαμβάνεται ἐπτὸς τῶν ἡμερῶν ἀπὸ

τοὺς πλοιοκτήτας του (οἰκος Ν. Γ. Λιθανοῦ) τὸ κατασκευασθὲν εἰς Σάντερλαντ μετάλλια κάρρειρ τῶν 50.200 τόν. *«Γ. Μ. Λιθανός»*.

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων σουηδικὸν φορτηγὸν *«Orion»* 2.651 τ. γκρός, τοῦ 1951, παραληφθὲν μετωνυμάσθη *«Σιλβερ Κρέστο»*. Σημαία ἐλληνική.

— Παρελήφθη τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον *«Norsk Drott»* 18.483 τ. γκρός, τοῦ 1961 καὶ μετωνυμάσθη *«Γαλαξίας»*. Σημαία ἐλληνική.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν *«Lord Codrington»* 9.364 τ. γκρός, τοῦ 1958, παραληφθὲν μετωνυμάσθη *«Άλμα»*. Σημαία ἐλληνική.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ άλλανδικὸν φορτηγὸν *«Sandredon»* 2.531 τ. γκρός, τοῦ 1947 μετωνυμάσθη *«Άγια Σκέπη»*. Σημαία κυπριακή.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν *«Baltrover»* 2.179 τ. γκρός, τοῦ 1949, παραληφθὲν παρὰ τῶν ἀγοραστῶν του μετωνυμάσθη *«Άγγελος Π.»*.

— Τὸ άλλανδικὸν μότορσπιτ *«Zaanstroom»* 496 τ. γκρός, τοῦ 1952, παραληφθὲν ὑψώσει τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη *«Ηησίο»*.

— Τὸ φιλιππιαϊκὸν δεξαμενόπλοιον *«Jupiter»* 11.401 τ. γκρός, τοῦ 1954, παραληφθὲν ὑψώσει τὴν κυανόλευκον καὶ μετωνυμάσθη *«Κατίγκω Χ.»*.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀτμοκίνητον λιθεριανὸν φορτηγὸν *«Harvey S. Mudd»* 11.412 τ. γκρός, τοῦ 1956, παραληφθὲν μετωνυμάσθη *«Dryade»*. Ή λιθεριανή διεπηρήθη.

#### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν *«Κατερίνα»* πρώην *«Σπέτσαι Αίλαντ»* 4.966 τ. γκρός, τοῦ 1927 ἐπωλήθη εἰς *«Ιταλοὺς* διαλυτάς.

— Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο *«Ελάντ»* 7.263 τ. γκρός, τοῦ 1943 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Φορμόζης ἀντὶ 146.000 δολλαρίων.

— Τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν *«Πλέλαγος»* 2.861 τ. γκρός, τοῦ 1930 διπερ εύρισκετο εἰς Φορταλέστας ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου 1966 ἐπωλήθη εἰς βραζιλιανὰ συμφέροντα πρὸς διάλυσιν ἀντὶ 90.000 δολλαρίων.

— Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο *«Βουκέφαλος»* 7.661 τ. γκρός, τοῦ 1945 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς *«Απω Ανατολής»*.

— Τὸ κυπριακὸν λίμπερτο *«Άγια Ελπίς»* 7.132 τ. γκρός, τοῦ 1945 ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Κινέζους ἀντὶ 59.000 λιρῶν καὶ παρεδόθη εἰς Σαγκάνη.

— Τὸ φορτηγὸν *«Αντώνιος Μίχαλος»* 2.

## STANDARD & HALL MARINE SUPPLY CO.

DECK — ENGINE — INDUSTRIAL — SPARE PARTS AND MARINE SPECIALITIES

#### REPRESENTATIVE FOR

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

Boston Lockport Block Co., Inc.

CABLE ADDRESS:  
"STANMAR" SAN PEDRO  
503 NORTH HARKER AND OLIVER STS.  
P.O.B. 500  
SAN PEDRO, CALIFORNIA 90731

BONDED STORES

TELEPHONES :  
833-3555, 775-3935  
NIGHT TELEPHONES :  
831-2871, 831-4476  
635-1930, 831-3073  
378-1818

MIKE FENTIS — GENE KNODEL — LOU MEYERS — COSMAS FLORATOS  
SERVICE AROUND THE CLOCK

937 τ. γκρός, τοῦ 1943 ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλοὺς διαιλυτάς, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν λιρῶν 12 κατά τὸν ἔλ. ἐκτοπίσματος.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «ΕΚΕΙΠ Τρέιντερ 6.799 τ. γκρός, τοῦ 1941, ἐπωλήθη εἰς διαιλυτὰς "Απω" Ἀνατολῆς.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «'Αμεινάιτις 4.777 τ. γκρός, τοῦ 1952, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους διαιλυτάς.

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λίμπερτο «Άλμα» 7.401 τ. γκρός, τοῦ 1941, μετωνόμασθη «Κάμπιος». Ή λιβεριανὴ σημαία διηρήθη.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Πέρλ Χάφεν» 8.461 τ. γκρός, τοῦ 1960 μετωνόμασθη «Θέτις».

— Τὸ λιβανὸν λίμπερτο «Ιωάννης 'Ασπιώτης» 7.297 τ. γκρός, τοῦ 1943, μετωνόμασθη «Λάρδελ». Σημαία κυπριακὴ.

— Τὸ δεξαιμενόπλοιον «'Ινδονησία II» 8.255 τ. γκρός, τοῦ 1950 θὰ μετονομασθῇ «Θεσσαλονίκη».

#### ΤΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ

Εἰς τὸ ναυπηγεῖον Κορωναίου τοῦ Περάματος κατασκευάζονται δύο πυρσοδεστικὰ πλοῖα διὰ λογαριασμὸν τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ελευθέρας Ζώνης Θεσσαλονίκης. 'Εκαστον σκάφος θὰ είναι μήκους 25 μέτρων καὶ θὰ φέρῃ δύο μηχανὰς προώσεως ισχύος 500 ἵππων ἑκάστης, τύπου «Μανχάιμ», θὰ ἀναπτύσσῃ δὲ ταχύτητα 18 μιλίων. 'Επιδίλεψις ύπὸ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος. Συνολικὸν κόστος 3.700.000 δρχ. Παράδοσις μετάξιον.

'Εξ ἄλλου εἰς τὸ ναυπηγεῖον Ζέρβα ἥρχισεν ἡ κατασκευὴ δεξαιμενόπλοιον χωρητικότητος 2.000 τόννων d.w. περίπου. Παρεσχέθη ἡ ἐγγύησις τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν δανειστοῦσαν Τράπεζαν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους.

#### Ο. Κ. ΓΡΑΒΑΡΗΣ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

'Ο πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Β. Γράβαρης ἐποθετήθη Γεν. Διευθυντής Υ.Ε.Ν. καὶ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. 'Ο ὑπόναυάρχος κ. Χανδίδης ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας κ. Χολέδα.

'Ο κ. Γράβαρης, μέχρι τοῦδε κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς, προσήλθε τὴν 30ην 'Ιουλίου καὶ ἀνέλαβε τὰ καθήκοντά του.

#### ΑΝΑΚΡΙΒΕΙΑ

Πρὸς ἄστρινη πιθανῆς παρεξηγήσεως, ὅφειλομενοι μίαν ἐπανόρθωσιν: Εἰς τελευταίον τεῦχος μας ἀνεγράφωμεν διτ., δόμας ἀξιωματικῶν τοῦ ἐπιτελείου τοῦ στόλου τοῦ κ. Όναση, ἐπέδη τοῦ τάνκερ - μαμμούμ «'Εσσο Μαλσίσια» καὶ τὸ ἑκουσιόντες ἀπὸ τὴν 'Αγγλίαν εἰς 'Αζόρας.

'Ακριθῆς εἶναι, διτ. ἐπέδησαν τοῦ πλοίου οἱ 'Ελληνες ἀξιωματικοί, ἵνα παρακολουθήσουν τὰ τῆς διακυβερνήσεώς του, παρέμειναν ἔμως ἐπ' αὐτοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ, δὲ 'Ιταλὸς πλοίαρχος καὶ τὸ λοιπὸν ἐπιτελεῖον τοῦ σκάφους.

#### ΕΔΩ Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ "ΚΑΡΩΝΙΑ"

'Ἐρχεται ἐδῶ τὸ «Καρόνια», τὸ παρὰ διεθνοῦς δόμου, μὲν συμμετοχῆς καὶ 'Ελληνος ἐπιχειρηματίου, ἀγορασθὲν Κιουνάρτερ, πρὸς μετασκευὴν εἰς κρουσζερόπλοιον. Θὲ διαπανθοῦν ὑπὲρ τὰ δύο ἑκατομμύρια δολαρίων.

'Ελληνικὸν πλήρωμα ἐπέδη τοῦ σκάφους

**Ανακοίνωσις Διευθύνσεως**

ΛΟΓΩ ΤΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΚΔΟΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ  
Η ΤΙΜΗ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ΑΠΟ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ  
ΤΕΥΧΟΥΣ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ 12  
Η ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΑΧΜΑΣ 400

#### Η ΕΔΩ ΠΑΡΟΥΣΙΑ

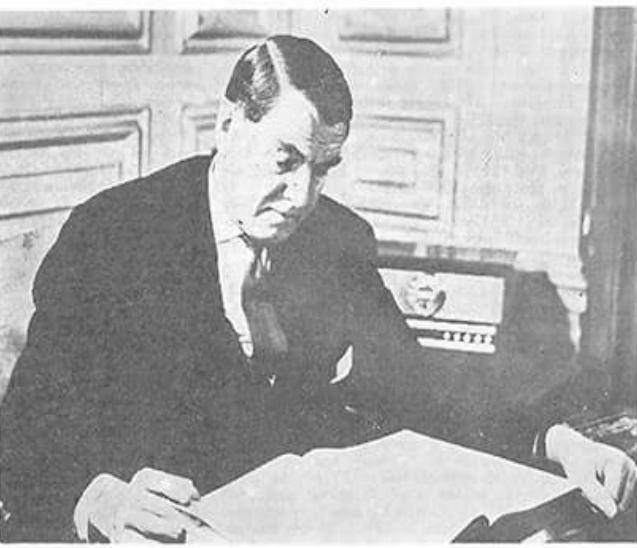
## ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΟΥΤΡΟΥΣ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

'Ο κ. 'Αντων Τ. Γκρόβερ, Πρόδρομος τοῦ Βρετανικοῦ Νηογνώμονος Lloyd's Register of Shipping, εἰς τὰ πλαστικά τῆς ἀνά τὸν κόστον περιοδείας του, διὰ τὴν πραγματοποίησιν συνεργοστῶν καὶ ἐπαφῶν μὲ 'Επιθεωρητὰς τοῦ Lloyd's καὶ ἐφοπλιστικούς, ναυτιλιακούς καὶ οἰκονομικούς παράγοντας, ἐπεσκέφθη προσφάτως καὶ τὴν 'Ελλάδα.

Εἰς τὴν χώραν μας παρέμεινεν ἐπὶ μίαν ἑβδομάδα, ὅπου είχε τὴν εὔκαιριαν νὰ δλήθη εἰς ἐπαφὴν μὲ διαφόρους προσωπικότητας τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, καθὼς καὶ γιωστούς πλοιοκτήτας. Παρηκολούθησε τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῆς 'Ελληνικῆς Επιτροπῆς τοῦ Lloyd's Register of Shipping, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Καθηγητοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη, παρεκάμησεν εἰς γεύμα τὸ ὅποιον παρέθεσε πρὸς τιμὴν τοῦ Ἑνωσιακοῦ Εθνῶν Εφοπλιστῶν καὶ ἐδεξιώθη προσωπικότητας τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ οἰκονομικοῦ κόστου τῆς χώρας μας. 'Επισήσ, ἐπεσκέφθη τὰ Ναυπηγεῖα τῆς Ελευσίνος καὶ τοῦ Σκαραμαγκά, ὅπου καὶ ἔδειξε μεγάλο ἐνδιαφέρον διὰ τὰς προσδόους αἱ ὅποιαι ἔχουν ἐπιτευχή καὶ διὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πρώτου SD 14'5 εἰς τὸν Σκαραμαγκά.

Η ἐπίσκεψις τοῦ κ. Γκρόβερ εἰς τὴν 'Ελλάδα, συνέπεσε μὲ τὴν ἔξαγγελίαν τῶν σπουδαίων κυβερνητικῶν μέτρων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ἀφορώντων τὴν νέαν φορολογίαν καὶ τὴν δημιουργίαν εὐνοϊκῶν συνθηκῶν διὰ τὴν ἐνταῦθα ἰδρυσιν καὶ λειτουργίαν Ναυτικῶν 'Εταιριῶν. 'Ο κ. Γκρόβερ, εἶναι δέσμιος διτ., τὰ μέτρα αὐτὰ θὰ συντελέσουν τὰ μέγιστα εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ πιστεύει διτ., θὰ σφυρλατήσουν ισχυροτέρους δεσμούς εἰς τὰ πλαστικά τῶν παλαιοτάτων 'Αγγλο - 'Ελληνικῶν σχέσεων, δεδομένου διτ. τὰ ἐνδιαφέρομενα μέρη θὰ ἀναζητήσουν καὶ θὰ εύρουν νέους δρόμους διὰ μίαν δλονέν ἀναπτυσσομένην συνεργασίαν εἰς τοὺς κόλους τῆς Ναυτιλίας.

"Ἐπερον ἐπίσης μέτρων, προσφάτως ληφθὲν ύπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, ἀφορῶν εἰς τὴν θέσπισιν τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν διὰ τὴν 'Ασφαλειαν τῆς Ναυτιλίας, δι-



δει τὴν πεποίθησιν εἰς τὸν κ. Γκρόβερ, διτ. θὰ συμβάλῃ τὰ μέγιστα εἰς τὸ νὰ ισχυροποιήσῃ διεθνῶς τὴν θέσιν τῆς 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τέλος, διτ. 'Αντων Τσαρλς Γκρόβερ μᾶς διεθετίσανεν, διτ. διεθετίσανεν τὸ Βρετανικὸς Νηογνώμων Lloyd's Register of Shipping, διόποιος διετήρει ἀνέκαθεν τὰς καλυτέρας σχέσεις μὲ τοὺς "Ελληνας πλοιοκτήτας καὶ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, θὰ ἔχακολουθήσῃ παρακολουθήσῃ μὲ ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ἔξελίξεις καὶ ἐπιτεύξεις καὶ διὰ πράξην πὸ δύνατὸν διάλεξεις τῆς Ελληνικῆς Επιτροπῆς τοῦ Νηογνώμων Λόδδις Ρέτζιστερ ὅφ Σηπτιγκ καὶ τὸ 1956 διωρίσθη πολεμικὸν 'Αναπλωτήρας Πρόδρομος καὶ Ταμίας, διότιν τὴν ὁποίαν διετήρησε μέχρι τῆς ἐλλογῆς του ὡς 'Αναπλωτήρων Πρόδρομου, τὸ 1958. Τὸ 1959 ἔξελήνη πρόδρομος τοῦ Λόδδις Καθὼς καὶ τὸ 1960. Τὸ 1961 ἔξελήνη καὶ πάλιν 'Αναπλωτήρας Πρόδρομος καὶ Ταμίας τοῦ Λόδδις Ρέτζιστερ ὅφ Σηπτιγκ. 'Εγινε πρόδρομος τοῦ Λόδδις Ρέτζιστερ διά περιόδου πέντε ἔτῶν ὀπὸ τοῦ Ιουλίου 1968.

Η στοδιοδομία του παρουσιάζει ἀσυνήθιστον πορείαν, διότι ἀπὸ τοῦ 1921 δεν ἔχει γίνει πρόδρομος τοῦ Λόδδις Ρέτζιστερ ὅφ Σηπτιγκ, οὐδεὶς τέως πρόδρομος τοῦ Λόδδις Καθὼς.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΔΩ ΕΠΙΤΡΟΠΗΝ

'Εξελέγησαν μέλη τῆς 'Ελληνικῆς Επιτροπῆς τοῦ Λόδδις Ρέτζιστερ οἱ ἐφοπλισταὶ κ.κ. Ν. Παπαδίδης καὶ 'Ιωάν. Κατσουλάκος.

των συμβούλων τῆς ἀρίστης ἐργασίας, ἐπὶ τῶν ὑπερωκεανίων «Αύστραλίας» καὶ «'Αμερικανίας», τοῦ κ. Χανδρῆ.

#### B. BIETNAM ΚΑΙ KOUBA

Δύο σκάφη ἐλληνικῶν συμφερόντων προσετέθησαν εἰς τὸν ἀμερικανὸν εμπόρων πίνακα. Τὸ λιβανικὸν «Ρίο» 7.194 τόν. γκρός διότι μετέσχεν εἰς μεταφοράς τοῦ Β. Βιετνάμ καὶ τὸ ὑπὸ σημαίαν Σομαλίας «Θείος Κώστας» 7.258 τόν. γκρός διότι ἔξετέλεσε μεταφοράς τῆς Κούβας.

#### EYXARIESTHRION

'Η Διεύθυνσις τῆς Α.Ν.Σ. Ραδ)τῶν «Ο ΘΑΛΗΣ» θεωρεῖ υποχρέωσίν της ὅπως καὶ δημοσίως ἐκφράσῃ τὰς θερμάς της εὐχαριστίας πρὸς τὴν πλοιοκτήτριαν 'Εταιρίαν τοῦ ὀχηματαγωγοῦ «MINΩΣ», διὰ τὰς τόσας



## ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατά τό δεύτερον 150ήμερον τού Ιουλίου ύπεγράφησαν εις τό Ν.Α.Τ. συμβάσεις διαφαίνεταις τών πληρωμάτων τών κάτωθι πλοιών, ύπό ξένας σημαίας, έλληνικών συμφερόντων:

«Εκρετσιάν «Εμπλέμα, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 9.410, όποιο 30.4.68, έκπρωστούμενον ύπό της Α.Ε. Άφοι Γουλανδρή (Έλλας), «Οσεαν Σενίέρ», λιβεριανόν, τόνιν γκρός 10.016, όποιο 11.6.68, έκπρωστούμενον ύπό της ίδιας ίδιας έταιρίας, «Πλαστικό Γκόλιτζ, παναματίκον, τόνιν γκρός 166, όποιο 1.7.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Παν. Χαρ. Τσάφου, εγκλίνεται Τζένη, ύπό σημαίαν Μπαχάκης, τόνιν γκρός 17.542, 29.1.68, έκπρωστούμενον ύπό της ίδιας έταιρίας Ναυτική Προσβετική Ναυτ. «Εργασίαι, «Επράύνται, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 11.412, όποιο 23.6.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Κ. Φραγκούλη, εμπορίην Νεγκούστεπτορ, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 22.513, όποιο 29.5.68, έκπρωστούμενον ύπό του κ. Κων. Δ. Εξένο, εγουόρλητ «Εντερπράζε, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 21.064, όποιο 6.2.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού ίδιας ίδιας, «Σ. Τζόν, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 5.581, όποιο 1.5.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Γ. Ράση, «Εμπρίκα Βενιζέλος, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 9.746, όποιο 23.5.68, έκπρωστούμενον ύπό της Α.Ν.Ε. Βενιζέλος, επιχρυσίος, κυπριακόν, τόνιν γκρός 3.364, όποιο 18.6.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού Διαμ. Μαθισίου, «Εκωνσταντίνος, παναματίκον, τόνιν γκρός 2.430, όποιο 26.4.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Ν. Καρδάνη - Ε. Καρατζά, «Θεοδώρως, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 34.146, όποιο 1.6.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Γ. Βουρλίδη - Σ. Πλασχαλίδη, «Άθηνη Ζαφειράπετρη, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 15.500, όποιο 16.7.68, έκπρωστούμενον ύπό της Α.Ε. Σ. Λιβανός - Έλλας, «Ροσιώτης, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 13.043, όποιο 13.6.68, έκπρωστούμενον ύπό της Α.Ε. Καρφάς Ναυτιλιακή, εγκούντ Γουΐλη, κυπριακόν, τόνιν γκρός 1.395, όποιο 15.7.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Ν. Φράγκου, «Σίμηπος, βρετανικόν, τόνιν γκρός 5.956, όποιο 28.7.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού Κ. Δημ. «Εμπανούη, «Τάκης, παναματίκον, τόνιν γκρός 2.977, όποιο 1.5.68, έκπρωστούμενον ύπό τού τού κ. Ιω. Σκαλή.

Κατά τό ίδιον χρονικόν διάστημα διεγράφησαν τού κατατόπιγον τών ήσαφαλισμένων τού τό κάτισμα πλοίος:

«Μεγίστη, παναματίκον, τόνιν γκρός 2.288, όποιο 28.1.68, λόγω προσαράξεως, «Λαιήκ Τζόρτζ, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 10.385, όποιο 7.6.68, λόγω πωλήσεως, «Ελεονώρα, παναματίκον, τόνιν γκρός 1.364, όποιο 21.6.68, λόγω πωλήσεως, «Λήδρας, κυπριακόν, τόνιν γκρός 5.171, όποιο 12.11.67, λόγω άπωλειας, «Ολύμπιαν, λιβεριανόν, τόνιν γκρός 8.593, όποιο 7.2.68, λόγω πωλήσεως, «Αναστάση, παναματίκον, τόνιν γκρός 7.177, όποιο 5.2.68, λόγω πωλήσεως, «Απόστολος Κ.ω., λιβανικόν, τόνιν γκρός 1.280, όποιο 10.7.68, λόγω πωλήσεως, «Ελευθρίος Π.», λιβεριανόν, τόνιν γκρός 8.531, όποιο 2.5.68, λόγω πωλήσεως, «Ευάνθρωπος», ύπό σημαίαν Σορδάλιας, τόνιν γκρός 2.412 όποιο 11.5.68, λόγω πελήσης.

Κατόπιν τών άνωτέρω έπειλθουσών μεταβολών, τό σύνολον τών ύπό ξένας σημαίας, έλληνικών συμφερόντων, πλοίων, τών όποιων τά πληρώματα είναι ήσαφαλισμένα εις τό Ν.Α.Τ., άντρεσται εις 1.077 τόνιν γκρός 14.696.033.

## ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Γεώργ. Βασικιώτην δρχ. 1.126, Ν.Ι.Κ. Φραντζήν δρχ. 1.167, Σεβαστήν χ. «Ερμ. Κουτσέλη και τά τέκνα της Ιωάννης, Ευτυχίαν και Νικήταν δρχ. 2.186, Κων. Κάτσαν δρχ. 1.000, Ανδρ. Μπικουδαράνη πατέρων Σταύρου δρχ. 1.000, Ηλ. Παπασταμάτην δρχ. 1.418, Μαρίαν χ. Ιω. Βουρέκην δρχ. 3.059, Δημ. Αντωνάτον πατέρα Σεραϊσίου δρχ. 2.570, Αρτ. Σεράνην δρχ. 1.846, Ιωάν. Τερζάκην δρχ. 1.995, Ιω. Οικονόμου δρχ. 3.008, Αθ. Βεζυρτζήν δρχ. 1.052, Αντ. Καραμαλήν δρχ. 5.104, Εύδη. Τσιριγάτωπαν δρχ. 1.000, Δημ. Καλαγκάτην δρχ. 2.194, Ιωάν. Λευτίδην δρχ. 1.746, Βασ. Σπυράτον δρχ. 1.470, Δάμηρον Βραχυγιάνην δρχ. 1.750, Παναγ. Πέπτων δρχ. 1.000, Χαράλ. Παπαδόπουλον δρχ. 4.162, Έρμ. Ανελύρην δρχ. 1.052, Αθ. Ζαχαρίου δρχ. 2.652, Παν. Μανάκον δρχ. 1.000, Γεράσ. Φερντινίου δρχ. 5.916, Σίμον Αλεξέρην δρχ. 3.341, Εύστρητειαν χ. Γεώργ. Τσαμώρη και τά τέκνα της Ελένης και Μεταξίδην δρχ. 1.222, Φιλίπ. Φιλίππου δρχ. 3.168, Νικόλ. Τσιρλάνη δρχ. 2.482, Βασ. Μαραίτην δρχ. 1.631, Αντ. Διολήν δρχ. 2.115, Σαράντ. Γέμελην δρχ. 1.711, Σπυρ. Αλέθινην δρχ. 1.260, Δημητρ. Κουλούζην δρχ. 1.212, Προκόπ. Μαγιάτην δρχ. 2.021, Εύστρ. Σελάνην δρχ. 1.954, Νικόλ. Γκιώκαν δρχ. 3.124, Ιωάν. Μιρίκου δρχ. 2.381, Ν.Ι.Κ. Κυριακάκην δρχ. 3.451, Σταύρον Μπαρουσιόνδρην δρχ. 1.725, Γεώργ. Παρένθην δρχ. 2.900, Ζαχαρ. Ρόχαν δρχ. 2.042, Ν.Ι.Κ. Γιαννικάδην δρχ. 2.055, Μαρίαν χ. μητέρα Ιω. Μητιλή δρχ. 1.295, Μαρίαν χ. Γεώργ. Μπαρυπάτη και τά τέκνα της Στυλιανήν δρχ. 3.614, Ιω. Ηρακλήν δρχ. 1.284, Απόστ. Σπατάλων δρχ. 1.000, Ν.Ι.Κ. Χατζηγεωργίου δρχ. 1.736, Σπυρ. Φερεντίνου δρχ. 7.180, Έρμ. Γκίκαν δρχ. 3.108, Κων. Ανδριανάδην δρχ. 2.850, Αθαν. Μελιδινήν δρχ. 3.793, «Ορασάν Εύαγγελον και Ιωάννην Γαρφ. Φραδέλου δρχ. 2.199, Ελένην χ. Πιέρ. Αργυρίαν δρχ. 1.000, Ιω. Μιχ. «Αιον πατέρα Μαρκέλου δρχ. 1.000, Μελ. Μπεναρδήν δρχ. 2.136, Ιωάν. Κεδαλήν δρχ. 1.481, Πανγ. Μαρινάσσην δρχ. 1499, Κων. Θεοδόρου δρχ. 2.052, Φερνάνδου χ. Κλ. Μακρή δρχ. 2.473, Αθαν. Τσιδάρην δρχ. 3.341, Κων. Πεταώνην δρχ. 2.428, Γουλ. Ρούσουν δρχ. 2.491, Ειρήνην δι Νίκα χ. Ιω. Αποστόλου δρχ. 2.417, Παναγ. Μαμάκουν δρχ. 1.000, Λεων. Δαπτόντην δρχ. 2.007, Μιχ. Συμιωκούν δρχ. 1.000, Μερκ. Παλέρων δρχ. 2.070, Εύστρηγελην χ. Ιω. Πιτέα και τά τέκνα της Βασιλ. και Δημήτρ. δρχ. 3.615, Δημ. Παναγιωτόπουλον δρχ. 1.435, Ιω. Περιβόλαιον δρχ. 1.345, Δημ. Παρίσην δρχ. 6.417, Εύθυμιαν χ. Θεοδ. Μπελίση και τά τέκνα της Αικατερίνην δρχ. 1.000, Μελ. Μπεναρδήν δρχ. 2.376, Ιω. Αλέθινον δρχ. 1.000, Εύπηχ. χ. Κων. Σωτηρίου και τά τέκνα της Κωνινούν δρχ. 3.485, Γεώργ. Γαρδίσιαν δρχ. 1.066, Ιω. Βρουέν δρχ. 1.250, Αντ. Γαϊτήν δρχ. 1.136, Ν.Ι.Κ. Χιωάνην δρχ. 1.731, Μαρ. Μπαλόπητον δρχ. 1.283, Κων. Αποστόλουπουλον δρχ. 1.000, Δημ. Αργυρίεαν δρχ. 1.206, Ζάνν. Μαγκανιώτην δρχ. 2.707, Ανναν χ. Νίκητα Αμαραντίν δρχ. 1.517, Μαργαρίτην δρχ. Ν.Ι.Κ. Αντύπα και τά τέκνα της Μιχαήλ δρχ. 1.655, Μαρίαν χ. Αγγέλου Χρυσόγελου και τά τέκνα της Θεοδώρων δρχ. 1.000, Εύτυχη χ. Κων. Σωτηρίου δρχ. 1.944, Ν.Ι.Κ. «Εγγλέζος δρχ. 1.361, Δάμπρ. Κανάνην δρχ. 1.085, Αν. Κομνηνούν δρχ. 1.672, Ιω. Γεροντόπουλον δρχ. 1.584, Γεώργ. Παύλου δρχ. 2.160, Άλ. Ψωλίδην δρχ. 3.315, Πασχ. πατ. Εύση. Χατζηγεωργήν δρχ. 1.000, Ιω. Κορδοπούην δρχ. 3.611, Αριστ. Αγριδόπουλον δρχ. 1.317, Γεώργ. Βάλην δρχ. 1.422, Καλλίποτην χ. Εμρ. Σκόρδουν και τά τέκνα της Γεωργίων δρχ. 1.000, Πέτρ. Καφουνένδρην δρχ. 1.690, Ιωάν. Ζαγγοριανόν δρχ. 1.097, Ιω. Κοζανίτην δρχ. 2.073, Θεμ. Κίμηναν δρχ. 2.773, Ιω. Φύκαρην δρχ. 1.000, Δημ. Δηλ. Χατζήν δρχ. 1.000, Στρ. Μπρουώνη η Μπουρουών δρχ. 1.270, Μιχ. Καστερούδην δρχ. 1.100, Ιωάν. Ταστηλάκουν δρχ. 3.514, Παρίσητη Σφόδραν δρχ. 1.000, Ν.Ι.Κ. Μαδιάνων δρχ. 1.000, Βασ. Αρμενάνην δρχ. 4.092, Κων. Θανάπολουν δρχ. 3.204, Λαυρ. Σακελλαρίου δρχ. 3.596, Ιω. Παλαιοκρασσάν δρχ. 3.814, Ανδρ. Γεωργόπουλον δρχ. 3.884, Μιχ. Καράβολον δρχ. 2.177, Κων. Αννήν δρχ. 3.526, Μάρκ. Μπενάκην δρχ. 2.694, Αγγελίκην χ. Γεώργ. Φραγκουδάνη και τά τέκνα της Ειρήνης, Ελένην και Μαρινάνην δρχ. 4.388, Δάμπρ. Κληρονόμου δρχ. 2.485, Άρ. Κευτίτην δρχ. 1.835, Γεώργ. Παπτάν δρχ. 1.586, Παν. Παρασκευάν δρχ. 1.447, Βλάδ. Λεβεντάρην δρχ. 2.487, Διαμαντών χ. Ν.Ι.Κ. Σεβαστού και τά τέκνα της Θεόκτην δρχ. 1.811, Ιω. Ντατίτον δρχ. 1.000, Εύριδην χ. Σωτ. Τσάκουν και τά τέκνα της Γεωργίων δρχ. 3.323, Παρ. Ζειράτην δρχ. 2.432, Μαρίαν, Βερβάρων και Αναστασίαν δρφανά Βασιλέων Μακρυγιάνην δρχ. 2.493, Ασπασίαν χ. Αθ. Μπάνου μητ. Νικολάου δρχ. 2.013, Θεοδώρων χ. Αθ. Τριανταύλου και τά τέκνα της Παντελήν δρχ. 2.918, Δημ. Πετίκων δρχ. 1.124, Παν. Κοτσώνων δρχ. 1.000, Αν. Ανέστην δρχ. 5.207, Παν. Πέπτοβιτην δρχ. 1.699, Έλ. Κυπριώτην δρχ. 1.404, Δημ. Ανδρέοπον δρχ. 5.080, Ιω. Αλισφαγκήν δρχ. 2.073, Γεώργ. Κοντορόπον δρχ. 1.000, Γεώργ. Μάλλην δρχ. 1.464, Αριστομ. Μπακούλην δρχ. 2.159, Ιω. Γεωργακόπουλον δρχ. 5.865, Ν.Ι.Κ. Γρηγόριον δρχ. 2.099, Μιχ. Ασχορίδην δρχ. 2.818, Ν.Ι.Κ. Ψωμούρην δρχ. 1.056, Ελάχ. χ. Σταύρ. Χαλκική και τά τέκνα της Γεωργίων, Μαρίαν, Αθηνάρικην και Σπυρίδωνα δρχ. 2.020, Πέτρ. Ζάνε δρχ. 2.264, Ν.Ι.Κ. Σταμπούλην δρχ. 1.911, Ειρήνην χ. Ορέστη Σταμπούλου και τά τέκνα της Αθανάσιου και Παναγιώτην δρχ. 1.581, Δημ. Βελέτσαν δρχ. 1.252, Παν. Ρωμανίζικαν δρχ. 1.000, Γεώργ. Μιτσορπαρήν δρχ. 2.305, Ιω. Κορύλλων δρχ. 2.743, Ιω. Παπαθανασίου πατ. Βασιλείου δρχ. 1.958, Γεώργ. Μεταξάν δρχ. 3.617, Ανναν χ. Διανυσίου Ρωμανού και τά τέκνα της Κωνινού, Εύάγγελον και

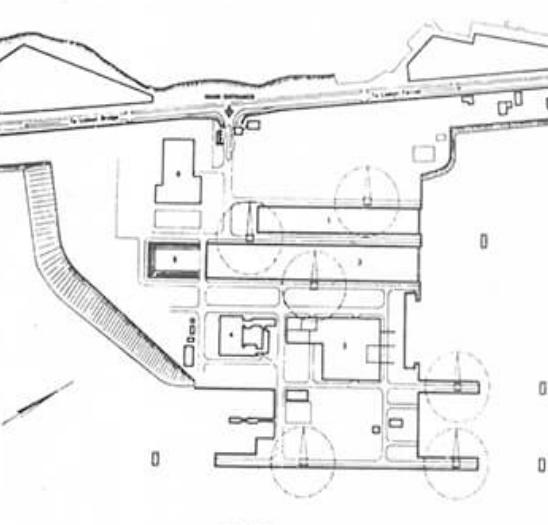
P.O.BOX 2138 • LISBOA 3 • PORTUGAL

Cables Lisnave • Telex 1672 • Lisnav P

# OLISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S.A.R.L

## shiprepairers and shipbuilders



## SOUTH YARD FACILITIES

350 m X 54 m X 11 m

TWO DRY DOCKS

266 m X 42 m X 11 m

WHICH MEANS DRYDOCKING UP TO 300 000 T.D.W.

MOORING FACILITIES FOR EIGHT BIG SHIPS

tank cleaning available  
in the port of Lisbon

Representative in U.S.A. LISNAVE SHIPYARDS INC.  
250 Park Avenue, New York — NY 10017 U.S.A.

# ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## Τὸ Υπουργεῖον ἀπαντᾶ:

### ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

**ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΠΟΛΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΟΥ & ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ**  
 'Η ἀρμόδια 'Υπηρεσία τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐν προκειμένῳ ἡ Διεύθυνσις Ἑργασίας, ἀφορμὴ λαδούσας ἐξ ἔγγράφου τῆς ναυτικῆς ἑταιρίας «Ἀτλαντική Σίπιπγκ» (τὴν περιήψυν τῆς ὑπόθεσεως εἰχομένη δημοσίευσε ὡς καὶ τὴν διεθίσαν ρυμιστικὴν ἀπάντησιν), ἔξειδωσε μὲν ἡμερομήνιαν 13.7.1968 ἐγκύκλιον γενικωτέρας σημασίας ρυθμίζουσαν τὸ ἐπικεφαλῖδι ἐπίμαχον θέμα, ἔχουσα σύντομα.

1. 'Η ἐπερχομένῃ ἀλλαγῇ τῆς σημασίας τοῦ πλοίου ἀπὸ ἔνειντος εἰς ἔνειντος ή καὶ εἰς ἐλληνικήν, ἄνευ ταύτοχρονού ἀλλαγῆς καὶ τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτήτου δὲν δημιουργεῖ, κατὰ τὴν γνώμην τῆς 'Υπηρεσίας, δικαίωμα ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ πρὸς ἀποζημίωσιν συμφώνως τὰς ἀσθμῶν 68 ἑδάφιον β' τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., διπερ ἀφορᾶ μόνον τὴν ἀποδολὴν τῆς ἐλληνικῆς σημασίας ἑκτὸς ρητῆς ἀντιθέτου συμφωνίας ἀναγραφομένης ἐν τῇ ἀτομικῇ συμβάσει ναυτολογήσεως.

• 'Ἄρθρον 68 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Πᾶσα σύμβασις ναυτολογήσεως λύεται καὶ ἐκ τῶν κάτωθι λόγων: α) Τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου, β) τῆς ἀποδολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημασίας, γ) τῆς ἐκτοπισμούς εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν.

2. 'Εξ ἑτέρου ἡ μεταβολὴ τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτήτου μετὰ ἡ ἄνευ ἀλλαγῆς τῆς σημασίας τοῦ πλοίου, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, οὐδεμίαν ἐπίσης ἐπιδραστὸν ἀσκεῖ ἐπὶ τοῦ κύρους τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ, τούτου μὴ ἔχοντος ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης δικαίωμα καταγγελίας τῆς συμβάσεως του, ὑπὸ τὸν δὸντι ὃ νέος πλοιοκτήτης ἀναδέχεται τὰς πρὸς τὸ πλήρωμα ὑποχρεώσεις τοῦ παλαιού πλοιοκτήτου καὶ τὰ ἔναντι αὐτοῦ δικαιώματα τοῦ πληρώματος, καθ' ὃσον ἀφορᾷ τὴν προσμέτρησιν τοῦ προγενεστέρου χρονού ὑπηρεσίας των ἐπὶ τοῦ πλοίου του διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ χρόνου λήξεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς δικαιουμένης παραί τοῦ πληρώματος ἀδείας.

3. Κατὰ συνέπειαν ἔναν δὲν διατηρηθῇ τὸ πλήρωμα παρὰ τοῦ νέου πλοιοκτήτου ὑπὸ τὴν ἀνωτέρω προϋπόθεσιν ἡ τὸ πλήρωμα

δὲν δέχεται νὰ συνάψῃ νέαν σύμβασιν ναυτολογήσεως μετὰ τοῦ νέου πλοιοκτήτου μὴ προσφέροντος τοὺς αὐτοὺς δρους τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως των, τότε θεωρεῖται ὅτι καταγγέλλεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὸ ἄρθρον 72 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ τὸ πλήρωμα δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν κατὰ τὰ κατωτέρω δριζόμενα.

• 'Ἄρθρον 72 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. 'Η Σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, μὴ ὑποχρεουμένου δῆπας τηρῆση προθεσμίαν καταγγελίας.

4. Κατὰ τὴν ἐλληνικὴν νομοθεσίαν (ἄρθρα 75 καὶ 76 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.), λυθεῖσης τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἀνεῦ ὑποτιθήτος τοῦ ναυτικοῦ, ἡ ἀποζημίωσις ἰστυνται πρὸς μισθὸν 15 ἡμερῶν, διπλασιάζεται δὲ προκειμένου περὶ λιμένος τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὔξεινου Πόντου, τῆς 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης ἡ τῆς Εὐρώπης καὶ τριπλασιάζεται προκειμένου περὶ οἰουδῆποτε ἄλλου λιμένος.

5. 'Η καταβαλλομένη ἀποζημίωσις ὑπολογίζεται κατ' ἀρχῆν ἐπὶ τοῦ ἀναγραφομένου ἐν τῇ Σύλλογικῇ Συμβάσει μισθοῦ τῆς εἰδικότητος τοῦ ναυτικοῦ, ἑκτὸς ἔναν ἐν τῇ ἀτομικῇ συμβάσει τούτου ρητῶς συνεφωνήθη ὅτι αὕτη θὰ ὑπολογίζεται βάσει τοῦ πράγματος καταβαλλομένου εἰς τὸν ναυτικὸν μισθοῦ.

6. 'Ἐπὶ τῇ ἀποζημίωσι, λόγω λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ, οὗτος δικαιούται καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς τῶν ἀντιστοίχων ἡμερῶν ἀποζημίωσεως, ἀνεῳχομένου σήμερον καθ' ἡμέραν εἰς Σ 0-10-6 διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ δὲ 0-8-9 διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα.

7. 'Ἐν τῇ ἀποζημίωσι δὲν συνυπολογίζεται καὶ τὸ ἔξ 11% ἐπίδομα τῶν Κυριακῶν, διότι τοῦτο δὲν ἀποτελεῖ μισθοῦ.

8. 'Η εἰς τὴν ἀνωτέρω περίπτωσιν προσφορά ἔργασίας ἀπὸ μέσους τῆς πλοιοκτητρίας ἑταιρίας εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ πωλούμενου πλοίου της, ἐπὶ ἑτέρου πλοίου της, δὲν παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν τὸ δικαίωμα ἀποζημίωσεως ἐφ' ὃσσον τοῦτο γίνη ἀποδεκτὸν παρότι αὐτοῦ.

9. Τέλος, δύσον ἀφορᾶ τὸ θέμα τῆς καταβολῆς τοῦ ἀεροπορικοῦ ναύλου διὰ τὸ ὑπέρδαρον τῶν μεταφερομένων ἀποσκευῶν τοῦ παλινοστουμένου ναυτικοῦ, ἡ ἀποφις τοῦ 'Υπουργείου εἶναι ὅτι εἰς τὸ εἰσιτήριον

μεταφορᾶς τούτου περιλαμβάνεται καὶ ὁ ναύλος μεταφορᾶς τῶν ἀποσκευῶν του ἑκείνων, αἵτινες θεωροῦνται ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας του ἐπὶ τοῦ πλοίου. Διὰ τὴν κρίσιν ποιαὶ ἐκ τῶν ἀποσκευῶν εἶναι κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀπαραίτητοι θὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰδικότης τοῦ ναυτικού.

### ΜΙΣΘΟΣ

Περιπτωτικοὶ μὴ συμψηφισμοῦ μετριοῦ λιποτάξιοι ιδίαι νέων ναυτικῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη εἰς λιμένας τοῦ ἔξαρτερικοῦ εἶναι σύνηθες καὶ ἀποτελεῖ μίαν ἀληθῶς πληγὴν διὰ τὸ ἔλληνικὸν πλοίον. Κατωτέρω παρατίθεται ἡ ὑπ' ἀριθ. 4645)1967 σχετικὴ μὲ τὸ ἐπικεφαλίδιον θέμα τῶν προσκευῶν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς παρουσιάζουσα διὰ τοὺς ἀνωτέρω λόγους ηὐξημένον ἐνδιαφέρον. Πρόδρος κ. Ε. Διασλυνάς, Εἰσηγητής κ. Π. Κωνσταντινόπουλος, Δικηγόροι οἱ κ.κ. Ι. Καυπανέλης, Α. Κακουλίδης.

• Συμψηφισμός: λιποτάξια ναυτικοῦ οὐχὶ δολίᾳ προσρέσει, ἵνα προκαλέσῃ ζημίαν — δὲν συμψηφίζεται κατὰ τὸ ἄρθρ. 664 τοῦ Α.Κ. ἡ ἐντεύθεν ἀξιώσις τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀπαίτησιν τοῦ ναυτικοῦ διὰ καθυστερούμενούς μισθῶν ἀπαραίτητους πρὸς διατροφήν του.

— Βεβαιοῦται, ὅτι ἡ λιποτάξια τοῦ ἐνάγοντος δὲν ἔγενετο τῇ δολίᾳ προθέσει του προκλήσεως ζημίας εἰς ταύτην διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς ὑπὸ τῶν ἐν Αὐστραλίᾳ μεταναστευτῶν ἀρχῶν παλινοστήσεως του διπάναις της. Συνεπῶς, ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑποχρεώσεων τοῦ ἐνάγοντος, δολίως τεινούσης εἰς παραγωγὴν αὐτῆς ζημίας της ἀπαίτησιν τῆς ἐναγομένης ἐργοδότιδος κατ' αὐτοῦ, μὴ πηγαδούσης εἰς τὴν παραγ. 2 τοῦ ἄρθρ. 664 Α.Κ. ἔξαρτεσιν, δὲν δύναται, συμφώνως τῇ διατάξει τῆς παρ. 1 τοῦ ιδίου ἄρθρου, νὰ προταθῇ εἰς συμψηφισμὸν πρὸς τὴν ἀγωγικὴν ἀξιώσιν του ἐκ καθυστερούμενούς μισθῶν του, ἀπολύτως ἀπαραίτητων (κατὰ τὰ μὴ προσβαλλομένη τούτων τῆς ἐκκαλουμένης) πρὸς διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, ὡς κατ' ὄρθην τοῦ νόμου ἐφαρτὸν πασ' αὐτοῦ.



## ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ ΤΑ

Hempel's

γραμμάτικας Κων., Δαδιμήρας Γεώργ., Εύφροσυνίδης Θωμ., Εύσταθιδης Γεώργ., Εμίρης Δημ., Ζανάκης Αντ., Ζολώτος Κλεοβ., Θωμας Μιχ., Κόκκαλης Νικ., Κωστοθάς Νικ., Κιούσης Γεώργ., Κατσικάς Γεώργ., Κανθαρίδης Θεό., Κοντογιάννης Ιω., Κοκκουδείλας Ιω., Καλῆς Σπ., Κούνουτσας Στέφ., Καρακόζης Σταρ., Κοραγιανόπουλος Ιω., Κατσουφής Παρ., Κουλάδης Ιω., Κουρτέζης Σταμ., Καπιτσόδης Δημ., Κολάνης Σπιρ., Καλιδρούσης Λεων., Κωσταράς Γεώργιος - Μηνάς, Κόκκαλης Γεώργ., Κατσουής Αδ., Καραντζής Γεώργ., Λαζαρίδης Ιω., Λεμονίδης Ανδ., Λεβαντής Δημ., Λεονταράς Βασ., Λιπαρδής Ανδ., Λεουδής Εμ., Μαυροντάνης Ηλ., Μαστρόκλειος Στέφ., Μάντηκας Ιω., Μπάρκας Λάμπρος, Μπενέτος Σταλ., Μελισσάς Γεώργ., Μαυραντής Σπιρ., Μαρκεσίνης Γεώργ., Μαγκλέρας Δ., Μιουστακάλης Δημ., Μιτσής Δημ., Μόντετος Φωτ., Μαρουλής Ανδ., Μαυρογιάννης Ιουστ., Μακριδέης Γεώργ., Μάρμις Δημ., Μαλαδάκης Δημ., Νισφάτος Λεων., Νικολόπουλος Χρ., Ξάνθης Αθ., Πατέρσες Β., Παπατράκης Ανδ., Παραμάνης Νικ., Πλιακόπανός Κ., Πέππας Ηλ., Παπατσαμάτιου Νικ., Πιπίνος Ηλ., Παζινός Γεώργ., Πατενιούδης Παρ., Ρούσσος Ευάν., Ρευμάτης Δημ., Ρευμάτης Δημ., Ρευμάτης Δημ., Ρέπτης Φωτ., Ρουμπινής Νικ., Σμαρόγδης Ηλ., Στεφανόπουλος Μιχ., Σφακής Γ., Σαμπαρδής Σεν., Σαρδής Νικ., Σιγαλός Κων., Σαρόπουλος Ιω., Σκουφάλος Ισιδ., Σοφιάνος Νικ., Σωκράτης Γεώργ., Τσουτσάκης Λεων., Τσουκλάς Μην., Τσίκλος Ιω., Τσοτσορός Κων., Τσιφάνδης Γεώργ., Τριγκαράκης Δημ., Ταραζής Διον., Τρεσάνης Ανδ., Τροπόλεως Ευάν., Τρούλος Ευάν., Τροφόρος Αντ., Τρουλός Παν., Φωτιένος Αδ., Φραγκάκης Διομ., Φαλαγγάς Διομ., Χαρδαλίτης Θεόφ., Χατζηλευθερίδης Γεώργ., Χαρδαλίτης Χαρ., Χατζηπάναγιώτου Χαρ., Ψαλλίδης Ε., Παπαδιάλιος Κων., Ταχιαντής Ηλ., Κατακός Γ., Κυνηγός Δημ.

μογήν καὶ τῶν ἀποδείξεων ἐκτίμησιν ἔγένετο δεκτὸν καὶ διὰ τῆς ἐκκαλουμένης.

ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Η ἐπίσημη παραγγελία της Εθνικής Διοίκησης στην Αρχή της Κυβερνήσεως ανέτοιχε την πόρτα της στην Ελλάδα για την επίτευξη της ανεξαρτησίας της. Η παραγγελία αυτή ήταν η πρώτη σημαντική παραγγελία της Εθνικής Διοίκησης στην Ελλάδα, μετά την ίδρυση της στην Αθήνα το 1945.

• Πλοίουν, — "Ενοια κατ' ξύρθο, Ι.Κ.Ι., Ν.Δ. — πλωτά μέσα κάτω τῶν 10 κόρων χωρητικότητος ή μή αὐτοδυνάμως κινούμενα — δὲν θεωρούνται πλοῖα χαρακτηριζόμενα ὡς πλωτά ναυπηγήματα — ή ἐπ' αὐτών (σλέπια) έργασία είναι ναυτική — διέπεται ύπό τῶν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. διατάξεων καὶ ὡς πρὸς τὴν παραγραφὴν τῶν ναυτεργασιακῶν ἀξιώσεων.

• ΔΙΑΤΑΚΤΙΚΟΝ: "Οθεν, της άπασχολήσεως του κυβερνήτου ποταμοπλοίου (σλεπίου) έχουστης τὸν χαρακτῆρα ναυτικῆς ἐργασίας, αὐτῇ δὲν διέπεται ως πρὸς τὸν μισθὸν καὶ τοὺς ὄρους παροχῆς ταύτης ὑπὸ τῶν ἀπό 5.8.55, 16.4.57 κ.λ.π. συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας πληρωμάτων ποταμοπλοίων, ἀλλὰ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κ.Π.Ν.Δ. κατ' ἀναλογίαν ἐφαρμοζόμενών. Κατ' ἔσφαλμένην ως ἔκ τούτου ἐρμηνείαν καὶ ἐφαρμογὴν τῶν ως ἀνα διατάξεων οὐσιαστικοῦ περιεχομένου ἔκρινεν ἀντιθέτως ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις, δεχθείσα τὴν ὑπὸ δίκην ἀγωγὴν τοῦ ἀναιρετισθέντοι, κυβερνήτου ρυμουλκούμενου ποταμοπλοίου, διώκουσαν τὴν πρωτημένη διαφορᾶς μεταξὺ καταβληθεισῶν ἀπόδοχῶν καὶ ἐλαχίστων νομίμων μισθῶν, ἀφοιδῆς δι' ὑπερωριασκῆς ἐργασίαν κ.λ.π. βάσει τῶν μνησθεισῶν ἀπό 5.8.55, 16.4.57, 21.9.60 κ.λ.π. συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ εἶναι αὐτῷ τὸν ἀναιρέτα κατ' ἄρθρον 807 ἐδ. 17 Πολ. Δικ. καὶ τὸν βάσιμον Ζον λόγον τοῦ ἀναιρετηρίου. ('Αναιρεῖται ἡ ἀπόφασις Πρωτ. Πειρ. 3155/1967).

## ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

'Α πόρριψις ἀπορριμάτων καὶ καθαρισμὸς σεντινῶν: Τὸ Υποργείον πρὸς μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ φορητοῦ S/S NEDDY ἐγνώσιες οὗτοι ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ποντοπόδων πλοίων (Κεφ. ΣΤ', πρ. 2γ) δορίζεται διτὶ διὰ τὴν ἐντὸς τῶν κεκανονισμένων ὡρῶν ἔργασίας ἀπασχολήσιν τῶν ναυτικῶν διὰ τὴν ἀπόρριψιν ἀπορριμμάτων ἐκ τοῦ καταστρώματος, δὲν παρέχεται ίδιαιτέρα ἀμοιδίη. 'Εάν, δῆμος, ἡ ἔργασία αὐτῆς πραγματοποιηθῇ πέραν τῶν ὡρῶν αὐτῶν καταβάλλεται ἀπλῇ ὑπερωρίᾳ, 'Επίσης διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν ὑδροσυλλεκτῶν ἐντὸς τῶν ἔργων μείων ὡρῶν, ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως Κεφ. ΣΤ. παραγρ. ΖΣ, δορίζεται διτὶ δὲν παρέχεται ίδιαιτέρα ἀμοιδίη. Μόνον δὲ διὰ τὸν ἔξι ὑπολειμμάτων φορτίου καθαρισμὸν τῶν σεντινῶν, προβλέπεται ἐν Κεφ. Ζ'. παραγρ. ιδ' τῆς Συμβάσεως ίδιαιτέρα ἀμοιδίη, καθοριζόμενη κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τοῦ πλοιούχου καὶ τῶν μελών τοῦ πληρώματος, ἀποτινάοντας ἀπ' σχολῆθησαν εἰς τὴν ἔργασίαν ταύτην.

ΠΡΟΒΛΕΨΙΣ ΑΙΓΑΙΟΙΒΗΝ

Ἐξ ὅλου, διά τηλεγραφήματος πρὸς τὸν πλοίσαρχὸν τοῦ S/S NEWFOREST ἡ Υπουργείον ἐγνώρισεν ὅτι ἀπόσκωρίασις καὶ χρωματισμὸς διαρούλων ἐντὸς τοῦ κεκανονισμένου ὠράφιου δὲν συνεπεγεται καταβολὴ Ιδιαιτέρας ἀμοιδῆς. Ἐπίσης εἰς τὸν πλοίσαρχὸν τοῦ S/S EASTERN EAGLE ἐγνώρισεν ὅτι κύτη φέροντα μέχρι δύο στομίων λογίζονται ὧς ἐν κύτος καὶ καταβάλλεται ἡ ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπούμενή ἀμοιδῆν κατά κύτος (Κεφ. Ζ' παρ. β').

ATYXHMA

Φόνος ναυτικοῦ παρὰ ιεραρχικῶς ὑφίσταμένου του: Παρατίθεται προσφάτως δημοσιευθεῖσα στόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου ύπὸ τῆς δόπιας ἐπεκυρώ-

Θη ή υπ' αριθ. 2446/1967 άπόφασις του Πρωτοδικείου Πειραιώς.

‘Απόφασις ‘Αρείου Πάγου υπ’ αριθ. 303/1968, Τμήμα Β’. Προσδέρευν: ό κ. Ν. Χαραλάμπης, άντιπρόεδρος. Εισηγητής: ό κ. Λ. Κανελλάκης. Δικηγόροι οι κ.κ. Ι. Μοναστηριώτης, Κ. Μακριόδης.

• "Ενοια ἄρθρου Ι τού διά τού Β.Δ. 24 'Ιουνίου 1920 κωδικοποιημένου Νόμου 551/1915 περί ἐργατικών ἀτυχημάτων, διατηρθέντος ἐν ισχύι καὶ μετά τήν εἰσαγωγήν του Ἀστικοῦ Κώδικος,— "Υπαρξίς ἐργατικοῦ ἀτυχήματος ὅταν ὁ ὑπάλληλος ἡ ἐργάτης υπέστη βλάβην τού σώματος ἡ τῆς ύγειας αὐτού, ἔθανεν ἐκ βιαίας καὶ αἰφνιδιας ἐπενεργείας περιστατικοῦ, ὅπερ εἶναι συμφένεια πρὸς τὴν ἐργασίαν καὶ ἐπήλθε κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῆς ἡ συνάπτεται πρὸς ταύτην. — Τοιούτον περιστατικὸν καὶ ὁ φόνος τοῦ ὑπαλλήλου παρὰ ἱεραρχικῶς ὑφισταμένου του, διατραχθεῖς ἐκ βιαίας ἀντιδράσεως τούτου εἰς δοθεῖσαν ἐντολήν τοῦ φονευθέντος πρὸς ἐκτέλεσιν τὴν ἐργασίας.— "Ενοια διατάξεως περὶ συμφιεσμού δικαστικῶν ἔξοδων εἰς δίκιας μετά του Δημοσίου.

• Κατά την έννοιαν του ἄρθρου 1 του διά του Β.Δ. της 24ης Ιουνίου 1920 καθικοπιτημένου νομου 551/1915, ούτινος αἱ διατάξεις, ως ἐτροποποιήθησαν, διετηρήθησαν ἐν Ισχύι καὶ μετά τὴν ἔναρξιν τῆς Ισχύος τοῦ Α.Κ., συμφάντων τῷ ἄρθρῳ 38 τοῦ Εἰσ. Ν. Α.Κ. ἐργατικὸν ἀτύχημα ψύστασαι, ὅταν ὁ ὑπάλληλος ἡ ἐργάτης ὑπεστῇ βλάβῃ τοῦ σώματος ἢ της υγείας αὐτοῦ ἢ ἔθανεν ἐκ διαίας και αιφνιδίας ἐπενεργείας περιστατικοῦ, ὅ-

περ είναι συμφένει προς την ἔργασίαν καὶ ἐ-  
πῆλθε κατά την εκτελεσίν αὐτῆς η συνάπτε-  
ται πρός ταύτην, ὑπὸ τὴν συνοιαῖς, ὅτι συνε-  
τελεσίν αὐτή ἐν τινὶ μέτρῳ εἰς τὴν ἐπέλευσιν  
αὐτοῦ. Τοιούτοι περιστατικοῖν είναι καὶ ὁ φό-  
νος τοῦ ὑπαλλήλου παρὰ ἱεραρχικὸς ψιστα-  
μένου του, διαπραχθεὶς ἐκ βιαίας ἀντιδρά-  
σεως τούτου εἰς δοθείσαν ἐντολὴν παρὰ τοῦ

φονευθέντος προς ἔκτελεσιν ὑπῆρεσίας. Ἐν προκειμένῳ, τὸ ὡς Ἐφετεῖον δικάσαν Πρωτοδικείουν, καθ' ἀδεικνυται ἐπὶ τῆς προσβαλλομένης ἀποφάσεώς του, ἐδέχθη, μετ' ἀνέλεγκτον ἐκτίμησιν των ἀποδείξεων, ὅτι ὁ σύγνοις καὶ πατήρ τῶν ἀναιρεσιθλήτων, ὑπηρετῶν ὡς πρώτος μηχανικός εἰς πλοίον τῆς ἀναιρεσειούσης ἐταιρίας καὶ ἐνῷ κατά τὸν πλοῦν ειργάζετο εἰς τὴν ἐπισκευὴν ἀτμολέόντος, ἐδωσαν ἐντολήν εἰς τὸν ἀρχιθεμαστήν Α. Β. νά θεση εἰς λειτουργίαν τὸ καλοριφέρ, προκειμένου νά χρησιμοποιήσῃ τὸ λουτρόν μετά τὸ ἐπερχόμενον τέλος τῆς ἔργασίας. Ὁ Α. Β. δημως, εἴτε διότι ἔχοιώθη, εἴτε διότι είχε προηγουμένας ἀφορμάς, ἥρηθη καὶ μετὰ πάροδον ἐλαχίστων λεπτῶν, συναντήσας τὸν σύζυγον καὶ πατέρα τῶν ἀναιρεσιθλήτων εἰς τὸ κατάστρωμα, τὸν ὑδρίσει καὶ δι' αἱχμηρᾶς μαχαίρας ἐπλήξειν αὐτὸν θανατίμως εἰς τὴν καρδίαν, θανόντα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος μετὰ πάροδον ἐλαχίστων λεπτῶν. Δε-

χθέν δε περαιτέρω τὸ Πρωτοδικείον, ὅτι ύπό τη περιστατικά ταῦτα ὁ ἐπελθὼν εἰς τὸν σύζυγον καὶ πατέρα τῶν ἀναιρεσιθλάτη θάνατος συνιστᾶ ἔργατικὸν ἀτυχῆμα κατὰ τὴν ἐννοιαν τῆς ἀναφερθείσης διατάξεως, καθ' ὅσον ἐπῆλθε κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῆς ἔργασίας καὶ ἐκ περιστατικοῦ, συναπτομένου πρὸς ταύτην ὁρῶν τὴν ἐλύγῳ διάταξιν ἡρμήνευεσσε καὶ ἐφήρμοσεν, ἀπορριπτέος δὲ ὥς ἀδιάσιμος τούτην τὴν ἀναφέρει τὸ τάνατον ὑποτηρίζων πρώτος ἀλόγος ἀναιρέσεως. 'Ἐν τῇ τρίτῃ αἰτίολογίᾳ δὲ τῆς προσδαλλομένης ἀποφάσεως του, τὸ Πρωτοδικείον, ἀναφέρον τὰ ἀποδεικτικὰ μέσα, ἐφ' ὧν ἔβασιστη τὴν κρίσιν του περὶ τοῦ πεγέθεος τῶν μηνιαίων ἐξ συμπεφωνημένου μεσθοῦ, τακτικῆς ἀμοιδῆς δι' ὑπερωριακῆν ἔργασίαν καὶ ἀντιτίμου τροφῆς ἀπόδοξῶν τοῦ θανόντος, βάσει τῶν ὅποιών ὑπολογίζεται ἡ περί τοῦ ἔργατικοῦ ἀτυχῆματος ἀποζημίωσις, ἀδεβαῖοι, ὅτι καταστάσεις μισθοδοσίας, μαζωτορυσσαὶ λήψιν ἀλλάσσοντο τοῦ παραπομποῦ καθοριστικοῖς καὶ ὧν ἐγένετο ἐπίκλητοις παρὰ τῆς ἀναιρεσιούσης, δὲν προσεκο-

μίσθησαν καὶ δῆ ἐν νομίμῳ σημάνσει. Συνέπως, οὐδόλως ἑσφάλη, ως μὴ λαβὸν ὑπ' ὅψιν ἀποδείξεις νομίμως προσαχθεῖσας, ὃ δὲ δεύτερος λόγος ἀναιρέσεως, διὸ' οὐ ὑποστρίζεται, ὅτι αἱ ἄνω μισθωτικαὶ καταστάσεις προσήχθησαν νομίμως χορτοεστηματέμεναι καὶ ὅτι τὸ δικαστήριον τῆς οὐσίας ἐλέγχεται, ως μὴ λαβὸν ὑπ' ὅψιν, διότι παρεβίσθισαν κανόνες δικαίου ἐκ τῆς μη λήψεως ὑπ' ὅψιν τῆς ἔξ αὐτῶν προκυπτούσης ὅμολογίας τοῦ θανάτου περὶ τοῦ μεγέθους τῶν ἀποδοχῶν του, εἰναι ἀπορριπτέος προεχόντως ὡς ἀδύσιμος. Ως δείκνυται ἐκ τῆς αὐτῆς ὡς ἄνω αἰτιολογίας τῆς προσθαλλομένης ἀποφάσεως, αὐτὴ ἀπέρριψε τὴν ἔντασιν τῆς ἀναιρέσειούσας περὶ συμφιλισμοῦ πρὸς τὴν ἔνδικον ἀπάτησιν τῆς Ιδίας αὐτῆς απάτησεως ἐκ δραχμῶν 99.148 κατὰ τῶν ἀναιρεσι-  
βλήτων διὰ δαπάνας ταριχεύσεως, μεταφορᾶς εἰς Ἐλλάδα καὶ καθίεις τοῦ νεκροῦ, διὰ δύο λόγους, ητοι πρῶτον, διότι εἰς τὰς δαπάνας ταύτας ἡ ἀναιρέσειούσα προέρχεται ἐξ ἀλευθεριότητος καὶ δεύτερον, διότι δὲν προσκομίζονται ἐν νομίμῳ σημάνσει ἀποδείξεις καταβολῆς τῶν δαπανῶν τούτων. Ο τρίτος καὶ τελευταῖς λόγος ἀναιρέσεως εἶναι ἀπορριπτέος ὡς ἀπαρδεκτος, καθ' ὃσον ἀμφισβετεῖ τὴν περὶ πραγμάτων κρίσιν τοῦ δικαστηρίου τῆς οὐσίας ἐν σχέσει μὲ τὴν πρώτην τῶν ὡς ἄνω αἰτιολογιῶν. Ταύτης δὲ ἀρκούσης, πρὸς αὐτοτελῆ στήριξιν τοῦ διατακτικοῦ, εἴναι μάταιον νὰ ἔξετασθι, δι' ὃ καὶ ἀπορριπτέος ἀποβαίνει ὡς ἀλυσιτελῆς ὃ αὐτὸς λόγος ἀναιρέσεως, καθ' ὃσον δι' αὐτοῦ πλήττεται ἡ δευτέρα τῶν ἀνωτέρω αἰτιολογιῶν.

ΚΛΘΝΚОНТА ΑΝΘΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ο άνθυποπολίσαρχος τού Μ/Υ «Ούρανία» κ. Μιλ. Φασαλίδης δι' επιστολής του πρός τό Υπουργείον έζητησεν διόργανος σχετικώς μὲ τήν άπατησίν του πλαισίου τού σκάφους δηπως ἀπασχοληθῆ εἰς χειρωνακτικάς ἐργασίας. Τό Υπουργείον ἀπήγνωσεν ως έξης:

• Συμφώνως πρός τα ἀρθρα 42 και 43 τοῦ Κανονισμοῦ Ὑπερστείκης Ὑπερεσίας Φορητῶν Πλοίων ἀπό 800 κ.ο.χ. καὶ ὅκα, ὁ ἀνάθροχος ἐπιμελεῖται τῆς καλῆς καταστάσεως καὶ συντήρησεως τῶν πλοϊκῶν καὶ ἀγύκυρο-βολίας φανῶν, τῶν φανῶν κλιμάκων καὶ κυ-τῶν, τῶν κοινῶν καὶ μηχανικῶν σωστισίων λέμ-βων, τῶν σκυταλίδων καὶ βεγγαλίκων πυρο-τεχνημάτων ἐν γένει καὶ τῶν ἀμοιβῶν αὐτῶν. Ἐπίσης οὗτος ἐπιμελεῖται τῆς καλῆς κατα-στάσεως τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔξαρτημάτων καὶ παρακολούθημάτων αὐτοῦ, ἐγχρώμων δια-κριτικῶν στοιχείων καὶ ἐνδείξεων, ὡς τοῦ δύ-ναμοτοῦ τοῦ πλοίου, τοῦ λιμένος καὶ τοῦ ἀριθμοῦ νηρολογήσεως τοῦ δεινοῦ διακριτι-κοῦ σήματος, τῆς γραμμῆς φορτώσεως, τῶν κλιμάκων βιθίσματος, τῆς ἀριθμολογήσεως τῶν ἐφόδων, τοῦ μεγίστου ἀριθμοῦ στῶν ἐ-πιβατῶν ἐπὶ τῶν σωστισίων λέμβων, σωστισίων σχεδιῶν καὶ πλευστικῶν συσκευῶν καὶ τῆς τηρήσεως τῶν σχετικῶν ὁδηγιῶν χρησιμοποι-ήσεως αὐτῶν.

‘Η ἐκτέλεσις ὅμως τῶν ὡς θνάτων ἔργασιῶν,  
ὅπως π.χ. ὁ χρωματισμὸς τοῦ διεθνοῦς δια-  
κριτικοῦ σήματος, τοῖς γραμμῆς φορτώσεωι,  
τοῖς κλιμάκων βυθίσμασι κλπ. εἰναι ἔργον  
τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ καταστρόματος,  
ἐκτελούμενον ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ἀνθι-  
ρχου, διότι αἱ ἔργασιαι αὐται εἶναι χειρωνα-

## **CEYLON SHIP SUPPLIERS CO**

114 Negris Building York Street

## Colombo Ceylon

Tel. Address : B L A K O - Phon. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

κτικαί, συμφώνως δὲ πρός τὸ Κεφ. Η' τῆς Ισχυρούσης συλλογικής συμβάσεως, ἀπαγορεύεται ἡ χρηματοποίησις ἀξιωματικῶν καταστρώματος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν χειρωνακτικῶν ἔργων.

#### ΙΔΙΑΙΤΕΡΑΙ ΑΜΟΙΒΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

'Ἐρώτημα ναυτικοῦ ὑπηρετούντος ἐπὶ τοῦ πλοίου «Ἐλένθη Πρίνα»: «Ἐὰν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πάσης φύσεως ἔξτρα ἐργασιῶν θὰ πρέπει νὰ ἔργαζόμενα ἐπὶ 8ωρον ἢ ἐπὶ 12ωρον ὅντες ἔτερας ἀμοιβῆς τῶν 4 ὥρων ὡς «ὅδε τάχις».

• Ἀπάντησις τοῦ 'Υπουργείου: «Διὰ τὴν μέχρι 12 ὥρων ἀπασχόλησιν τοῦ ναυτικοῦ εἰς συνήθεις καὶ ἔξτρα ἐργασίας ἀμειδομένας δι' ἴδιαιτέρας ἀμοιβῆς, καταβάλλεται μόνον ἡ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας ταῦτης ὑπὸ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καθοριζομένη ἀμοιβῆ, οὐχὶ δὲ καὶ ὑπερωρία διὰ τὴν πέραν τῶν κανονικῶν ὥρων ἐργασίας ἀπασχόλησίν του».

#### ΠΕΡΙ ΣΤΡΑΤΕΥΣΕΩΣ

Δύο περιπτώσεις ναυτικῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ ἔλληνικῶν πλοίων προέκυψαν σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῆς στρατεύσεως των. 'Η πρώτη ἀφεώρω τὴν μὴ προσέλευσιν τοῦ κληθέντος πρός στράτευσιν ναυτικοῦ καὶ τοῦ τρόπου δικαιολογήσεως τῆς μὴ κατατάξεως, ἡ δὲ δευτέρα τὴν λύσιν συμβάσεως ἀφοίστου χρόνου, λόγῳ στρατεύσεως.

'Ἐπὶ τῆς πρώτης περιπτώσεως τὸ 'Υπουργεῖν ἀπεφάνθη:

• 'Η μὴ προσέλευσις ὑποχρέου πρὸς στράτευσιν κριθήσεται δικαιολογημένη, ἐπὶ προσκομίσει θεωρημένης βεβαιώσεως τοῦ πλοιάρχου, διὶ τὸ λόγω ναυτικοῦ ὑπηρετοῦ ἐπὶ πλοίου μὴ προσεγγίζοντος εἰς ἔλληνικὸν λιμένα.

Καὶ ἐπὶ τῆς δευτέρας περιπτώσεως:

• 'Η ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ πρώτους καταγγελίας τῆς ἀφοίστου χρόνου συμβάσεως του, προκειμένου οὗτος νὰ προσέλθῃ πρὸς στράτευσιν, ἀποτελεῖ, καθ' ἡμᾶς, νόμιμον δικαιολογίαν διὰ τὴν λύσιν αὐτῆς, μὴ συνεπαγομένην διὰ τὸν καταγγείλαντα ναυτικὸν τὰς ὑπὸ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ε.Ν. προβλεπομένας κυρώσεις διὰ τὴν περίπτωσιν ἀδικαιολογήσου προώρου λύσεως αὐτῆς.

'Ο σύντο διπολούμενος ναυτικὸς δικαιούνται ἔξδων παλινωστήσεως μόνον ἐφ' ὅστον ἔχει συμπληρωσει ἔτος ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ πλοίου.

#### ΑΝΕΥ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ Ν.Α.Τ.

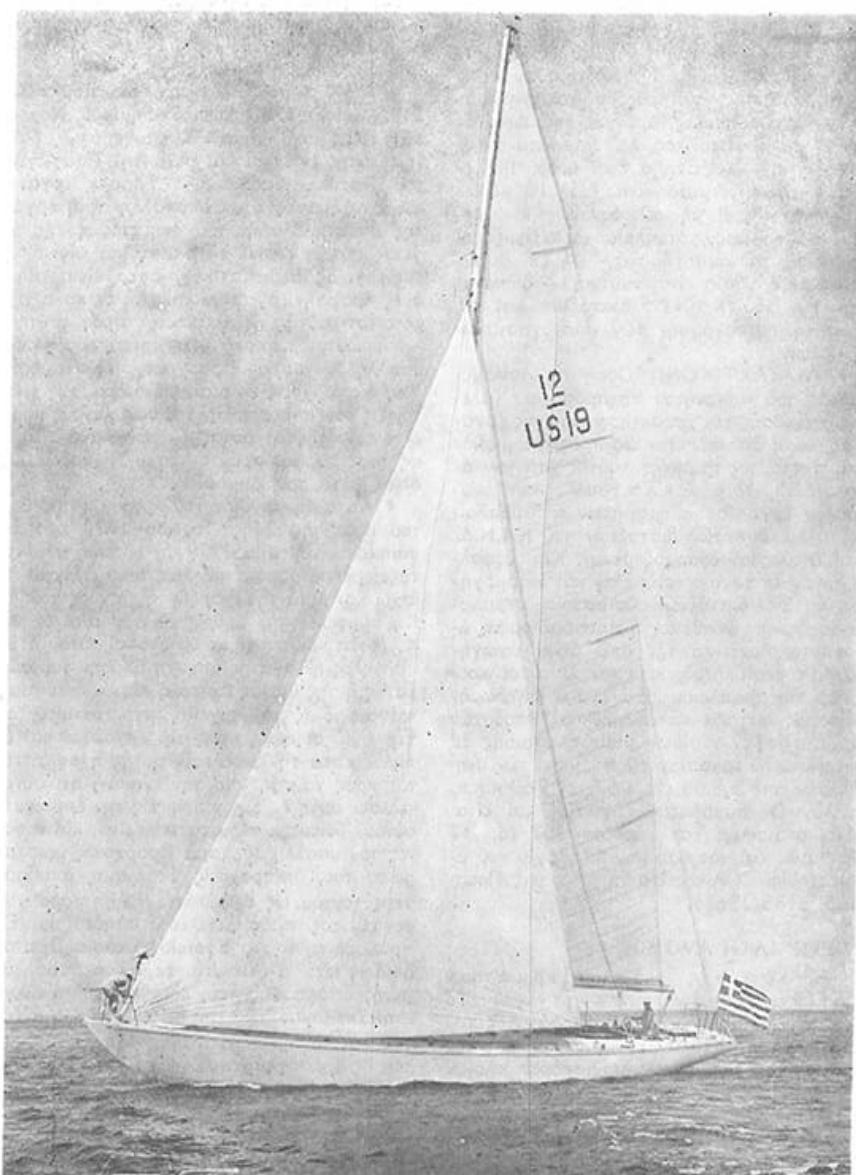
Εἰς σχετικὸν ἔρώτημα τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου «Τρέηντ 'Αμπάσαντορ» τὸ 'Υπουργεῖον ἀπάντησεν διὶ τὸ χορηγούμενον εἰς τὸ πλήρωμα πολεμικὸν ἐπίδιμον, λόγῳ προσεγγίσεως εἰς λιμένας τοῦ Βιετνάμ, δὲν ὑπόκειται εἰς κρατήσεις NAT.

#### ΜΠΟΥΜΕΡΑΓΚ

'Ανεγράφαμεν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης παρελθόντος 'Ιουνίου τὰς κατηγορίας — τὰς κακοδιάλους, ὡς ἀπεδείχθη — ἐνίων μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγοῦ «Κίγκ Θησεὺς» τοῦ Οίκου Μ. Π. Νομικοῦ κατὰ τοῦ πλοιάρχου τοῦ σκάφους. 'Ανεφέρουν αἱ κατηγορίας εἰς τῇ λίθην δῆθεν τροφοδοσίαν καὶ γενικῶς ὅχι εὐχάριστον ἐνδιάτησιν. Εἴχομεν ἐπίσης παραβέσεις ἀπίστολην τῆς πλοιοκτητρίας ἐπανειρίας διὰ τὴν δποίας ἀπεκρούντο, ὡς ἀσύστατοι αἱ κατηγορίας.

Τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἄμα τῇ λίθῃ τῆς ἐπιστολῆς τῶν παραπονούμενῶν ναυτεργατῶν, διέταξε τὸν Προξενικὸν Λιμενάρχην Κόμπε, δπως ἐνεργήσῃ ἀνακρίσεις πρὸς ἔξακριδωσιν τοῦ ἀλλούσης ἢ μὴ τῶν κατηγοριῶν, ὅπερ καὶ ἐγένετο. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: Αἱ κατηγορίας τῶν διαμαρτυρηθέντων κατέστησαν δι' αὐτούς «μιτούμεραγκ». "Οχι μίτιστος καὶ διαβίστος" ποιότητος, τὸ φαρμακείον συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν καὶ τὰ σωσίδια μέσα συμφώνως πρὸς τὴν Σύμβασιν SOLAS. Τὸ γυμνάσιον καθαρίσεως λέμβων ἔξετελέσθη μὲ δρισταὶ ἀποτελέσματα.

#### Καὶ εἰς τὸν ἀθλητικὸν στίβον



Δὲν ὑστεροῦμεν καὶ εἰς ναυτιλητικὰς ἐπιδόσεις. Παρότιες οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ εἰς τὸν θαλάσσιον ἀθλητικὸν στίβον. Τέσσαρες μετέσχον διὰ τῶν ίδιων τῶν σκαφῶν εἰς τοὺς ιστιοπλοϊκοὺς ἀγῶνας τῆς Ρόδου, Σύρου, Φαλήρου: Οἱ κ.κ. 'I. Θεοδωρακόπουλος, 'I. Βάττης, N. Μάρκου καὶ Μαρῆς, Νικητῆς (5 κύπελλα) ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος, τοῦ ὅποιου γνωστὸν εἶναι τὸ φίλαθλον μένος. Τὸ σκάφος, ἀλλως τε τοῦ κ. Θεοδωρακοπούλου — τὸ «Νεφερτίτη» — ἦτο τὸ ἐπίλεκτον. Εἶναι τὸ πρῶτον ποὺ ἀποκτάξῃ ἡ 'Ελλές ιστιοπλοϊκὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης κλάσεων 12 μέτρων. 'Εναυπηγήθη εἰς Βοστώνην τὸ 1952. 'Εχει μῆκος 67' 4'', πλάτος 13' 3'', καὶ βάθισμα 9', τὸ δὲ ὅψις τοῦ ιστοῦ τοῦ ἀνέχεται εἰς 83'. Εἶναι δόλοκληρον κατεσκευασμένον ἀπὸ μαδί, ὃ δὲ ἰστός του ἀντόνιον δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῶν 23 διάφορα ιστία. 'Εργον τοῦ ναυτικοῦ ἀρχιπέκτονος Fred Houck εἶναι πρωρισμένον διὰ τὴν διεκδίκησιν τοῦ κυπέλλου «Ἀμερικας», διηρέατον 1851 κατέχουν οἱ 'Αμερικανοί. Σημειώτεον διὶ πλὴν τῆς 'Αμερικῆς, αἱ μόναι θλασίαι αἰτίνες διαθέτουν τοιαῦτα σκάφη εἶναι ἡ 'Αγγλία, ἡ Γαλλία καὶ ἡ Αὐστραλία. Γὸ τὸ «Νεφερτίτη» εἰκονίζεται ἀνώτερα. Εἰς τὸ πηγάδιον ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος.

εἰς τὸ πλήρωμα. 'Ως συνάγεται ἐκ τῆς εἰς χείρας μας φωτοτυπίας τῆς ἐκθέσεως ἐπιθεωρήσεως τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου, ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑπάρχουν κινηματογραφικὴ μηχανὴ προσθολῆς, ραδιόφωνον, διάφορα παιγνίδια, καὶ ἔχει ὀργανωθῆναι ποδοσφαιρικὴ ὁμάδα μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, δίδουσα συναντήσεις εἰς διαφόρους λιμένας. 'Αλλαὶ διαπιστώσεις: Οἱ κοιτάνες καὶ τὰ ἐστιατόρια εἰς ἀρίστην κατάστασιν, τὰ μέσα ὑγιεινῆς καθαριότητος καὶ ὁ Ιματισμὸς - ρουχισμὸς ἐπαρκῆ καὶ καλῶς συντηρούμενα ἢ ἀνανεώμενα, τὰ τρόφιμα ἄσφυστα καὶ ἀρίστης ποιότητος, τὸ φαρμακείον συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν καὶ τὰ σωσίδια μέσα συμφώνως πρὸς τὴν Σύμβασιν SOLAS. Τὸ γυμνάσιον καθαρίσεως λέμβων ἔξετελέσθη μὲ δρισταὶ ἀποτελέσματα.

Τὸ μέρον διατυπωθὲν εἰς τὸν κ. Λιμενάρχην παράπονον ἦτο διὶ τὸ ἀγιοράσθεν ἐξ 'Ινδίας κρέες, ἀν καὶ καλῆς ποιότητος, δὲν ἐτύγχανε.. τόσον εύγευστον, δούν τὸ ἐξ 'Ελλάδος, 'Αμερικῆς καὶ Αύστραλίας. Καὶ καταλήγει τὶ ἐκθεσίς: «Ούδεν ἔτερον παράπονον διετυπώθη καὶ οἱ πάντες ἔφαίνοντο εὐχαριστημένοι ἀπὸ τὴν ἐν τῷ πλοίῳ διαβίωσίν των. 'Η τεινὴ ἐντύπωσις ἦτο λίσαν Ικανοποιητική».

Οὕτω, ἐκ μιᾶς ἀνυποστάτου κατηγορίας, τὶς οἵδε διὰ ποίον λόγον διατυπωθείστης, πληροφορούμεθα εὐχαριστώστας διὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ «Κίγκ Θησεὺς» κ. Π. Καθανούντης πράττει τὸ πάν διὰ τὴν ἀρίστην καὶ ὑπόδειγματικὴν διαβίωσιν καὶ ἐνδιάτησιν τῶν ὑπ' αὐτὸν ὄθρων, δίδων ἄμα καὶ ἐν ἀξιομήτον παγάδειγμα.



**«ΑΗΣΗΣΠΥΡΟΣ»:** Την 4ην 'Ιουλίου υπέστη βλάβην την μίαν δομητικήν δηζελομηχανήν, λόγω κακής λιπαντσάρως.

**«ΑΦΘΗΝΙΑΝ»:** 'Από Λίδερπουλ δι' 'Αμρόχωστον, προσπηγιστεν εἰς Γιβραλτάρ την 23ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς εἰς την μηχανήν, ἀπέπλευσε δὲ την 25ην διὰ Μάλταν.

**«ΑΙΓΑΙΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»:** 'Ανέφερεν εἰς Γιοκούάμαν την 12ην 'Ιουλίου διτί κατά τὴν πρόσφατον διελεύσιτον του ἐπειδή Πανομά, υπέστη ζημιάς εἰς προσκρούστων.

**«ΑΛΕΞΕΜΑΡ»:** 'Από Ντακάρ διὰ Γένοθον τὴν 2αν 'Ιουνίου μὲ ζημιάς εἰς τοὺς κυλίνδρους τῆς πρωστήρου μηχανῆς, λόγω ἀποφράξεως τῶν φυκτικῶν σωλήνων. Ἐκτελούνται ἐπισκευές.

**«ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ»:** 'Αφίχθη εἰς Χιροσίμα τὴν 10ην 'Ιουλίου πρὸς δεξαμενούσιον καὶ ἐπικυάρας ζημιάς εἰς προσφράξεας, ήτις ἔλαβε χώρων εἰς Νόρτ Σουδάν τὸ παρελθόντα Μάϊον.

**«ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ»:** 'Ἐπεισκευάσθησαν εἰς Μασσαλίαν τὴν 11ην 'Ιουλίου ζημιάς εἰς τὴν θλίκα καὶ τὸν ἄσονα αὐτῆς. Αἱ ζημιαὶ προήλθον ἐκ περιέλιξεως συρμοτοχοίνων εἰς τὴν Ελίκα εἰς Λεμεσόν την 14ην Μαΐου.

**«ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ»:** 'Ανεκοινώθη εἰς Μιτσεγκόδη τὴν 15ην 'Ιουλίου ὃτι κατά τὸ ἀπότολον του ἐκ τοῦ ὡς ὄντα λιμένου προσέκρουσθεν ἐπὶ τοῦ δεξαμενούσιον «Λόγιαλ «Έκοες», υποστάν ζημιάς εἰς ταῖς ὑπερκατοκυάσεις. Ἀργύτερον ὁ πλοιαρχὸς ἀνέφερεν διτί πρὸ τῆς προσφρούσεως τὸ σάκφος εἰχε προσφράξει ἐπ' ὄλιγον λόγω κακῆς λειτουργίας τοῦ πηδαλίου.

**«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ»:** 'Από Βρέμην διὰ Τσιμπότε μὲ φερτίον κώκ. 'Αφίχθη εἰς Κριστομπόλι τὴν 11ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν γεννητηρίαν καὶ τὸν συμπιστόν.

**«ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ»:** 'Αφίχθη εἰς Βάρδινη Μητρό τὴν 5ην 'Ιουλίου μὲ ζημιάς εἰς την μηχανήν λόγω προσφοτού κακοκαριάς. 'Αντικεστεστάθη τὸ χιτώνιον καὶ τὸ ἔμβολον του κυλίνδρου № 5 καὶ τὴν 10ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προσιοργόν του.

**«ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ»:** 'Ο πλοιαρχὸς ἀνακοίνωσεν εἰς Κολόμπο τὴν 12ην 'Ιουλίου, ὃτι τὸ σάκφος υπέστη ζημιάς εἰς τὸν ἀρρευματιστὴν ἐξ ἀμέλειας τοῦ πληρώματος. Τὴν 21ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Κίναν, ὅλλα ἐπέτρεψε τὴν ἀπομένην λόγω διαφροής εἰς τὸν κύλινδρον № 2 τῆς πρωστήρου μηχανῆς, τὸν διποίον ἀντικεστέστην.

**«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ»:** Εἰς Μόζι τὴν 9ην 'Ιουλίου

ἀνέφερε ζημιάς εἰς τοὺς τριθεῖς ζυγώματος τῆς κυρίας μηχανῆς. Τὴν 12ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε δι' 'Οζάκουν ὅπου, ἀφιχθὲν τὴν 14ην, ἐπεσκευάσθη, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀπέπλευσε δι' Η.Π.Α.

**«ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ»:** 'Υπέστη ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας ἐξ ἀμέλειας τοῦ πληρώματος τὴν 20ην 'Ιουνίου. 'Αφίχθη εἰς Βαλτιμόρην τὴν 8ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς.

**«ΕΓΕΡΓΙΟΣ»:** 'Ανεκοινώθη εἰς Μόζι τὴν 27ην 'Ιουλίου, ὃτι ὑπέστη ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν συνεπείᾳ προσφάτου κακοκαριάς.

**«ΓΙΑΝΝΙΝΑ»:** Κατά τὴν ἔξοδόν του ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Καλκούπατας, προσήραξε πλησίου τοῦ κυματοθραύστου τὴν ἐστέρω τῆς 'Ιουλίου, ἀνάλκυσθεν μετ' ὀλίγον δι' ἰδίων του μέσων. 'Απωλέσθη ἡ ἀριστερὴ ἄγκυρα.

**«ΓΛΥΦΑΔΑΣ»:** Συνεκρούσθη τὴν 24ην 'Ιουλίου μετὰ τοῦ δλανινού δηζελοπλοίου φινιλανδίστας εἰς Κίελον, χωρὶς νό υπόστη ἐμφανεῖς ζημιάς.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΛΑΝΤΡΥ»:** Εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 22αν 'Ιουλίου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸν κυρίαν μηχανήν.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ»:** Εἰς Κόρμπη τὴν 18ην 'Ιουλίου ἐπέσκεψαντο πρόσφατοι ζημιαὶ εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν.

**«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ»:** 'Αφίχθη εἰς Σακάκι τὴν 27ην 'Ιουνίου, ὃπου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τὸ κυτος δὲ ὑπόστη συνεπείᾳ κακοκαριάς τὸν παρελθόντα Μάρτιον.

**«ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ»:** 'Απὸ Μάλταν διὰ Περσικὸν Κόλπον. Προσέκρουσεν ἐπὶ πρόσφατος εἰς Ντακάρ τὴν 16ην 'Ιουλίου, ἀμφοτέρων ὑπόσταντων σοδοράς ζημιάς. Κατεστράφθησαν τὸ ἐξωτερικόν ὑάλοματος τῆς πρωστήρας δεξαμενῆς ζυγωτούσιων ὡς καὶ τὰ ἐσωτερικά τοιωτά μεχρι τοῦ στεγανού συγκρούσεως τὸ ὄπιον ὑπέστη ζημιάς, ἀλλὰ παρέμεινεν στεγανόν. Ζημιάς ἐπίσης ὑπέστησαν τὰ ὑάλοματα διποίων αὐτοῦ. Συνεπιθύμησαν πρόχειροι ἐπισκευαῖ διὰ τοποθεσίας τριῶν τοιμεντοκιβώτων.

**«ΔΙΩΝΗ»:** 'Υπέστη ζημιάς ἐκ κακοκαριάς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Μόντρεαλ ταξίδιον του, μὲ φοτίον σασκάρεως. 'Επειθερήθη εἰς Μόντρεαλ τὴν 7ην 'Ιουλίου, ἀπέπλευσε δὲ τὴν ἀπομένην ἓντας ἐπισκευών.

**«ΔΡΕΠΑΝΟΝ»:** Προσήραξεν εἰς Κάνταλ τὴν 7ην 'Ιουνίου, υποστάν ζημιάς ἐξωτερικῶν τῶν διπυμένων τοῦ μηχανοστασίου καὶ τὸ παρατροπίδιον.

**«ΕΚΑΛΗ»:** Ζημιαὶ εἰς τὸ ἔμβολον του κυλίνδρου № 4. Τὴν 27ην 'Ιουνίου ἀνεκοίνωθη εἰς Μόντρεαλ διτὶ ἀντικατεστάθησαν τὸ χιτώνιον καὶ τὸ ἔμβολον τοῦ ὡς ἄνω κυλίνδρου.

**«ΕΛΕΝΗ»:** Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λορέντζο Μαρκές τὴν 26ην 'Ιουλίου, τὸ σάκφος προσήραξεν ξέσθι τοῦ ὡς ἄνω λιμένος.

**«ΕΡΑΤΑ»:** Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἴταλικοῦ ἀτμοπλοίου «Ντανιέλα Τ.» εἰς Βενετίαν τὴν 9ην 'Ιουλίου. 'Αμφοτέρα ὑπέστησαν ἀστραπάς, ζημιάς.

**«ΖΑΝΤ»:** Επιτέλη θαφός ζημιάς εἰς τὴν θιλικό συνεπείᾳ προσκρούστων ἐπὶ ἡμιδισμένου ἀντικειμένου τὴν 8ην 'Ιουνίου, κατὰ τὸ ἀπὸ Πρόδιντες διὰ Μεξικονίου ταξίδιον του.

**«ΙΩΑΚΑ ΑΙ-ΛΑΝΤ»:** 'Απὸ Χιούστον διὰ Κοσταρικής ἐφορτούσεν. Τὴν 11ην 'Ιουλίου υπέστη βλάβην εἰς τὴν μηχανήν εἰς πλάτος 16°33' δόρεον καὶ μῆκος 82°21' ἀνατολικόν. Οἱ πλοιοκτῆται ἐνοικίασαν τὸ ρυμουλκὸν «Ερέσικους» ὅπερ ἐρρυμούληκε τὸ σκιντοπίσθιον τοῦ σκάφους εἰς Κριστομπόλι τὴν 17ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς, μετὰ τὸ πέρας τῶν δησίων ἀπέπλευσε τὴν 27ην 'Ιουλίου διὰ τὸν προορισμὸν του.

**«ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ Ι»:** Οἱ ἐνιγκοπούρη πράκτορες τοῦ σκάφους «Ζητήσαν» τὴν 15ην 'Ιουλίου ἐπιθεώρησι διὰ ζημιάς εἰς τὸ σύστημα πηδαλίου.

**«ΙΩΑΝΝΑ»:** Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Ελαΐδη Σφίσα» εἰς πλάτος 41°51' δόρεον καὶ μῆκος 9°27' δυτικού της 29ην 'Ιουνίου, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀφίχθη εἰς Χουλλά την 5ην 'Ιουλίου.

**«ΚΑΠΕΤΑΝ ΕΦΕΡΓΗΣ»:** Εἰς Αμερινόταν υπό ἐκφόρτωσιν. Τὴν 17ην 'Ιουλίου ἐξερράγη πυρκαϊά εἰς τὸ Νο 1 κύτων, ητίς κατεστάλη ὑπὸ τῆς πυροτικῆς ὑπηρεσίας.

**«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ»:** Προσήραξεν εἰς Θεσσαλονίκην τὴν 15ην 'Ιουλίου, ἀνελκυσθή δὲ τὴν ἐπομένην τὴν δοσιδεία διασημείη τῆς θυμού της διασημούληκεν συμμούλων τῆς Εταιρίας Βερνίκων βάσει συμφωνητικού λόγους καὶ ἀπέπλευσε διὰ Κωνσταντίνου.

**«ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ»:** 'Αφίχθη εἰς Τομπάτα τὴν 28ην 'Ιουλίου, μὲ ζημιάς ἐκ κακοκαριάς.

**«ΚΑΤΣΕΡ»:** Ζημιά εἰς έδρανον τῆς πρωστήρου μηχανῆς λόγω κακῆς λιπαντώσεως τὴν 16ην 'Ιουνίου. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐγένοντο εἰς Κιουρασσό την 10ην 'Ιουλίου, ἐκεῖθεν δὲ ἀπέπλευσε δι' Εύρωπην πρὸς περιτέρα ἐπισκευάς.

**«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ»:** Εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 15ην 'Ιουλίου, ἐπεσκύζεται ὡς δεξιά κλίμαξ ητίς έθρωνθετή κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου κακοκαριάς.

**«ΚΟΝΕΡΟΠ ΚΟΛΚΟΤΡΩΝΗΣ»:** 'Αφίχθη εἰς Κιουρασσό την 17ην 'Ιουλίου μὲ ζημιάς εἰς τοὺς κλιβανούς τοῦ κεντρικοῦ καὶ τοῦ δεξιοῦ λεβητοῦ, οἵτινες ἐπεσκευάσθησαν προστορίων καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε τὴν 24ην 'Ιουλίου διὰ Πούερτο Μιράντα.

**«ΚΟΝΤΕΣΑ»:** 'Ἐπερστόθησαν εἰς Νίσαν 'Υόρην τὴν 8ην 'Ιουλίου ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανήν. Αἱ ζημιαὶ ὠφελούντο προσάρδισην τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου.

**«ΚΥΡΙΑΚΗ»:** Κατὰ τὴν ὥραν του εἰς Πενάγια τὴν 15ην 'Ιουλίου, ἀπώλετος τὴν δεξιάν ἄγκυραν, ητίς παρὰ τὰς γεννούντας προσποθείας δὲν ἀνευρέθη.

**«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ»:** Τὴν 11ην 'Ιουλίου προσέκρουσεν ἐπὶ προδήποτος ἐκφορτώσεως πετρελαίου εἰς Λίδερπουλ, προξενήσαν ζημιάς 1,5 εκατομμυρίου λι-

## ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ ΤΑ

**TORPEDO  
MARINE  
PAINTS**



REG. TRADE MARK

**BRITISH PAINTS LTD  
TORPEDO - HELLAS**

Περισσότερη πεπειραμένη υπηρεσία  
ναυτικών χωρητικών εἰς όλον τον κόσμον

**DR. STEPHANOS D. PATERAS & CO.**

**"VIVECHROM"**

**5, CHARILAOU TRIKOUI STREET, PIRAEUS, TEL. 429.056**

ρών 'Αγγλίας. Τό σκάφος ύπέστη ζημιάς εις την πρώσων.

«ΑΛΛΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ»: Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 22αν Ιουλίου. Ἐπιθεώρησις ἀποκαλυψε διαρροήν εἰς τοὺς αὐλούς τῶν δομητικῶν λεβήτων. Ἐκτελοῦνται ἐπισκευαῖς.

«ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ»: Προσήραξεν εἰς Μούσι ρίδηρ τὴν 25 - 26ην Μαΐου. Ἐπειθεωρήθη ἐις Σιγκαπούρην τὴν 10ην Ἰουλίου. Ζημιάς εἰς τὰ έδρανα τῶν κυλίνδρων 3.5 καὶ δὲ ἕν τῶν προσπαθεῶν ὄντελωσεως.

«ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΛΗ»: Κατά πληροφορίας ἑκ. Κόμπη τὴν 20ην Ἰουλίου, τὸ σκάφος αὐλόσκετο εἰς 'Αἴδιο μὲν διαφόρους ζημιάς.

«ΜΕΣΣ ΣΗΝΙΑ»: Εἰς Κόμπη τὴν 16ην Ἰουλίου. Διάφοροι ζημιές τοῦ παρελόντος ἔτελουν ὑπὸ ἐπισκεψῆν.

«ΜΥΚΗΝΑΙ»: Ἀπὸ Μορμονγάκο μὲν φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, ἀρίχθη εἰς Δάντοις τὴν 15ην Ἰουλίου μὲν ζημιάς εἰς τὸν τελικὸν θλικοφόρον ἀζονεῖ.

«ΝΕΑΠΟΛΙΣ»: Εἰς Κόμπη τὴν 16ην Ἰουλίου. Διάφοροι ζημιές τοῦ παρελόντος ἔτελουν ὑπὸ ἐπισκεψῆν.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛΑ»: Ἀπὸ Μορμονγάκο μὲν φορτίον σιδηρομεταλλεύματος, ἀρίχθη εἰς Δάντοις τὴν 15ην Ἰουλίου. Οἱ ἑκέτη πρόσκοτες τοῦ σκάφους ἵζησαν ὅπεις ἀποκεντρώμενες προσάλλομενα ἔκ τῶν ὡς ἔνων ἔκριζεσαν.

«ΝΕΡΕΙ-ΙΝΤ»: Ἐπειθεωρήθη, ἐπ' ὀγκύρᾳ, εἰς Καράτσα τὴν 7ην Ἰουλίου λόγῳ προσπράξεως εἰς Κάνθηλον τὴν 23ην Ἰουλίου. Διὸ διεπιστώθησαν ζημιές.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛΑ»: Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 24ην Ἰουλίου. Οἱ ἑκέτη πρόσκοτες τοῦ σκάφους ἵζησαν ὅπεις ἀποκεντρώμενες προσάλλομενα ἔκ τῶν ὡς ἔνων ἔκριζεσαν.

«ΟΝΗΣΙΛΩΝ»: Κατά πληροφορίας ἑξ 'Οσολ, τὸ σκάφος ὑπέστη ἔκριζην εἰς τὸ ψυγεῖον τοῦ μηχανοστούσιού της 19ην Ἰουλίου. Οἱ πλοιοκτήται απέφοιτοσιν νὰ τὸ ονειράσσουν.

«ΠΕΡΑ ΧΑΞΕΝ»: Συνεκρύσθη μετά τοῦ ἀτμοπλοίου «Γιαννιάρουντρα» τὴν 10ην Ἰουλίου, ὑποστάν υποφράξης ζημιάς.

«ΠΛΕΙΑΔΑΣ»: Εἰς Κόμπη τὴν 26ην Ἰουλίου, ὑπερέστη ζημιάς εἰς τοῦ πηδάλιου συνεπείᾳ κακοκαιρίας.

«ΠΡΟΚΥΩΝ», (Κόμπη, 19 Ἰουλίου): Ζημιάς εἰς τὴν δημόσιεν τηρίτην ξηραντήριαν ἔπισκευάζονταν εἰς τὴν ἱηράν. Η δημόσια μηχανή ἔξηρθη διὲ ἔπισκευας. Η ζημία ἀφεύθητε εἰς ἀμειάτες τὸν προώμοντα.

«ΠΑΙΜΠΟΥΟΥ», διότε ἀπέπλευσεν τὴν 27ην Ἰουλίου ἐλένην μὲν πορτίον ίστην, συνήντησε κακοκαιρία τὴν ἑπομένην καὶ ὑπέστη κλιστοῖς 5 μοιρών, μέρος δὲ τοῦ εἰς τὸ καταστρόφημα φορτίου εἰς μεταποτιστήν. Ἐπιθεώρησις ἀποκαλύψειν διὰ διαλάσσοντος υἱοῦ εἰσεχθώσαν εἰς τὴν πρωρίαν δεξαερηγήν υγροσταθμίσιας, προσέκρυσαν ζημιάς εἰς τὸ φορτίον.

«Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ», περὶ τοῦ ὅποιου ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούντων τεύχος μας, φέρει ζημιάς εἰς τὸν ἀρνάοντα τὴν θάλασσαν καὶ τὸ πηδάλιον. Η ρυμούλησης τοῦ σκάφους πρήστη τὴν πρωτίαν τῆς 13ης Ἰουλίου. Τὴν 27ην Ἰουλίου ἀνεκόνισθή ὑπὸ τοῦ ρυμούλου «Ορινόκο» διὲ ἡ ρυμούλησης συνεχίστη, τὸ δὲ στίγμα τους ἡτο 8°15'. δύοροιν πλάτους καὶ 55°20' μηκος ἀνατολικόν. Ισχυροὶ ἄνεμοι ἀπεκράτουν εἰς τὴν περιοχήν. Πιθανὴ ήμέρα ἀφέσιας εἰς Μορμάσα ἡ 2α Αὔγουστον.

«ΣΑΝΤΑΡΝΑ.»: Ἀπὸ Βόρειον Κορέαν, ἔμφορτον. Αφιχθέν εἰς Γέδνια τὴν 14ην Ἰουλίου, ὑπέφερε διὰ τὴν Σαν 'Ιουλίου παρτηρήστην, ἐν πλῷ, διερροή εἰς τὸν δεξιὸν δομητικόν λεβῆτα.

«ΣΟΦΙΑ Μ.»: Ἀπὸ Πούντη Καρτούν διὰ Πόρτ Λίρου μὲ 93.000 δορέας ἀκοβάτην πετρελαίου, προσήραξεν ἑξαῦθι τῶν ὀστῶν τῆς Κολομβίας τὴν 23ην Ἰουλίου. Εἰκόσι δύο μῆδοι τοῦ πληρωματος μεταφέρθησαν εἰς Βίλεμπερτον ὑπὸ ισπανούσιο φορτηγού· ἔνδιο δὲ πλοιάρχος καὶ 9 ἀνώματοι πορεύειν ἐπὶ τοῦ σκάφους τὸ οποῖον ἤρχοτε μὲν ὅποτε κλίσιν πράξη τὸ δεξιά, λόγω διερροών. Τὸ ναυγογοστικὸν «Εργοτοίκον» εφέστη εἰς τὸν τοπον του ἀπικηματος τὴν πρωιάν της 27ης Ἰουλίου.

«ΣΥΡΕΝ»: Ἀφίχθη εἰς Πολέμο τὴν 10ην Ἰουλίου διὲ ἔπισκευάς εἰς τὸν πρωμανὸν στροβιλοφυστήρα, ἀπέπλευσε δὲ τὴν μεθεπομένην διὰ Νοδωρωσικού.

«ΦΑΝΤΑΣΙΑ»: Ἀφίχθη εἰς Πειραιά τὴν 3ην Ἰουλίου μὲν ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν. Ἐπισκευαῖς ἐγένοντο εἰς τὴν Βενετίαν, διότε ἀφίχθη τὴν 12ην Ἰουλίου.

«ΧΡΥΣΗ Α. Σ.»: Ἀπὸ Πίσκο διὰ Ρόττερνταμ, ὄφιχθη εἰς Μπαλμπάδα τὴν 25ην Ἰουλίου διὲ ἔπισκευάς εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν.

«ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ»: Ἀπὸ Τσιγκάστο διὰ Καράτσα μὲ γινικὸν φορτίον. Αφιχθέν εἰς Σασέμπο τὴν 18ην Ἰουλίου. ὑπέφερε ηαφράξης ζημιάς εἰς τὴν μηχανήν συνεπείᾳ κακοκαιρίας.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὴν περίοδον τῶν θερινῶν διακρίεται ἀκόμη ἡ τρόμπη πορτηγὸς Ναυτιλίας. Τὸ β' 150ήμερον τοῦ 'Ιουλίου διὰ τὴν ναυλαγορὰν διέρευσεν ὅπως καὶ τὸ πρότον. Μὲ μετρίους κυκλοφορίαν διαταγόν διὰ σιτηρὸν ἀπὸ τὸ δομητικὸν τομέα, καλύτερα πως κίνησην ἀπὸ τοὺς Μιγάλας Λίμνας καὶ συνήθη περὶ τὰς χρονιανωλεσίες δραστηριοῦται.

Κάποια οὐσιωπασχόλησης ἀπεπιστήμεις τοῦ προσφέρουν τονιστάς. Τὰ σιδηροπεταλέματα, πρὸς τὰ ὄποια σκάφος σκάφη προσέφυμον, δὲν ἥσαν ὄφεται νὰ προσδύσουν τὴν ζωρητήσην εἰς τὴν ναυλαγορὰν.

Καὶ εὐτύχημα εἶναι διὰ τὰ τάνερας ἔργωνδαιται διπλωμάτης ικανοποιητικός εἰς τὸ πετρέλαιο καὶ δὲν ἔνοχολον τὰ έχρονα φορτίου σκάφη καὶ δὲται πρὸς τὸ παρόν ἀπομακρύνεται διὸ πιθανότης τῆς ἐτούτους θέματος ψηφίστηκε πολλὸς πρήστης οὐσιωπότερος καναδικοῖς σιτού.

Ἡ κίνησης τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τομέας είχεν ὡς κάπωθεν εἰν συντομίᾳ:

**Β ο ρ ε ι ο ο σ Α μ ερική - Κ αν α σ δ ας :** Σιτηρόπιον διὰ τὸ Κόντινεντ δλίγα. Χαλαρώ οἱ ναυτοί, Ἐπιτρόπωντα 3.50 - 4.15 δολ. φιλ ἀναλόγους θέσεων ('Ιουλίου ή Αύγουστου) καὶ ἡμέρων φορτοκεφόρωσεως εἰς μεγάλους μπάλους κάρριερες. Συνήθη ταξίδια ἀπὸ Σεπτεμβρίου - Μαρτίου 1969 ἐπιτρόπωντα 4.15 δολ. φιλ εἰς σκάφη 35 - 40 χιλ. τόνων. Διὰ Τορραγκόνα σάφη Αύγουστου (29 - 30 χιλ. τόνων) δολ. 4.25 φιλ. Διὰ Πειραιᾶ δολ. 5.95 ἀφαδόστης εἰς σκάφη 26.000 τόν. ('Ιουλ. καὶ Αὔγ.) δὲν ἥμερας φόρτ. καὶ 2.500 τόν. ἐλευθ. ἐφόρτ. Ἀρκετό φορτία ἀπὸ τὸν Κόλπον. Τὰ 7.50 - 8.60 δολ. ἐπιτρόπωντα, δόσις 12 - 15 ἥμερας, εἰς μεγάλας σκάφη ἐλαύν. ἐφόρτ. τὰ 8.50 δολ. ἐπιτρόπωντας έπιστης δι' 22 ἥμερας ξεταιρουμενῶν ερωτῶν καὶ Κυριακῶν εἰς σκάφη Αύγουστου - Σεπτεμβρίου. Τελός διὰ Καλλάδης δολ. 7.45, μὲ 1.000 τόν. ἐλευθ. ἐφόρτ. ('Αγούστου) εἰς μικρὸν σκάφος. 'Ολαι οἱ αντιτέρα ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον.

Ἀπὸ τός Μεγάλας ι καὶ μινιατ., πορρὰ τὴν λήξην τῆς ἄπεργίας, χαροπλιαρική τῆς ἐλεύθερων σιτοφοριών ὑπῆρχε διὸ επισκευαστική τῶν ναυλωτῶν. Απὸ τὸ Τολέδον διὰ Ρόττερντα μέτρια σκάφη δολ. 5.75 ('Ιουλίου), μὲ συμπλήρωση 11 τόν. φιλ εἰς τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐφόρτ. Διὰ Χούλι 55/- καὶ δι' 'Αγγλίαν ἀπὸ τὸ Σικάγον 62/- καὶ δι' 62/- μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐφόρτ. Διὰ τὴν Χάρην πότε Τολέδον δολ. 7, μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐφόρτ. καὶ πότε Νιούσιουλ 69/6 (τέλος 'Ιουλίου) διὰ Χούλι (μικρὸν σκάφος) μὲ 3.000 τόν. ἐλευθ. ἐφόρτ. Διὰ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ δολ. 3.50 φιλ εἰς σκάφη 26 χιλ. τόν. ('Αγύ.). Απὸ τὸ Λορεντζό Μαρκῆς διὰ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ δολ. 1.75, μὲ 1.000 τόν. φόμπτ καὶ 1.000 τόν. ἐφόρτ. πρὸς 1.30 δολ.

Φορτίον χόλινος ἀπὸ τὸν Ισπωνίαν διὰ Χιούστων ρεῖντς (3 λιμένες) σκάφος 15 χιλ. τόν. δολ. 5.50 ('Σεπτ., 'Οκτ.), διὰ τὸ Μίδλταυρου 46/6 φιλ καὶ διὰ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ δολ. 3.50 φιλ εἰς σκάφη 26 χιλ. τόν. ('Αγύ.). Απὸ τὸ Λορεντζό Μαρκῆς διὰ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ δολ. 1.75, μὲ 1.000 τόν. φόμπτ καὶ 1.000 τόν. ἐφόρτωνται δι' Ισπωνίαν ('Αγύ.).

Αθροίσης πάντα τὸ πορτίον τῶν Ισπωνίων σκάφος 15 χιλ. τόν. δολ. 128.00 ('Οκτ.). Απὸ τὸ Κόντινεντ 142/-, δόσης 60 κ.π. καὶ 139/-, μὲ 64 κ.π. ('Αγύ.) εἰς μικρὸν σκάφη. Ούρια ἀπὸ 'Αιδερόστης δι' Ινδονησίας εἰς σάκουσον δολ. 15 καὶ διὰ τὸ Καρπάτου δολ. 15, 25.00 ('Αγύ.), μικρὰ σκάφη.

Χρονοναυσιλλωσίες εἰς τὴν ζήτησιν καὶ τοῖς τιμαῖς. Κύριοι ναυλωτοί οἱ Κινέζοι. Σκάφη μέτρια 15.000 τόν. δημόσιοι 30/3 καὶ διὰ 9/12 μήνας 30/-. 'Ετερον 12. 165 τόν. διὰ 12/15 μήνας 24/3. Μπάλους κάρριερ 50.240 τόν. δολ. 2.10 διὰ 5/6 μήνας. Παράδοσις 'Αγγίλων (Αύγουστου).

Κυκλικὸν ταξίδιον Τουμπαράο εἰς μπάλου κάρριερ 48.500 τόν. δολ. 1.90. Αἵμπετος οὐσιωπασχόλησης τοῦ Ταμπά δολ. 22.50 δι' ἁμέρας μετρίους πρωτότηταν καὶ εἰς μικροτερά 7.35 δολ. μὲ 5 ἥμερας. Ελευθ. ἐφόρτωνται.

Διὸ παλαιότερος οὖρος εἰς σκάφη 20 - 24 χιλ. τόν. δολ. 11 ἀπὸ τὸ Νόρδερον Ρέιντζ δι' Ισπωνίαν ('Αγύ. - Σεπτ.). Απὸ Καλιθόρην διὰ Ν. Κορέαν 14.500 τόν. 145.000 δολ. Απὸ Πόρτ Ηβεργκλίτες διὰ Γενόβης δολ. 6.75 φιλ, εἰς μικροὺς σκάφους.

Φωσφότητας ἀπὸ Τζέσσονδαν διὰ τὴν 'Ινδιανά δολ. 14.50 μὲ 2500/650 τόν. φορτοκεφόρωσην φιλ εἰς συνήθη φορτηγά καὶ ἀπὸ Ταμπά δολ. 22.50 δι' ἁμέρας μετρίους πρωτότηταν εἰς σάκουσον δολ. 6.75 ή 7.00 τόν. γκρεμός.

Απὸ τὸ Πόρτ Ελεύθ. πρωτότητας οὐρανής ἀπὸ Παραγκόνα καὶ Σάντος διὰ Πορτογαλίαν μὲ 1.000 τόν. ἐφόρτ. φιλ. δολ. 7.75 καὶ διὰ Πούρτροφτο Κομπέλο, μὲ 1.000 τόν. θέρμης, δολ. 8.25. 'Ορυζάς ἀπὸ Σάντος διὰ Ντακάρη ('Αγύ.) δολ. 9 μὲτριον σκάφους, μὲ 750/750 τόν. φορτοκεφόρωσην.

**Β ο ρ ε ι ο ο σ Ε ίρρηγικός :** 'Ηρεος δὲ η άγορά διὰ τὴν πρώτην έλλορδα τοῦ δεκτοπεντημέρου, ζωτικότερά εἰς τὴν Πειραιά τοῖς ιστηρούσιοι τοννάς εἰς τὴν Πειραιάν (έλλορδα τοῖς σκάφη δι' 'Ιουλίου) ἐπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν τῆς ἀνατολίσσεως της ἀγορᾶς εύθυνς ὡς αἱ μεγάλαι ἑταῖραι εἰσέλθουν εἰς αὐτήν.

Οἱ ναυλοὶ εἰσμεντούντο γύρων τοῦ Ιπποτείου δι' 'Ιουλίου καὶ πλέον 10%, ἀλλά καὶ διὰ μεγάλων σκάφων κάτω 5% (δόσης δολ.), Αύγουστον.

Διὰ τὴν 'Ισπωνίαν ἀμέσως φόρτωσις μείον 15% δόσης δολ.

Τὸ πατέριον η έπιφολασίες τῶν ναυλῶν, ήτις καὶ φαινότα πλέον πιθανή μὲτα τὴν θέλωσιν τῶν φινιτών περιτόπλοιον διότι μέρους φορτωτῶν καὶ έργοφιλοτόπλοιον διέπεισεται.

Τὸ περιτάξιον τῶν μεταφορῶν τοῦ Ιπποτείου διὸ τὸ πρότερον πρότερα τοῦ Βενετίου διέπεισεται.

Απὸ τὴν Καραϊδίκην ἀστάμητος, ἡ κατάστασις.

Ἐπληρώνοντο τὰ 50% διὰ τὴν πρώτην έλλορδα τοῦ 150ήμερου διὰ μεγάλας σκάφη καὶ ἐν συνεχείᾳ,

# POTEN & PARTNERS, INC.

ASSOCIATED WITH: ADDISON OUTWATER ASSOCIATES, INC.

TANKER & SHIP BROKERS

\*

\*

WILLIAM F. POTEN, SR.

BUNKER SALES

NEW YORK, N.Y. 10017

Cable Address: "Potentank"

711 THIRD AVENUE

Phone : Oxford 7-5858

RANDOLPH HARRISON

PAUL GERMOND

λόγω προσφοράς τοννά, κατέπεσαν οι ναυλοί εις τα 15% δι' Ήναι. Πολιτείας. Διά την 'Ιαπωνίαν μέτρια σκάφη έπληρθησαν 6.50 - 6.75 δολ. Σκάφος 50 χιλ. τόν. διά συνεχή ταξίδια δύο έτών

## ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Μετά τὸν διάπλους ἀπὸ τὰ Στενά τῆς ρωσικῆς βυθοκόρου 10 χιλ. τόν. μὲ προορισμὸν τὸ Πόρτ Σαΐδ, τέσσαρες ρωσικαὶ φορτυγίδες (flat boats) 300 - 400 τόν. ἐκάστη διῆλθον τὸν Βόσπορον διὰ τὴν Αἰγαῖον. Προορίζονται, καθ' ὅ ἀνεκοινώθη, «διὰ τὰς ἔργασίας διανοίξεων τῆς Διώρυγος».

• Αἱ τελευταῖς διπλωματικαὶ ἔξειδες ἀποκλείουν τὴν δυνατότητα ταχείας ἐλευθεροπολοίσας τῆς Διώρυγος, ὡς ἐπιστεύθη ἀρχικῶς ἐκ τῶν συνεννόησεων εἰς τὴν Μόσχαν.

• Χαρακτηριστικὴ εἰναι τῆς κρατούσης προβλέψεων ἡ ὄριστικοποίησις δι' ὀδοκληροῦ τὸ 1969 τῶν δρομολογίων τῆς μεγάλης Βρετανικῆς ἑταῖρίας P & O μέσω Ἀκροτηρίου, τόσον διὰ τὰ φορτηγὰ γραμμῆς, ὥστε καὶ τὰ ὑπερωκανία τῆς Αἴτων Ανατολῆς καὶ Αὐστραλίας.

• Συγχρονίζονται οἱ λιμένες διὰ νὰ δεχθοῦν τὰ μεγαθῆρια. Μπάλκ κάρριερς τῶν 100 χιλ. τόν. καὶ ἄνω θὰ εἰσπλέουν εἰς τὸν νέον λιμένα τῆς Βρετ. Κολομδίας, 16 μίλ. ἀπέχοντα τὸν λιμένον τοῦ Βανκούμερο, εἰς Ρόμπερτς Μπάνκ.

—Μηχανήματα ταχυτάτης φορτώσεως βάθεικασταθοῦν διὰ τὴν φόρτωσιν τοῦ γαιάνθρακος τῆς περιοχῆς Ἀλμπέρτας καὶ Βρετ.

ἐπιπλρώθη τὸ ἀντίτιμον τῶν 24% μεῖον τοῦ 'Ιντασκέλη. Ἐπερον 83 χιλ. τόν. διὰ δύο ἑπτὸν ἔτη μεῖον 32½% (δολ. 2.80) τὸ πρώτον ἔτος καὶ μεῖον 37½% (δολ. 2.80) τὸ δεύτερον. 'Εναρξις 'Ιαπωνίαν.

δολ. 8.55, 'Άδριατικὴν δολ. 8.95, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 29 - Αὔγουστου 8. «ΝΕΠΤΟΥΝ» Πόρτο 'Αλέγκρε με συμπλήρωσιν Ρίο Γκράντες (ντό Σούλ) 10.500 τόν. δ.ω. φορτίον γενημάτων (ντό Σούλ) 10.500 κ.π.) δολ. 9.00, διών Σάντος δολ. 5.000 ἔξτρα, δύο λιμένας ἐκφόρτωσες δολ. 3.000 ἔξτρα, 'Ιουλίου 24 - Αὔγουστου 5.

«ΛΕΙ-Κ ΠΛΑΣΙΝΤ» (λιβ.) Σάντος 20.000 τόν.

ζυγάρεος ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ ἡ Κόλπου δολ. 8, μὲ 750/1500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, ἔτοιμος φόρτωσης.

«ΑΚΕΡ» (λιβ.) Παρασάγκουσα με συμπλήρωσιν Σάντος 10.000 τόν. ἀραβοστίου Πορτογαλίαν δολ. 7.75.

δύοις 'Ισπανίαν δολ. 8, Δυτικὴν 'Ιταλίαν δολ. 8.25, μὲ 750/1000 τόν. φορτεκφόρτωσιν (δολ. 4.500 ἔξτρα ἀσφάλιστρα), Αὔγουστου 1 - 15.

«ΑΓΙΟΓΑΥΣΙΑΝΑ» (λιβ.) 'Αινα λιμένας Ρίδερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 10.000 τόν.

γενημάτων Πουέρτο Καμπέλο δολ. 8.25, μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν (δολ. 2.650 ἔξτρα ἀσφάλιστρα), Αὔγουστου 1 - 20.

«ΛΟΝΤΟΝ» Σάντος 3.800 τόν. δ.ω. (249.900 κ.π.) γενικὴ Κόρη καὶ Δουβλίνον δολ. 44.000, Αὔγουστου 15 - 30.

«ΕΑΛΕΝΗ» Σ. «Αινα λιμένας Ρίδερ Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 5.000 τόν. φορτίον γενημάτων (290.000 κ.π.) Ρόττερνταμ δολ. 45.000 φίο, 'Ιουλίου 29 - Αὔγουστου 10.

«ΕΞ Αγγλίας - Κόντινεντ

«ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΧΟΟΥΠ» Πολωνίαν 10.000 τόν. γειανθράκες Τσιταγκόκ - Τσάλιναν 116/6 φίο, Αὔγουστου 20 - 30.

• Εξ Αύστραλίας, 'Ινδίας καὶ 'Αίτων Ανατολῆς

«ΝΕΜΕΑ» (λιβ.) Βιζαγκαπτονίη ἡ Κακινάντα 14.000 τόν. σιδηρομεταλλέυματος Μόδι - Μουρόπαν ρέιντζ συμπεριλαμβανούμενον Τσιμπά δολ. 7.50, μὲ 1.000 τόν. φορτίον Βιζαγκαπτονίου, 750 τόν. Κακινάντα, 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 29 - Αὔγουστου 15.

«ΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ» (λιβ.) Νέαν Νότιον Ουάλιαν 14.000 τόν. γενημάτων 'Ιαπωνίαν 69/-, Αὔγουστον.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (λιβ.) τρεῖς λιμένας Ναγκόνιας - Τσιμπά ρέιντζ 15.300 τόν. δ.ω. φορτίον χάμδος τρεῖς λιμένες Χιούσον - Μομπίλ ρέιντζ δολ. 128.000 φίο, 'Ιουλίου 25 - Αὔγουστου 10.

«ΑΔΑΜΑΣ» (ταν.) Βιζαγκαπτονίαν ἡ Κακινάντα 14.000 τόν. σιδηρομεταλλέυματος Μόδι - Μουρόπαν ρέιντζ συμπεριλαμβανούμενον Τσιμπά δολ. 7.75, μὲ 750/1500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Αὔγουστου 1 - 19.

«ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ» (λιβ.) Μουρόφεν 9.800 τόν. χάμδος Μπιλμπάτο δολ. 11.000, μὲ 1000/1000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 25.

«ΓΕΡΕΡΤΙΟΣ Μ. ΙΙ» (λιβ.) Μαρμάγκουσα 9.000 τόν. μεταλλεύματα Πολωνίαν 58/-, μὲ 1500/2000 τόν. φορτεκφόρτωσιν (λίρας 300 ἔξτρα ἀσφάλιστρα) 'Ιουλίου 22 - Αὔγουστου 5.

«ΕΚΟΣΜΑΡ» (λιβ.) Βιζαγκαπτονίαν 10.000 τόν. σιδηρομεταλλέυματος Μόδι - Μουρόπαν ρέιντζ δολ. 8.50 ένα λιμένας ἐκφόρτωσες, δολ. 8.75 διο, μὲ 1000/1500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Αὔγουστου 12-22.

• Εκ παντούον ἀλλών ἀγορῶν

«ΓΛΑΝΗΝΗ» (λιβ.) Περού 12.000 τόν. ζαχάρες ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ δολ. 6.25, φίον Κόλπου δολ. 6, 700/1500 τόν. φορτεκφόρτωσιν, τείως Αὔγουστου - ἀρχές Σεπτεμβρίου.

«ΣΚΙΡΙΩΝ» (λιβ.) Πόροφ Εἰζαμπεθ 26.000 - 26.800 τόν. μεταλλεύματα ἀμερικ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ (βορείων Χάττερς) δολ. 3.50, Αὔγ. 5 - 20.

«ΚΡΕΣΤΑ» (λιβ.) Φίον 'ΕΡΑΙΝΗΤΖΕΡ» (παν.) 'Ακάπηταν 10.000 τόν. φωσφάτων δυτικῶν ἴνδιας 58/-, ἐναὶ ἡ φόρτωσις μέρις Αὔγουστου 20, 57/- έταν μετὰ τὴν 20ή Αὔγουστου, μὲ 2000/650 τόν. φορτεκφόρτωσιν (λίρας 300 ἔξτρα ἀσφάλιστρα), Αὔγουστου 3 - 31.

«ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» 'Ακάμπηταν 11.800 τόν. φωσφάτων δυτικῶν ἴνδιας 58/-, μὲ 2000/650 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Αὔγουστου 26 - Σεπτεμβρίου 28.

«ΚΟΙΜΗΣΙΣ» (λιβ.) 'Ακάμπηταν 9.800 τόν. φωσφάτων δυτ. δύοτες 'Ινδιας 58/-, φίον ἀνατολική δύοτες 60/6, μὲ 2000/650 τόν. φορτεκφόρτωσιν (λίρας 300 ἔξτρα ἀσφάλιστρα), Αὔγουστου 15 - 30.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΖΕΜΕΛΑΟΥ» Βόρειον Γαλλίαν 14.000 τόν. κρήμης 'Ιαπωνίαν δολ. 14, μὲ 2000/1000 τόν. φορτεκφόρτωσιν, Αὔγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 9.

«ΛΑΥΚΟΥΡΓΟΣ» (παν.) Λά Παλίς καὶ Μπορντή 8.000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκους δολ. 15.65 φίο

### Your Agents

### VINKE & CO

Shipowners - Shipmanagers - Shipbrokers  
Forwarding Agents - Insurance Sale and Purchase

ROTTERDAM - AMSTERDAM - ANTWERP - CAPE TOWN

In shipping for more than a Century.

'Εκ Βορ. 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 32.000 τόν. γενημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8, όφιον 31.000 τόν. δολ. 8.25, ἐλ. ἐκφορτωτικών, 'Ιουλίου 25 - Αὔγουστου 10.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» Πόρτ 'Αρθουρ ἡ Χιούστον 11.500 τόν. δ.ω. φορτίον γενημάτων Βάρναν δολ. 110.000, όφιον Κόπερ 12.517 τόν. δολ. 106.500, μὲ 2000/750 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 25.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ» (παν.) Λιμένας Κόλπου 26.000 τόν. ἀραβοστίου Πειραιώς δολ. 5.95, μὲ 2.500 τόν. ἐλ. ἐκφορτωτικών, 'Ιουλ. 22 - Αὔγ. 5.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γενημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 7.50, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 1 - 15.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ» (λιβ.) ταῦμ τοσότερη λιμένας Κόλπου 22.850 τόν. γενημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8.60, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 5 - 16.

«ΓΑΛΗΝΗ» (λιβ.) Τάμπων 11.500 τόν. λιπασμάτων χύμα Λίρκεν δολ. 7.75, 'Ιουλίου 15 - 30.

«ΑΓΓΡΙΚΑΝΤΙΚΟΝ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 47.000 τόν. γενημάτων Βόλταν δολ. 110.000, όφιον Κόπερ 22.850 τόν. γενημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10.000, όφιον Κόπερ 12.517 τόν. δολ. 106.500, μὲ 2000/750 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 25.

«ΑΡΓΩΝ ΕΛΛΑΣ» Ντουλούθ - Σαπτηριορ μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον 16.000 τόν. γενημάτων Χάρρην δολ. 7.15, 'Ιουλίου 15 - 30.

«ΜΕΡΑΛΙΝ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 8.500 τόν. λιπασμάτων χύμα Λίρκεν δολ. 7.75, 'Ιουλίου 15 - 30.

«ΕΡΜΕΛΙΝ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 8.500 τόν. φορτεκφόρτωσιν (λίρας 300 ἔξτρα ἀσφάλιστρα), Αὔγουστου 1 - 24.

«ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (λιβ.) Πεσκογκούλας 35.000 τόν. γενημάτων Τόκιο Μπατή δολ. 7.75, ἐλ. ἐκφορτωτικών, γανιθράκων 'Αγ. Λαυρέντιον (Χίλια) δολ. 6.35, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - 30.

«ΜΕΡΑΛΙΝ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 8.500 τόν. λιπασμάτων χύμα Λίρκεν δολ. 7.75, μὲ 1000/650 τόν. φορτεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 15 - 30.

«ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 46.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.75, Αὔγουστου 19 - Σεπτεμβρίου 10.

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (λιβ.) Πόρτλαντ 12.000 τόν. μεταλλεύματα Νότιον Κορίαν δολ. 11, 'Ιουλίου 15 - Αὔγουστου 5.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 14.500 τ.δ.ω. φορτίον λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 8.37, Αὔγουστου 8 - 25.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ-Ι-ΤΣΑΡ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 40.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 16 - 31.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 40.000 τόν. γανιθράκων Νότιον 'Ιαπωνίαν δολ. 6.85, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - 30.

«ΕΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» ἀμερικανούς λιμένας 'Αγακόντικον 38.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - 30.

«Ν. I. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 25.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 7.12, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - Σεπτεμβρίου 15.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 38.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - 30.

«N. I. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 25.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 7.12, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - Σεπτεμβρίου 15.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 38.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - 30.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ» (λιβ.) Χάμπιτον ρόδης 38.000 τόν. γανιθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.90, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 15 - 30.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» Λιμένας Κόλπου 29.000 τόν. γενημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8, ἐλ. ἐκφορτωτικών, Αὔγουστου 5 - 15.

Καράτσι, με 200/750 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 20 - Αύγουστου 5.

«ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ» (είς τάιμ τούρπτερ) Βόρ. Γαλλίαν 14.000 τ. κρήθης Ιαπωνίαν δολ. 14, με 2000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου - Σεπτέμβριον.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ» Μποργιώ - 'Αμβούργον ρείνης 9.000 τόν. λιπασμάτων Νότιου Κίναν 140/-, δρόμιον Σαγκάη 141/-, Βόρειον Κίναν 142/-, Αύγουστου 10 - 31.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» Τακοράντι 9.500 τόν. μαγγανίζας Νιούαρθου 70/-, με 1000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 29 - Αύγουστου 15.

«ΛΙΣΣΑΒΩΝ» Κιούρασαν 3.500 τόν. φωσφάτων Σαδένων δολ. 4.371, με 1000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Ιουλίου 17 - 27.

«ΠΑΤΡΑ-ΙΚ ΣΚΑΪ-Υ» (λιβ.) Σάφι 10.000 τόν. δωρίστον λιμένες Κάλπου δολ. 4.25 φιο, 1000/1500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 6 - 23.

«ΚΥΚΝΟΣ» (λιβ.) Ουρίπια 20.000 τόν. δωξίτου Σινέν δολ. 5.75, 'Ιουλίου 20 - 31.

«ΑΘΗΝΑ» Μιλάνοφ 14.000 τόν. σίτου Σιγκοπούρην και Μανιλά προσκατέλης Χόχη Κόκγ δολ. 11, με 1000/1000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγουστου 10 - 25.

«ΜΕΣΟΔΟΛΓΟΝΑ» (λιβ.) Νιού Γουαστρινόντερ 10.000 τόν. λιπασμάτων άνοτολικήν στήτην 'Ινδιας δολ. 15.50, με 1000/650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Αύγ. 1 - 15.

Αἱ χρονονυάλωσις εἰς

«ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ» 6.170 τόν. δ.ώ. (335.000 κ.π., 13% μιλ., 12 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ), δολ. 1.425 ήμερσισις, παράδοσις έξιθιν άνοτολικού Καναδά 'Ιουλίου 17 - 22, έπανωπαράδοσης Πουσάν.

«ΦΙΛΑΚΤΡΙΚΑ» 10.977 τ. δ.ώ. (500.000 κ.π., 11-11½ μιλ., 23 τόν. φιούσελ διλ) λίρας 480 ήμερσισις, παράδοσης Μπασάτεν 'Ιουλίου 25 - Αύγουστου 5, έπανωπαράδοσης Μαρκικών οφύν ταξίδια 3½ - 7 μηνών με έπανωπαράδοσην οφύνσεις εἰς την ιδιαί τηρία.

«ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II» (παν.) 9.810 τ. δ.ώ. (494.560 κ.π., 13 μιλ., 35 τόν. φιούσελ διλ) λίρας 470 ήμερσισις, παράδοσης Βαρμπάν 'Ιουλίου 15 - 25, έπανωπαράδοσης Περσικόν Κάλπου.

«ΚΑΠΤΑΝΑΡΚΟΣ» 10.880 τ. δ.ώ. (575.000 κ.π., 15 μιλ., 50 τόν. φιούσελ διλ) λίρας 600 ήμερσισις, παράδοσης Καλκούπιταν 'Ιουλίου 12 - 23, έπανωπαράδοσης Αδητραλίου, οφύν κυκλικών ταξίδιον με έπανωπαράδοσην Μπαίν φ Μπένγκαλ - Περσικόν Κόλπου ρέιντης εἰς την ιδιαί τημένη.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λιβ.) 14.473 τ. δ.ώ., ορόν 15.031 τ. (690.000 κ.π., 13 μιλ., 14 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.30, παράδοσης Καλκούπιταν 'Ιουλίου 18 - 30, έπανωπαράδοσης Ταϊμάτ - Γιαβάτα στήτην, συμπεριλαμβανομένης Κοκούρας.

«ΣΤΕΦΑΝΙΑ» (λιβ.) 14.763 τ. δ.ώ. (713.000 κ.π., 13½ - 14 μιλ., 40 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 2.100 ήμερσισις, παράδοσης Μπογύουνταν Αύγουστου 1 - 12, έπανωπαράδοσης λιμένες Κάλπου.

«ΕΡΕΣΠΑΙΕΝΤΕΡΤ» (λιβ.) 35.711 τόν. δ.ώ. (1.588.760 κ.π., 15 μιλ., 40 τόν. φιούσελ διλ και 2 τ. ντηζέλ διλ) δολ. 2.05, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν Αύγουστου 9 - 24, έπανωπαράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (borείων Χάπτερας).

«ΖΑΝ» (λιβ.) 26.728 τ. δ.ώ. (1.111.147 κ. π., 15 - 15½ μιλ., 34 - 36 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.25, παράδοσης Βρετ. Βολτικήν Αύγουστου 15 - 30, έπανωπαράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (borείων Χάπτερας).

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ» (λιβ.) 9.400 τ. δ.ώ. (492.000 κ.π., 13½ μιλ., 38 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 1.150 ήμερσισις παράδοσης Μαρβάν 'Ιουλίου 15 - 20, έπανωπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, Βαλτικήν.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ» (λιβ.) 15.100 τ. δ.ώ. (748.000 κ.π., 14½ μιλ., 40 τόν. φιούσελ διλ) δολ. 2.500 ήμερσισις, παράδοσης Κόρτρε Μπρόκ 'Ιουλίου 22 - Αύγουστου 5, έπανωπαράδοσης Μπρίν πτενί - Αδελαΐτα στήτην.

«ΕΓ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) 50.240 τ. δ.ώ. (15½ μιλ., 43 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.10, ταξίδια 5 - 6 μηνών, παράδοσης Αγγλίαν Αύγουστου, έπανωπαράδοσης Αμερίσαν, Ρότερνταμ, Αμεριπούτα, Ιαπωνίαν.

«ΠΛΑΙΑΣ» 15.400 τ. δ.ώ. (718.000 κ. π., 15 μιλ., 27 τόν. φιούσελ διλ και 1 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.15, άμερισος παράδοσης Σιμίζου, έπανωπαράδοσης Ντακάρ μέσω Σιχανούσκιδη.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ.) «Άνδραρχα» 22.000 τόν. δολ. 2.000 ήμερσισις, παράδοσης Περου Αύγουστου 1 - 15, έπανωπαράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού

(borείων Χάπτερας).

«ΕΝΕΦΟΣ» 11.700 τ. δ.ώ. (582.000 κ. π., 13 μιλ., 14 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δονική Χίλιης δολ. 4.20, παράδοσης άμερικ. λιμένας Κάλπου Αύγουστου 1 - 10, έπανωπαράδοσης άμερικ. λιμένας Κάλπου, Ατλαντικού.

«ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ» 14.825 τ. δ.ώ. (702.000 κ. π., 15½ - 16 μιλ., 26 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.60 τάς 80 πρότασ ήμέρας, δολ. 4 τάς έπομπέας, παράδοσης Τόκοι - Μόσι ήμεντ Αύγουστου 3 - 20, έπανωπαράδοσης Μεγάλας Λιμνας μέσω άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (borείων Χάπτερας).

«ΠΡΟΣΩΣ» 67.500 τ. δ.ώ. (2.795.000 κ. π., 15½ μιλ., 60 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δονική Είδης δολ. 3.60 τάς 80 πρότασ ήμέρας, δολ. 4 τάς έπομπέας, παράδοσης Έπιρροιας, Λιμνας μέσω άμερικ. λιμένας Ατλαντικού (borείων Χάπτερας).

«ΕΔΕΛΦΟΤΗΣ» (λιβ.) 13.332 τ. δ.ώ. (587.000 κ. π., 14 μιλ., 21 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.85, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν Αύγουστου 1 - 15, έπανωπαράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ, «ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΕΡΑ» 14.200 τ. δ.ώ. (670.000 κ. π., 14 μιλ., 19 τόν. φιούσελ διλ) δεν κυκλικών ταξίδια Είρηπον δολ. 4.12½ παράδοσης και έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν μέρων Βρετ. Κολομβία δολ. 4.

«ΕΛΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» 12.815 τ. δ.ώ. (588.000 κ. π., 13 μιλ., 33 τόν. φιούσελ διλ) 24/3 ταξίδια 12 - 15 μηνών, παράδοσης Αγγλίαν, Κόντινεντ Σεπτεμβρίου 1 - 30, έπανωπαράδοσης Εύρωπης, 'Αφρική, Ασίας.

«ΠΡΩΜΗΣΕΥΣ» 14.233 τ. δ.ώ. (679.900 κ. π., 14 - 14½ μιλ., 19 - 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.95, παράδοσης Καθασάκι η Τσιπροπού 'Ιουλίου 20 - 31, έπανωπαράδοσης άμερικ. λιμένας Ατλαντικού.

«ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ» (λιβ.) 14.600 τόν. δ.ώ. (670.358 κ. π., 14 μιλ., 18 - 19 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 4.30, παράδοσης Καθλόπουταν Αύγουστου 8 - 28, έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παν.) 5.079 τόν. δ.ώ. (304.000 κ. π., 13 μιλ., 15 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 1.100 ήμερσισις, παράδοσης Αμερίσουν ή Βρεμπάν 'Ιουλίου 29 - Αύγουστου 5, έπανωπαράδοσης Δυτικήν Ινδίαν, οφύν κυκλικών ταξίδιων 1.040.

«ΤΟΥΛΑ ΕΥΛΑ» 11.651 τ. δ.ώ. (553.000 κ. π., 13 μιλ., 17 τόν. φιούσελ διλ και ¾ ντηζέλ διλ) διλ. 1.295 ήμερσισις, παράδοσης Βομβάρδη Αύγουστου 15 - 25, έπανωπαράδοσης Αγγλίαν.

«ΕΠΑΠΛΩΝΙΑ» (λιβ.) 14.974 τ. δ.ώ. (738.000 κ. π., 15 - 15½ μιλ., 26 - 27 τόν. φιούσελ διλ και 2 τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.80 (δολ. 6.000 άριφάλιστρα), παράδοσης Ιαπωνίαν Αύγουστου 15 - 30, έπανωπαράδοσης Αγγλίαν.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» (λιμπερτού) 23 - παράδοσης διαπλήσιας Ιαπωνίαν Αύγουστου 22 - Σεπτεμβρίου 12, έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ» (λιμπερτού) δολ. 1.325 ήμερσισις πλατωτής πτωτής ή πρόθιδη 20 - 90 ήμέρας, παράδοσης έξωθι Μαδράς Αύγουστου 1 - 8.

«ΠΡΙΑΜΟΣ» 38.990 τ. δ.ώ. (1.660.000 κ. π., 15 μιλ., 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 2.28 ταξίδια 7 - 9 μηνών, παράδοσης Ρότερνταης Αύγουστου 10 - 25, έπανωπαράδοσης Αγγλίαν, Αμπρόστον/Αμερίσουν ή πρέτη Λαδίαν/Αγριέτα στήτην.

«ΑΡΙΣΤΑΝΔΑ» 14.500 τ. δ.ώ. (642.000 κ. π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 3.80, παράδοσης Γιαβάτα - Τσιπροπού/Ιαπωνίας, ξειρωμένης Ιαπωνικής Θαλάσσης.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» 14.500 τ. δ.ώ. (642.000 κ. π., 14 μιλ., 20 τόν. φιούσελ διλ και 1½ τόν. ντηζέλ διλ) δολ. 6.55, 'Ιουλίου 20.

«ΘΑΣΟΣ ΑΙΓΑΛΑΝΤ» (λιβ.) Περσικόν Κάλπου 17.000 τόν. καθαρά, Κολόμπο 25% πλέον 'Ιντασκέλι, Αύγουστου 20.

«ΜΥΡΣΙΝΗ» Μεσόγειον 14.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 15% πλέον 'Ιντασκέλι, Αύγουστου 18.

«ΚΟΝΤΕΣΑ» (λιβ.) Καραΐβη 18.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας) 40.000 πλέον 'Ιντασκέλι, Αύγουστου 15% έλαπτον 'Ιντασκέλι, έπιπτος φόρτωσης.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Περσικόν Κάλπου 18.500 τόν. Αφρική 11½ πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 24.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» (λιβ.) Καραΐβη 19.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας) 47½% πλέον 'Ιντασκέλι, οφύν Μπόσκαν 52½% πλέον, 'Ιουλίου 27.

«ΟΡΕΝΤΟΣ» (κυπρ.) Μεσόγειον 14.500 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας), Εκουανηντόρ 22½% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 28.

«ΕΑΕΛΛΩ» (λιβ.) Περσικόν Κάλπου 33.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 11½% πλέον 'Ιντασκέλι, τέλος 'Ιουλίου.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιβ.) Περσικόν Κάλπου 18.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 11% πλέον 'Ιντασκέλι, τέλος 'Ιουλίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ.» Περσικόν Κάλπου 17.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 11% πλέον 'Ιντασκέλι, τέλος 'Ιουλίου.

«ΜΕΛΙΤΗΝΗ» Ηγετίς 14.000 τόν. καθαρά, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ 15% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 18.

«ΚΟΝΤΕΣΑ» (λιβ.) Καραΐβη 18.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού 40% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 17.

«ΔΗΜΙΑΝ ΣΠΙΡΤΙΚΗ» Μπάνιας 25.000 τόν. Λισσαδόνων 20% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 24.

«ΓΟΥΡΟΠΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ» (λιβ.) Μεσόγειον 32.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας).

Χάστερεας) 10% έλαπτον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 20.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» Μεσόγειον 15.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας) 71½% έλαπτον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 23.

«ΠΡΟΜΑΧΟΣ» ταύρι τόπος 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 20.600 τόν. πλέον 'Ιντασκέλι, Λιμενίας Χάπτερας.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Καραΐβη 26.000 τ. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας) 75% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 23.

«ΟΛΥΜΠΙΑ ΣΠΛΑΙΤΟΥΡ» (λιβ.) Καραΐβη 24.000 τόν. Βριζόδησιον 20% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 23.

«ΚΑΤΙΝΑ» (λιβ.) Περσικόν Κάλπου 37.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 5% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 26.

«ΠΡΑΓΗ ΛΙΓΑ» (μικτό) Καραΐβη 24.000 τόν. Αγγλίαν 12% έλαπτον Ίντασκέλι, ίψης φόρτωσης.

«ΑΛΦΙΩΝ» (λιβ.) Περσικόν Κάλπου 22.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 11½% έλαπτον 'Ιντασκέλι, Άγοντος 4.

«ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ» Περσικόν Κάλπου 15.000 τόν. Ιταίαν εἰς βάσιν 'Ιντασκέλι, άμερισος φόρτωσης.

«ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ» (λιβ.) Καραΐβη 24.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας) 37½% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 24.

«ΑΜΦΙΩΝ» Περσικόν Κάλπου 18.500 τόν. Αφρική 11½% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 24.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ» (λιβ.) Καραΐβη 19.000 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας) 47½% πλέον 'Ιντασκέλι, Άγοντος 4.

«ΟΡΕΝΤΟΣ» (κυπρ.) Μεσόγειον 14.500 τόν. άμερικανούς λιμένες Ατλαντικού (borείων Χάπτερας), Εκουανηντόρ 22½% πλέον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 28.

«ΕΓΑΛΛΙΑΝ ΣΠΙΡΤΙΚΗ» Περσικόν Κάλπου 33.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 10% έλαπτον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 20.

«ΑΓΓΕΛΛΩΝ ΣΠΙΡΤΙΚΗ» Περσικόν Κάλπου 33.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον 10% έλαπτον 'Ιντασκέλι, 'Ιουλίου 20.

«ΕΓΑΛΛΙΑΝ ΣΠΙΡΤΙΚΗ» Περσ

# Ημίγεις τῶν Ελληνικῶν Πλοίων

ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σπηγουαῖς»	29	1943	άνεχ. Καζαμπλάνκα 22 'Ιουλ. δι' Ἀμπιτζάν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Δ.	έτ. «Ἐδέρμια»	58	8952	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 10 'Ιουλ. διὰ Χαινάγκ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Χερουθεῖμ»	53	12223	άνεχ. Ἀιλ ὁφ Γκραΐν 26 'Ιουλ. διὰ Σουύντσαλ
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιξ»	40	2912	άνεχ. Ἀντονίνα 22 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάργκα Όσεάνικα»	57	11630	ἔφθ. Μοντεβίδεο 21 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Τιονιδέρσαλλ»	44	1920	διπλήθ. Γιρβράτρ 27 'Ιουλ. δι' Ἀμβούργον
ΑΓΓΛΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αναστασία»	56	7516	ἔφθ. Λέγκορ 19 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΛΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Α. Τούντας κ.λ.π.	49	1528	ἔφθ. Ντάρμπαν 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	50	2484	ἔφθ. Γανδόν 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Ταμάρα»	43	2809	ἔφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 17 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο Αζούλλη»	54	6498	ἔφθ. Καράτο 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κ. Μ. Λ. Μαρίταιμ»	55	8450	διπλήθ. Παναμά 17 'Ιουλ. διὰ Βραζιλίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΓΓΛΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Ἀρμενιόπης»	68	20500	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουν. διὰ Καζαμπλάνκα
ΑΓΓΛΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Ἀντρεβρίζιν»	51	7066	ἔφθ. Μπάνανγκαρ 21 'Ιουν.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	I. Κατούπης	37	1272	διπλήθ. Ούσαντ 19 'Ιουλ. διὰ Σπέτζια
ΑΓΓΛΙΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	έτ. «Εύμαρία»	62	16565	ύπο παραλαβήν.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσσος - Μπαλόπητος	29	2569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΛΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Αποστολόπουλος	17	1860	ἔφθ. Ήστ Λόντον 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΘΕΡΑΠΟΝ	έτ. «Σάνν Θεράπωνι	46	7205	έφθ. Κόρκ 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρελ»	44	1902	άνεχ. Σεμπού 22 'Ιουλ. διὰ Λεγκάσπι
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ρίο Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 17 'Ιουλ. διὰ Βενετίαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	ἔφθ. Κολόμπο 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. Βλάχος - M. Μακρυνός	46	2414	έφθ. Σείν Λου 21 'Ιουν.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάκα»	51	2029	διπλήθ. Θέροντατης 23 'Ιουλ. δι' Ἀμβέρσαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV.	έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11558	άνεχ. Κολόμπο 23 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΓΓΛΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρέντη»	55	8254	άνεχ. Χάμπον ρόδες 22 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΓΓΛΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο Αζούλλη»	57	9921	άνεχ. Καράτο 5 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΓΓΛΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Γιουνιδέρσολ»	46	1892	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΛΑΪΑ	έτ. «Θράνκο»	38	1333	ἔφθ. Ήστ Λόντον 22 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άδηλιζη»	35	3724	έφθ. Κόρκ 24 'Ιουλ.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12046	άνεχ. Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάς	44	1545	ἔφθ. Μπράουνσβιλ 15 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατῆς	31	2992	διπλήθ. Κωνσταντζαν
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Γκρηκόπη»	46	4984	έφθ. Καρδια 23 'Ιουλ.
ΑΘΕΝ	έτ. «Αστρο Μαρινέρο»	51	2699	άνεχ. Αντεν 20 'Ιουλ. διὰ Σουέζ
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	8132	έφθ. Σέρον 20 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2863	άνεχ. Σαδάνναν 24 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	Έλλ. ιραμή Ν. Αμερικῆς	53	3575	άνεχ. Μη. Αὔρες 16 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΘΛΗΤΙΣ	έτ. «Ωκεανία»	59	9010	έφθ. Κάιρος 25 'Ιουλ.
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Αθλόπητη»	45	7664	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 12 'Ιουλ. διὰ Γουαμπέα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Αθλός»	45	13570	ἔφθ. Βανκούμπερ 12 'Ιουλ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	ἔφθ. Ντουμπάι 13 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ.
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Μελβούρνην 24 'Ιουλ. διὰ Τάουνοβιλ
ΑΙΤΩΛΙΟΣ	έτ. «Σαρόνικη»	61	14431	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ.
ΑΚΡΟΤΗΡΙ	έτ. «Μορένια»	57	9175	έφθ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 22 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Αστροπροπίσιο»	49	4297	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	ἄργει Σύρον ἀπό 3 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμέτη»	59	9735	διπλήθ. Εσκούμινες 13 'Ιουλ. διὰ Λέγκορ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρέαδης	44	7207	άνεχ. Ήστ Λόντον 20 'Ιουλ. διὰ Πουέρτο Καμπέλο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Α. Ζανθόπουλος κ.λ.π.	46	2103	άνεχ. Σφαζ 17 'Ιουλ. διὰ Νέαν Καρδάλην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Χλίοις»	55	8280	εἰς Πέρσαμα ἀπό 27 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ	δδ. Τσουρινάκη	39	3375	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 12 'Ιουλ. διὰ Γουαμπέα
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	ἔφθ. Ντουμπάι 20 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	έφθ. Αίλαντρο 24 'Ιουλ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Αλιακμώνι»	57	8018	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διὰ Τζάκοσονθιλ
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργώ - Ελλάς»	58	8077	ἔφθ. Μπροντάριον 19 'Ιουλ.
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Ντάναγκελη»	43	7070	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 24 'Ιουλ. διὰ Σαγκάνην
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	άνεχ. Ναγκόγια 15 'Ιουλ. διὰ Βανκούμπερ
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σπηγουαῖς»	53	1886	ἔφθ. Νέαν Υόσκην 25 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Αλκυώνια»	49	5049	διπλήθ. Παναμά 19 'Ιουλ. διὰ Τσαμπερίκο
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	έφθ. Μόδι 25 'Ιουλ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Αλμαδίτη»	42	7272	άνεχ. Βομβάνη 26 'Ιουλ. διὰ Τσιμπούτη
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Μπαγκόκη 26 'Ιουν.
ΑΛΜΠΑ ΔΙΑΝΤΕΩΣ	έτ. «Αστροντεάσο»	42	6967	έφθ. Ματαντί 1 'Ιουλ.
ΑΛΤΕΜΕΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάκερ Φασιλίτις»	53	12897	έφθ. Αλεξάνδρειον 20 'Ιουλ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	έφθ. Ρίο Ιανέριο 24 'Ιουλ.
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουλ. διὰ Τζάκοσονθιλ
ΑΛΩΑ	έτ. «Στέλλαλλη»	39	1830	ἔφθ. Μπροντάριον 19 'Ιουλ.
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 24 'Ιουλ. διὰ Σαγκάνην
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	ἔφθ. Θεσσαλίκην 18 'Ιουλ. διὰ Σαγκάνην
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Πάρωνων»	55	1962	έφθ. Πόρτ Αθρεού 21 'Ιουλ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έθν. Εθν. Ελλ. Γραμ. Αμερ.	52	17042	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 Αύγ.
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σπηγουαῖς»	47	1514	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΠΛΕΟΣ	έτ. «Πόσουλη»	47	2193	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Άμυνα»	49	3809	ἔφθ. Αμιάκωστον 25 'Ιουλ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπη»	45	5838	διπλήθ. Κωνσταντζαν
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γκωλίκη»	58	12772	διπλήθ. Νταρμπάν 12 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν
ΑΝΑΕΣ	έτ. «Ανάδη»	55	8519	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 'Ιουλ. διὰ Κολόμπο
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(Νόρδερον Μαρίντ Κάρπ.)	59	8084	άνεχ. Λάς Πάλιας 23 'Ιουλ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Ευστοθίου	52	2039	άνεχ. Σάντος 23 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	άνεχ. Πάλιας 23 'Ιουλ. διὰ Τσαράτα
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ντάλια»	45	6712	άνεχ. Πέιμπο 22 'Ιουλ. διὰ Σουέζ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άνεχ. Μένα Αχαϊωντι 18 'Ιουλ. διὰ Τοκουγιάμα
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Ενομένα»	45	7144	έφθ. Χόγκ Κόκκ 22 'Ιουλ.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ανέττα»	54	1503	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	διπλήθ. Παναμά 22 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	άνεχ. Καζαμπλάνκα 16 'Ιουλ. διὰ Τονγκαΐ Σαρέντε
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Τίτικα»	35	1512	άνεχ. Λάς Πάλιας 19 'Ιουλ. διὰ Μονρόδια
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαρέστρο»	47	5932	έφθ. Τζακάρτα 3 'Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναβάλλη»	48	4804	έφθ. Χιροκάτα 24 'Ιουλ.
ΑΝΝΑΝΙΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	άνεχ. Πειραιᾶ 19 'Ιουλ. διὰ Θέουτα
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Διαμάρτω»	53	2220	έφθ. Ιμιγκάχη 22 'Ιουλ.
ΑΝΤΑΡΑΣ (δ.)	έτ. «Κάστωρ»	57	12113	έφθ. Είλατ 20 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΕΛ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΓΝΙΚΣ	έτ. «Αγγελικά πτερά»	58	9585	άνεχ. Ντακάρ 26 Μαΐου διὰ Χαινκάνγκ
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Αγγελικά Δινάμεις»	59	9584	διπλήθ. Φινιστέρων 24 'Ιουλ. δι' Ἀμβούργον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεχ. Λάς Πάλιας 19 'Ιουλ. διὰ Μπαντάρ Μαχσάκρ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΔΑ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουλ.
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φίλιας»	49	7832	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεχ. Κουδεβίτ 24 'Ιουλ. διὰ Χοραμσάκρ
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	46	2957	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Πανάκρωνος»	38	1832	άνεχ. Είλατ 20 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Βανκούμπερ οιδέρ 16 'Ιουλ. διὰ Χυάλλα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Βαλενιάνα»	61	10952	έφθ. Νταρμπάν 20 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ	N. Μίχαλος & Yioi	43	2937	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθηνίαν»	57	9744	άνεχ. Κολόμπο 16 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράτην»	61	11122	διπλήθ. Παναμά 20 'Ιουλ. δι' Ισπανίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σπηγουαῖην»	49	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνές»	67	16210	διπλήθε Παναμά 11 'Ιουλ. διά Μόζι
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Αουρόφα»	34	1695	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΑΜΙ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	Ίω. Λάτος	24	3682	άργει Ιιεραια πό 30 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	οιπλήθε Ντούρεο 25 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Επταλίκα»	56	8823	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8163	εφθ. Δαντονί 23 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανόφαλίγκα»	61	13553	ανεχ. Τοιμπα 9 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων (B.K.)
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ · ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη. Ντεβελόπουμεντη»	58	10392	ανεχ. Μοντρεολ 22 'Ιουλ. διά Τολέδο
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Λευνία»	51	9488	ανεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 19 'Ιουλ. διά Βερακρούζ
ΑΡΓΩ · ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουμεντη»	58	10391	εφθ. Κελελόκ 14 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργούκουάντηα»	52	12323	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 24 'Ιουλ. διά Κοσιν
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11897	ανεχ. Αιλ οφ ικραίν 21 'Ιουλ. διά Λουλέα
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	ανεχ. Χόχη Κόκη 21 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελάουν»	46	7783	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 26 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΣΤΑΝΑ	έτ. «Μεντόμιο»	58	6631	ανεχ. Βιραγκαπατάνη 20 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	διπλήθε Κων/πολιν 21 'Ιουλ. διά Τουάψ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	διπλήθε Κων/πολιν 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Άστρο Ρεινάντε»	54	4996	ανεχ. Φορταλέσα 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	εφθ. Σιγκαπούρην ρόδε 20 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	εφθ. Κολόμπο 21 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΚΕΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	εφθ. Σαβόνα 16 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	εφθ. Κριστομπαλ 11 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρδουέλο»	37	6704	εις Κολόμπο από 9 Μαρτ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	ανεχ. Πορτ Λιμον 11 'Ιουλ. διά Λά Σεϊμπα
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	εφθ. Σιράτα 21 'Ιουλ.
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	εφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΑΡΜΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	υπο παραλιδήν
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρι»	46	5089	ανεχ. Άμβερον 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	ανεχ. Λαυρίον 22 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	εφθ. Πιοκο 13 'Ιουλ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξια»	48	3783	εφθ. Σίδεν 21 'Ιουλ.
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπη»	48	3675	εφθ. Τσαλάνα 25 'Ιουλ.
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηνουαΐνη»	55	1875	ανεχ. Γοιθιταβέκια 15 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8785	ανεχ. Ντώρμπαν 13 'Ιουλ. διά Βορδάνη
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσοπερία»	62	15781	εφθ. Κολούμπια ρίθερ 24 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηνουαΐνη»	49	1502	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Νίκτα»	47	3591	διπλήθε Μπρούνομποτελ 21 'Ιουλ. διά Σαμψούντα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Αρχαγγελ»	63	15983	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Ιανωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 25 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπούς»	66	16142	εφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζενάγκους»	68	25755	ανεχ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμού	51	15961	ανεχ. Βαλδίς Μπαιν 10 'Ιουλ. διά Έγκρινην
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβάλετωρ»	51	2284	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 24 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζελίκαπήλη»	51	7594	εφθ. Αμβούργον 23 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδε
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	εφθ. Βενετίαν 12 'Ιουν.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Ανναλίζα»	48	2577	ανεχ. Μαλάγα 19 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΣΗΜΙΝΑ	Γκούμας	39	1007	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΠΑΖΙΑ	έτ. «Άλαντζε»	47	2465	διπλήθε Κων/πολιν 21 'Ιουλ. διά Σαμψούντα
ΑΣΤΕΡΙ ..	Ραφ. Δ. Μελαριόνος & Υιοί	51	1851	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Ιανωνίαν
ΑΣΤΡΟΜΑΡ	έτ. «Σηνουαΐνη»	58	9724	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 25 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άστρο Άσκεντέντε»	47	7173	εφθ. Λονδίνον 19 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άλιξ»	51	2959	ανεχ. Κόλομπο 16 'Ιουλ. διά Μορπάσα
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	έτ. «Ασλάν»	56	6156	εφθ. Κόλομπο 16 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηνουαΐνη»	55	1935	έφθ. Λόγκος 21 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Βλασμανί»	48	1501	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	55	1962	ανεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 'Ιουλ. διά Μπαλμπό
ΑΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άλιξ»	58	9724	ανεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Είδουνμάσουθ
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	44	7204	εφθ. Μπορντν 14 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	53	13675	εφθ. Κόμπε 23 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Εύροσίπηγκ»	60	29741	ανεχ. Γιοκοκάμαρ 3 Μαΐου διά Ντουμάι
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαργούκουάντηα»	53	12305	ύπο παραλιδήν
ΑΥΓΙΣ	έτ. «Σηνουαΐνη»	48	1501	ανεχ. Κόρπους Κριότι 22 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηνουαΐνη»	55	1747	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτη»	53	1028	διπλήθε Κων/πολιν 16 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αφοδος»	68	35477	άργει Πειραιάς από 19 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πλλέυς»	65	21505	ανεχ. Μπιλάτα 21 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΒΑΛΛΑΣ	έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Χονκάκη 12 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Γκάλφο Άζούλα»	62	10741	έφθ. Βαρκελώνην 22 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Σάντος 17 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Νούεστρο»	55	10825	έφθ. Σάντος 17 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΑ ΆΝΝΑ · ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανσοσεδάνικη»	56	21716	διπλήθε Κων/πολιν 22 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιστοκλής»	27	16435	εφθ. Πειραιάς 24 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. Γουόρλαντ Μπρίλιανς»	59	43373	ανεχ. Πάλμα (Μαγιόρκα) 25 'Ιουλ. (κρουαζιέρα)
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	58	20958	ανεχ. Μιλάτο 23 'Ιουλ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιβέρσαρ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Αμβούργον 24 'Ιουλ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Καλοκούτταν 16 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μάεστρο»	58	13068	ανεχ. Τζιμπούτη 16 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	49	2334	διπλήθε Κων/πολιν 7 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)	έτ. «Βιογινία»	57	11623	διπλήθε Κων/πολιν 21 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστρο Άσσούντε»	54	6132	άνεχ. Μπέλλιζε 22 'Ιουλ. διά Γκαλθέζ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Βιρτούτον 25 'Ιουλ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Πλινίτηρη»	56	8416	άνεχ. Τζιμπούτη 21 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυζίρη»	59	9466	έφθ. Αμδύρηγον 15 'Ιουλ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	έτ. «Έπος»	43	7276	άνεχ. Μέζι 24 'Ιουλ. διά Σάντα Μάρτα
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μπιστάρε»	61	18483	έφθ. Λισσαθώνα 25 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΝΗΣ	έτ. «Γαλάνη»	60	8104	άνεχ. Αμδέρον 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	έτ. «Άστρουμπέλο»	37	5613	άνεχ. Λάσ Πάλιας 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Αλπηνή»	56	6424	άνεχ. Σάφι 19 'Ιουλ. διά Βουλγαρίαν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	1550	άνεχ. Πειραιάς 21 'Ιουλ. διά Λέγκορην
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Γρογγίτης - Χατζοπούλου	46	2016	άνεχ. Αμδύρηγον 24 'Ιουλ. διά Κων/πολιν
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. Β. Λιβανός	20	1112	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Χρ. Σαρλής	51	7564	άνεχ. Μπάλια 25 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	48	1529	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δλιμπτρα»	39	6713	διπλήθε Κων/πολιν 21 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Μίνως»	58	16697	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουν. διά Αμδέρον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	άνεχ. Χαλούλ «Αίλαντ 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργούκουάντηα»	68	9070	άνεχ. Πάλιας Μπαιν 19 'Ιουλ. διά Είδουνμάσουθ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. Στρ. «Ανθρεδάπης	43	7176	άνεχ. Μπάλια 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Καναδίστα»	60	40908	έφθ. Χάρυκ «Αίλαντ 18 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουιανίτας»	63	11194	άνεχ. Τσαρλεσον 18 'Ιουλ. διά Μόντρεολ
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαΐσσεφ»	52	10081	έφθ. Σαρόνα 18 'Ιουλ.
ΓΙΝΑ	έτ. «Γκρένκομαρ»	53	4049	διπλήθε Μπραύνομποτελ 21 'Ιουλ. διά Βλασινγκέν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Μπαιγνιούλενα»	54	3146	άνεχ. Πειραιάς 21 'Ιουλ. διά Τάιν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Άστουριάς»	52	8129	άνεχ. Λονδίνον 3 'Ιουλ. διά Μτζάρα
ΓΚΑΝΝΕΤ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Ναγκόκγκα 23 'Ιουλ.
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Βιρτούτον 19 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρδαλόδαρα»	58	18998	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουλ.
ΓΚΟΛΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Αστροκαρίταια»	30	2838	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Αντεν
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ (δ.)	έτ. «Πετρομάρ»	56	21049	άνεχ. Ούγι Σαΐδ 11 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Φρανκκομπούζ»	49	2641	άνεχ. Ναγκόκγα 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Ολλινάρες»	57	9132	άνεχ. Χόχη Κόκη 14 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ	έτ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. Πειραιάς 26 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'Μ	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15381	άνεχ. Ντούσον 12 'Ιουλ.
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Λάτος»	52	11580	άνεχ. Πειραιάς 25 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΓΚΡΕΤΑ	έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	άνεχ. Αύγουστον 16 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιθ.)	έτ. «Λάτος»	44	9892	άργει Σελευσίνα από 17 Μαρτ. 1967

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. «Γ. Γκλείντ»	52	15675	άνεχ. Βοστώνην 13 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΒΕΛΤΥ	έτ. «Όπαλ»	68	22550	εις Κούρε ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ονυζ»	68	22550	εις Κούρε ύπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΛ	έτ. «Γουοράντ Ντείλ»	52	15729	έφθ. Χάμπτον ρόδις 23 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων»	61	15979	έφθ. Ντωρμπαν 24 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Κέιπ Τάουν 24 'Ιουλ. διά Ντωρμπαν
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	Ιατρού κ.λ.π.	52	1549	άνεχ. Χάιφα 21 'Ιουλ. διά Ντωρμπαν
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	έφθ. Τοιταγκόκ ρόδις 23 'Ιουλ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δαναός»	39	4565	έφθ. Λιοσαδώνα 26 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Δάφνη»	54	5957	έφθ. Μάντσεστερ 19 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Μαρκαντονάκης	48	1553	άνεχ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Αιόλια»	59	9312	έφθ. Ντωρμπαν 18 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Δ.	έτ. «Βέλκος»	37	2002	διπλήθε Κων) πολιν 25 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ε.	έτ. «Κέα»	47	5135	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Φ.	έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	άνεχ. Καντίς 9 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Ιόνικη»	44	7265	έφθ. Τοάρλεστον 24 'Ιουλ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σιππιγκ Ντεβελόμπεντη»	63	16417	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΡ (δ.)	«Σιππιγκ Ντεβελόμπεντη»	64	16417	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Ντόντζες
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	«Σιππιγκ Ντεβελόμπεντη»	61	16417	διπλήθε Κων) πολιν 21 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Αιόλιος»	61	9326	έφθ. Χαϊνάκης 25 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φρογρούνινες»	55	3534	άνεχ. Ντακάρ 17 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιόρια»	63	10524	άνεχ. Ντόμπραν 13 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μ. νέρθα»	44	13488	άνεχ. Δουνκέρκην 5 'Ιουλ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	δημ. Κυριακού	38	2996	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 4 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Νέαπολιν 28 'Ιουν. διά Μη. Αύρες
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	άνεχ. Ντακάρ 4 'Ιουλ. διά Κουβεΐτ
ΔΗΜΟΣ	Έχ. Χαλκούσης	43	7244	έφθ. Μαντράς 18 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Άρκαδια»	43	7260	έφθ. Δυρράχιον 14 'Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντίτης»	42	6946	έφθ. Τέντα 19 'Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 24 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Ταϊνάγκτα 21 'Ιουλ. διά Ταιταγκόγκ
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	Σ. & Γερ. Λάλης	50	1515	έφθ. Λύμπεκ 23 'Ιουλ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Τζέμινι	60	13335	έφθ. Ντακάρ 16 'Ιουλ.
ΔΙΡΦΥΣ II	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	59	7801	άνεχ. Νέαπολιν 23 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	άνεχ. Μόντρεαλ 8 'Ιουλ. διά Σαιν Τζώνς (Ν.Φ.)
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	άνεχ. Γένοβαν 20 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Ποιγκόπος»	49	11771	άνεχ. Κέιπ Τάουν 13 'Ιουλ. διά Νύνασχαμν
ΔΩΡΟΒΕΑ	έτ. «Πάν. - Όσεαν»	25	3297	άνεχ. Άντεν 2 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρσίμα»	49	4721	άνεχ. Μπαγιόν 24 'Ιουλ. διή Αλεξάνδρειαν
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένγκιφ»	42	7388	έφθ. Ντωρμπαν 23 'Ιουλ.
ΕΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουόρλντ Γουάιντ»	43	7131	έφθ. Μπάνινκαρ 25 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταίφας κ.λ.π.	21	2988	διπλήθε Κων) πολιν 9 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	έφθ. Γουαμπού 14 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. Αφοι Καρμιρόν	44	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. Μπιλίνης	48	3269	έψω. Χουλά 26 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Μαντόνιεν»	49	4841	έφθ. Γένοβαν 25 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Θλυμπαν (Δ.Α.) 19 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΚΛΗ	έτ. «Καρνέοιον»	63	14203	έψω. Γκίζον 23 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Αλμπιον»	52	4392	άνεχ. Βιρυττόν 25 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2718	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Στανίπο»	44	5202	έφθ. Σουεζ 15 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεν Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	έτ. «Χρουελένη»	58	5729	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	Π. Α. Στεφανής	39	1742	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουλ.
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	έτ. «Ανδρία»	48	8430	άνεχ. Λαύριον 21 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΕΛΕΑΝΗ (δ.)	έτ. «Βιστα Ριός»	52	12228	έφθ. Κάντλος 8 'Ιουν.
ΕΛΕΑΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Αλάντες»	47	2548	άνεχ. Μαλάκα 8 'Ιουλ. διά Κουάντσου Βάν
ΕΛΕΑΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Ελένη»	39	2958	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΑΝΗ Μ.	έτ. «Μίνως»	49	11389	άνεχ. Βάλδις Μπαίν 21 'Ιουλ. διά Φρυτάουν
ΕΛΕΑΝΗ Σ.	έτ. «Ελενμαρί»	58	6172	οργει Πέραμα όπο 2 'Απρ. 1967
ΕΛΕΑΝΗ Τ.	έτ. «Μάρρελις»	48	3829	άνεχ. Κόμπε 18 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. «Τοούνελ»	46	2680	έφθ. Σάν Λορέντζο (Αργ.) 26 'Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Α. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	άνεχ. Ούλουν 17 'Ιουλ. διά Θεο) νίκην
ΕΛΕΥΣΙΣ	Έ. Λ. Τομπούλης	29	2581	εις Ιερουγειακάς μεταφοράς
ΕΛΙΖΑ	Κ. Μπάστας & Σία	21	1549	άνεχ. Βάλδις Μπαίν 21 'Ιουλ. διά Φρυτάουν
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Θρεσία»	47	3596	οργει Πέραμα όπο 2 'Απρ. 1967
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Μάσουτπλέζαντ»	44	5554	άνεχ. Κόμπε 18 'Ιουλ. διά Κεελόγκ
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαζαρός	43	7186	έφθ. Κολόμπο 6 'Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	άνεχ. Γένοβαν 26 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2862	άνεχ. Μένα Αχμαντί 24 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαολ»	43	7989	άνεχ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανσόπασιφικ	62	6666	άνεχ. Ντωρμπαν 13 'Ιουλ. διά Κόρπους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	61	7293	διπλήθε Πιραλάτρ 23 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Αστρο Φίρμε»	54	8121	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 25 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Σάν Λορέντζο 19 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΩΝΗΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαολ»	44	7989	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 19 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Πιουνιβέρσαολ»	62	6659	έφθ. Πόρτ Σουδάν 19 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7989	έφθ. Καλκούτταν 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Πιουνιβέρσαολ»	59	7293	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Πιουνιβέρσαολ»	44	7989	άνεχ. Τζιμπούτι 25 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	έφθ. Αντεν 26 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	εις Βομβάνη όπο 25 Μαΐου (έπιοκευα)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Ντωρμπαν 21 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	Τρανσόπασιφικ	56	7510	έφθ. Βιλμιγκτών (Β.Κ.) 26 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	Τρανσόπασιφικ	56	7510	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7208	άνεχ. Ντωρμπαν 29 'Ιουν. διή Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	57	7063	έφθ. Καλκούτταν 15 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Αλεξανδρέιαν 23 'Ιουλ. διά Θεο) νίκην
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Σαούθαμπτον 27 'Ιουλ. διά Κρουαζιέρα
ΕΛΟΝΑ	έτ. «Μαρφούερτζα»	32	18564	άνεχ. Νουάκτ 25 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. «Κανόρας»	55	8140	έφθ. Ρουέν 24 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ Η.	Π. Παππής & Ν. Κουκουνάς	25	4004	άνεχ. Πενάχ 3 'Ιουν. διά Τοιγκτάο
	Π. Παππής & Ν. Κουκουνάς	46	3472	προσήραζεν έωσθι Λατάκια 21 ΔΕΚ.
	έτ. «Μάχη»	48	2474	εις μεσογειακάς μεταφοράς
	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	

## THE LONDON

STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

'Ασφαλίσεις προστασίας και αποζημιώσεως (P &amp; I)

ΔΙΑ ΝΑΥΑΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορία εις τούς διαχειριστὰς

A. BILBROUGH &amp; CO., LTD.

35, SEETHING LANE, LONDON E.C.3

Telephone: Royal 4971

TELEX: 262670

ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μαριτ.» .	46	2957	έφθ. Βρέμπιον 23 'Ιουλ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Εμμα» .	48	3623	άνεχ. Κόρνερ Μπρούκ 24 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βολιέντε» .	57	20736	ύπο παραλαβήν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο» .	56	10529	άνεχ. Βανκούβερ 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστρομερίτο» .	54	8146	διπλής Παναμά 22 'Ιουλ.
ΕΡΑΤΩ (δεξ.)	έτ. «Μαΐουφερ» .	52	10081	άνεχ. Βενετίαν 20 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λατσης .	35	23580	εἰς Πειραιά από 18 'Απρ. 1967
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιω. Λατσης .	66	48083	άνεχ. Μένα Αχαντι 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΕΡΜΗΣ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ» .	44	2872	διπλής 'Αμβέρσαν 26 'Ιουλ. διά Ρούύσμπρουκ
ΕΡΟΪΓΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσαμούντο» .	52	15925	ύπο παραλαβήν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Άργκολια» .	58	12168	άνεχ. Μπλέρ 8 'Ιουλ. διά 'Αρούμπια
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. 'Ελευθερίαδης .	54	10261	άνεχ. Αματερνταμ 19 'Ιουλ. διά Λέγκορν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. Ι. Βαρδινογιάννης .	51	15800	εἰς Πειραιά από 23 'Ιουν. (έπισκευα)
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο» .	67	10867	διπλής Κων 20 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο 'Ακόρντε» .	61	8999	άνεχ. Γιαβάτα 27 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Άλος Σάντος» .	57	9061	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 14 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες» .	43	7234	άνεχ. Κολόμπο 4 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδωρα» .	48	2358	έφθ. Ντωμπον 24 'Ιουλ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντ» .	44	7255	άνεχ. Παρατίν 26 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΕΥΛΑΛΙΑ	έτ. «Καλιρέφς» .	54	2198	διπλής Μπρούνομπουτελ 14 'Ιουλ. διά Ταλίν
ΕΥΡΙΔΗΣ	έτ. «Εύριδης» .	43	2972	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ. διά δυτ. Αφρικήν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	57	6132	διπλής Παναμά 27 'Ιουν. διά Τζακάρτα
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	61	6373	διπλής Παναμά 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	61	9659	διπλής Παναμά 6 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνα Νικόλασ» .	56	8985	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Ταύρεστων
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	60	6288	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	60	6288	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	57	8631	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνα Μπαζίλιο» .	56	9095	έφθ. Χάμπτον ρόδες 17 'Ιουλ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσιαν» .	65	9844	άνεχ. Μορπάσα 16 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	Γ. Τζωρτζης & Κ. Συκιάς .	10	1165	έφθ. Πειραιών 15 'Ιουν.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαργαρώνη» .	43	7249	έφθ. Αλεξάνδρειαν 2 'Ιουλ.
ZAN	έτ. «Άστρογκουάρντια» .	49	21867	άνεχ. Γένοβαν 2 'Ιουλ. διά Σιδηνεύ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάς .	61	10965	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρμονάτσα» .	53	15645	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΑΙΑΣ ΔΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρβέλλα» .	57	10173	άνεχ. Πούλοι Μπούκοι 7 'Ιουν. διά Σαγκάνην
ΗΑΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άδελφοπτης» .	52	11901	άνεχ. Βανκούβερ 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε» .	57	9060	άνεχ. 'Αμβούργον 19 'Ιουλ. διά Μουρμάνον
ΗΑΙΑΣ Π.	έτ. «Πάλιμπρος» .	47	2287	άνεχ. Ύμιντεντεν 25 'Ιουλ.
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Σκαραμαγκάς» .	47	7356	άνεχ. Ντακάρ 29 'Ιουν. διά Ινδονησίαν
ΗΡΩΝ II	Ν. Δ. Καρατζάς .	44	1815	άνεχ. Κολόμπο 16 'Ιουν. διά Τσιγκτάο
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάνη» .	66	21347	έφθ. 'Αμβέρσαν 13 'Ιουλ.
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον» .	61	14518	έφθ. Ιντσόν 18 'Ιουλ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Μπλού Χάντρα» .	44	1662	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 16 'Ιουλ. διά Σιμπενίκ
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Ισόπτη» .	59	12031	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. διά 'Οξελοσούντ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον» .	44	7258	έφθ. Ναγκαπατίνη 11 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Μαρβίδα» .	43	7236	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δ. Θ. Κυριακός .	59	2746	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	έφοι Λάλη .	50	1507	έφθ. Λάθ 21 'Ιουν.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μαρκορόνα» .	61	16561	άνεχ. Βανκούβερ 14 'Ιουν. διά Κίναν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ» .	63	15982	έφθ. Ντιπτρίτ 24 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια» .	58	15895	άνεχ. Λός Αντζελες 10 'Ιουλ. διά 'Οκινάσια
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπολία .	49	8311	άνεχ. Μπαλίκαπον 15 'Ιουν. διά Τζακάρτα
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Αγγελάκης .	38	3581	άνεχ. Κέιπ Τάουν 22 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα» .	35	2680	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Βρέμπιν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαρίδασσα» .	46	1988	έφθ. Καρπίντα 1 'Ιουλ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραϊτσα» .	65	40043	άνεχ. 'Αμβέρσαν 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΙΑΣΩΝ	Νομικός - Άλεξάτος .	51	2071	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΙΖΟΜΠΕΑ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερ» .	57	9746	άνεχ. Μπάρι 22 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΙΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης .	48	3630	άνεχ. Βαλτιδόρην 13 'Ιουλ. διά Ρεσιφ
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπολία .	52	8633	έφθ. Οκινάσια 20 'Ιουλ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπολία .	53	9506	είς Σιγκαπούρην 15 'Ιουλ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ II (δ.)	Έλλην. Δεζαμενοπολία .	50	8255	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά 'Αλιβέριον
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε» .	49	1991	έφθ. Πειραιάς 8 'Ιουλ.
ΙΟΥΛΙΑ	Α. Γεωργίου-Δ. Σαραφεϊδης .	29	1808	έφθ. Γέιμπο 5 'Ιουλ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «Ολλαϊο» .	43	7232	έφθ. Αθάναν 14 'Ιουλ.
ΙΤΑΛΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε. .	46	6749	διπλής Γιβραλτάρ 21 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην

## JOHN LAING (MANAGEMENT) LTD.

FORUM HOUSE, 15/18 LIME STREET, LONDON, E.C.3.

TELEPHONE: 01-623-1981

TELEX: 25 914

M A N A G E R S O F

THE SHIOPNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION LIMITED.

Founded 1956

Specialists in the insurance of all Strike Risks  
for Shipowners and Charterers  
World Wide and immediate cover

THE OCEANUS MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LIMITED.

Founded 1961

PROTECTION AND INDEMNITY  
Freight, Demurrage and Defence

THE DOLPHIN INSURANCE CO. LTD.

Founded 1964

ΙΩΑΝΝΑ	.....	50	5305	άνεκ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΙΩΑΝΝΑ	.....	48	2340	άνεκ. Ρουέν 24 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	.....	56	12230	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Θίτζι
ΙΩΑΝΝΗΣ	.....	38	4740	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	.....	48	1845	άνεκ. Ταϊλάνδη 9 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	.....	67	20568	άνεκ. Λός Αντζέλες 20 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	.....	55	8799	άνεκ. Πόρτ Σουτέγκαχ 22 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	.....	44	7277	άνεκ. Ντακάρ 19 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	.....	52	10160	άνεκ. Μένα Άχμαντι 22 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	.....	49	7612	έφθ. Τζέντα 25 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	.....	46	8420	έφθ. Ρόττερνταν 24 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	.....	48	7548	έφθ. Βομβάνη 26 'Ιουλ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	.....	60	14076	άνεκ. Λας Πάλμας 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΙΤΗ	.....	14	1148	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	.....	38	2368	εἰς Λαμού ύπο 17 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	.....	42	2697	έφθ. Αλεξανδρείαν 23 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	.....	55	11798	άνεκ. Λειψίες 18 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	.....	55	4504	άνεκ. Λας Πάλμας 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	.....	44	7249	έφθ. Κέιπ Τάουν 22 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	.....	65	15932	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	.....	37	2348	άνεκ. Αμετόρνταν 24 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	.....	51	7154	έφθ. Μη. Αύρες 20 'Ιουλ.
ΚΑΛΥΨΩ	.....	50	1518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	.....	48	1953	άνεκ. Χούκ Κόκ 30 'Ιουν. διά Νταϊρέν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	.....	36	4031	έφθ. Βομβάνη 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	.....	67	16098	άνεκ. Ναύρου 19 'Ιουλ. διά Φρημάντλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	.....	68	9000	εἰς Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	.....	68	23080	άνεκ. Πόρτ Κέππλα 24 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	.....	53	5185	έφθ. Αμβέρσαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	.....	51	3921	έφθ. Καζαμπλάνκαν 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	.....	55	8902	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Σάν Χοε (Γουατ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	.....	50	4876	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	.....	68	24668	άνεκ. Τομπάτα 3 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	.....	68	15400	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	.....	67	24734	άνεκ. Υμούντεν 20 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	.....	58	16357	άνεκ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ. διά Ράς Σουκέιρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ	.....	66	16164	άνεκ. Φρημάντλ 22 'Ιουλ. διά Μπλάφ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	.....	46	4576	άνεκ. Ντάκαρ 15 'Ιουλ. διά Μορπάσα
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	.....	50	7622	άνεκ. Καλκουτταν 25 'Ιουλ. διά Χόμπαρτ
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	.....	43	7176	έφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	.....	49	7591	έφθ. Μαυρίκιον 22 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΑΚΑΛ	.....	68	9229	εἰς Μπλιμπάο ύπο 20 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	.....	53	11164	έφθ. Βιτόριο 9 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΖΩΝ (δεξ.)	.....	47	9956	άνεκ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Λάντς Εντ
ΚΑΡΟΣ	.....	47	8288	άνεκ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Λάντς Εντ
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	.....	34	2037	έφθ. Πάτρας 19 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	.....	39	5215	έφθ. Θέουστα 26 'Ιουλ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	.....	22	1584	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	.....	43	7312	άνεκ. Σάντος 10 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	.....	51	8864	άνεκ. Χάρης Αίλαντ 28 'Ιουν. διά Λάντς Εντ
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	.....	60	8493	έφθ. Πούλο Μπούκομ 26 'Ιουλ.
ΚΑΣΤΩΡ	.....	62	9229	άνεκ. Ρόττερνταν 28 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΚΑΣΤΩΡ	.....	53	11164	άνεκ. Γουέστερνπορτ 16 'Ιουλ. διά Νουμέα
ΚΑΤΕ Ν. Δ.	.....	47	9956	έφθ. Μάλταν 19 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	.....	47	8288	άνεκ. Αλεξανδρείαν 25 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	.....	34	2037	έφθ. Πάτρας 19 'Ιουλ.
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	.....	39	5215	έφθ. Θέουστα 26 'Ιουλ.
ΚΕΙΠ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	.....	22	1584	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	.....	43	7312	άνεκ. Μπορουγάκιο 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	.....	51	9956	έφθ. Σάντος 10 'Ιουλ.
ΚΕΡΚΗΣ	.....	53	1901	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 26 'Ιουλ. διά Γκαλθέζ διπλήθε Κων) πολιν 25 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΚΕΡΚΥΡΑ	.....	49	2351	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	.....	44	7148	έφθ. Σάν Ντιένκο 24 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	.....	60	10494	άνεκ. Καλλάο 23 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	.....	51	2373	έφθ. Ρουέν 20 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	.....	65	18723	διπλήθε Παναμά 10 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	.....	50	11136	εἰς Κιελον 18 'Ιουλ.
ΚΙΜΩΛΟΣ	.....	56	8362	άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. δι' Ακαπούλκο
ΚΙΟΝΙ	.....	56	9153	άνεκ. Σπάττα 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΙΡΙΝ	.....	63	15740	έφθ. Κλήβελαντ 24 'Ιουλ.
ΚΙΡΜΑΝ	.....	58	11156	άνεκ. Φρημάντλ 25 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΚΛΑΣΣΙΚ	.....	63	15378	άνεκ. Αντόντ 12 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΚΛΑΥΔΙΑ	.....	39	4866	έφθ. Μπαία 26 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΚΗ	.....	48	4030	άργει Πειραιά ύπο 13 'Ιουν.
ΚΛΕΙΩ	.....	53	10016	άνεκ. Πειραιά ύπο 13 'Ιουν.
ΚΝΟΣΣΟΣ	.....	57	9075	άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ (δ.)	.....	50	12240	άνεκ. Σπάττα 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	.....	62	10494	έφθ. Κλήβελαντ 24 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	.....	44	5069	άνεκ. Φρημάντλ 25 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΚΕΡΚΗΣ	.....	44	2361	άνεκ. Αντόντ 12 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΚΕΡΚΥΡΑ	.....	50	10315	έφθ. Μπαία 26 'Ιουλ.
ΚΟΜΟΙΝΤΕΝΣ	.....	47	1106	άνεκ. Πειραιά ύπο 16 Φεβρ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	.....	21	1187	άνεκ. Πειραιά ύπο 16 Φεβρ.
ΚΡΗΤΗ	.....	56	9153	άνεκ. Ηστάχα 22 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΚΡΟΝΙΟΣ	.....	63	15740	άνεκ. Βιλεμονταν 24 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΡΟΝΟΣ	.....	59	10914	έφθ. Μπρέιερχαρφ 24 'Ιουλ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	.....	46	2361	άνεκ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΚΥΔΑΝ (δ.)	.....	50	10315	έφθ. Νεαπόλιν 24 'Ιουλ. διά Σέτε
ΚΥΘΗΡΑ	.....	47	1106	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΥΘΩΝΟΣ	.....	21	1187	διπλήθε Κων) πολιν 23 'Ιουν.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	.....	46	3648	άνεκ. Ντάκαρ 19 'Ιουλ. διά Βομβάνη
ΚΥΜΑ	.....	39	3287	άνεκ. Σαδάνναν 24 'Ιουλ. διά Βαρκελώνην
ΚΥΠΡΟΣ	.....	38	2838	άνεκ. Ντώρμπαν 19 'Ιουλ. διά Κόπερ
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	.....	45	3794	έφθ. Λονδίνον 25 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	.....	48	8610	άνεκ. Βρινδίσιον 24 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΜΑΡΩ	.....	59	9360	έφθ. Δάντονα 24 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΗ	.....	54	11401	άνεκ. Παρανάγκουα 22 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	.....	47	5156	έφθ. Τουτκορί 23 'Ιουλ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΔΑ Π. Κ.	.....	49	2146	άνεκ. Κόκτα 23 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	.....	56	20825	άνεκ. Κόκτα 23 'Ιουλ. διά Μάλμο
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ	.....	59	10914	διπλήθε Κων) πολιν 17 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	.....	46	2361	έφθ. Λονδίνον 25 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	.....	50	10315	έφθ. Λονδίνον 25 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	.....	47	1106	άνεκ. Βρινδίσιον 3 'Ιουλ. διά Νταϊρυν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΩΣΤΗΣ	.....	45	3312	έφθ. Τουτκορί 23 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ	.....	66	20516	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΛΑΙΔΑ ΗΡΑ	.....	38	4840	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΑΙΔΑ ΚΛΕΙΩ	.....	23	1200	άνεκ. Ζεηπρούγκε 7 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	57	10044	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	44	7077	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	54	8063	άνεκ. Χάρπον 24 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	67	15355	έφθ. Κολόμπο 10 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	53	5921	άνεκ. Ναγκόνια 26 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	56	8474	άνεκ. Γιόρατάρ 8 'Ιουλ. διά Τσαρλεστων
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	65	14098	άνεκ. Σάν Φερνάντο (Λουζόν) 18 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	56	8108	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	51	3435	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	43	3886	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Ιουν. διά Χοινκάγκ
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	49	2273	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Ιουν. διά Ταγκονούρα
ΛΑΙΔΑ ΛΑΙΔΑ	.....	50	2494	έφθ. Πέπελ 20 'Ιουλ.

ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.) . . . . .	έτ. «Αττικά» . . . . .	60 14431	έφθ. Ιμιμύχαμ 26 'Ιουλ.
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΘΑΤΣΗΣ . . . . .	έτ. «Άλφα» . . . . .	61 9486	έφθ. Χαύλλα 18 'Ιουλ.
ΛΕΑΝΔΡΟΣ . . . . .	έτ. «Ντιμάντε» . . . . .	62 10515	ανεχ. Χαινάκης 10 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΛΕΝΚΩ . . . . .	έτ. «Κάλα» . . . . .	53 1887	ανεχ. Γένοβαν 29 'Ιουν. δι' Ασσόμπ
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ . . . . .	έτ. «Θεόδωρα» . . . . .	46 3495	εις Νοθορωσίσκην από 20 Μαΐου
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ . . . . .	έτ. «Αστρο Ντινάμικο» . . . . .	49 7557	ανεχ. Μπαλίκπαν 5 Μαΐου διά Μενάντο
ΛΕΩΝΗΣ . . . . .	έτ. «Σκάραστελ» . . . . .	36 4997	ανεχ. Μπ. Αύρες 18 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ . . . . .	Έχ. Χαλκούσης . . . . .	50 8408	έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ.
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Φοίροπς» . . . . .	65 15738	ανεχ. Φλώιρης 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΒΟΡΝΟ . . . . .	έτ. «Αστρο Μαντάτο» . . . . .	59 12843	ανεχ. Ράς Τανύρα 30 'Ιουν. διά Μοαντά
ΛΙΔΗΑ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .	έτ. «Τρανσόπολικη» . . . . .	52 4995	άνεχ. Βιρτζίτων 24 'Ιουλ. διά Κωντάντζαν
ΛΙΛΛΥ . . . . .	Λ. Κ. Μίχαλος . . . . .	43 7291	έφθ. Αννάμια (Μπόνα) 24 'Ιουλ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΩΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ . . . . .	έτ. «Σπ. Γκλόρι» . . . . .	35 5228	έφθ. Γενόβαν 23 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεανην
ΛΙΝΔΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρκούνα» . . . . .	51 4142	ανεχ. Κομπέ 26 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΛΙΝΤΑ . . . . .	έτ. «Τόρρες» . . . . .	62 10833	ανεχ. Ντωρμπαν 16 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΙΣΣΑΒΟ . . . . .	έτ. «Μαρβίνεντο» . . . . .	60 14302	άνεχ. Ι' κάλφορπτ 9 'Ιουλ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ . . . . .	έτ. «Κάλα» . . . . .	51 2428	άνεχ. Λονδίνον 18 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΛΟΝΤΟΝ . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	50 2696	ανεχ. Αγύρωσταν 8 'Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΓΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρλόγκρο» . . . . .	38 2588	ανεχ. Μπλαρέν 25 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΛΟΥΚΑΣ Ν. . . . .	έτ. «Στάνμπορ» . . . . .	51 11317	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ Μ. . . . .	έτ. «Ιονίαν Ναθιγκ.» . . . . .	64 9615	ανεχ. Λας Πάλμας 28 'Ιουν. διά Κίναν
ΛΟΥΚΙΑ Ν. . . . .	έτ. «Λίμινσοπ» . . . . .	42 7080	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΛΟΥΣΣΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μουζάκης» . . . . .	46 4249	έξωθι Ούσαντ 26 'Ιουλ. (σηματιά Αγγλική)
ΜΑΓΚΑΝΑ . . . . .	έτ. «Ελβίρα» . . . . .	44 7244	
ΜΑΙΡΗ . . . . .	έτ. «Ιατροῦ» . . . . .	48 1600	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	έτ. «Μίνυμαρ» . . . . .	68 22250	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΚΟ . . . . .	«Ελλεινικ Μπάλι Τράνσον.» . . . . .	67 38286	εις Έμδειν υπό συμπληρωμών
ΜΑΝΔΡΑΚΙ . . . . .	έτ. «Αργκό Σπιπιγκ.» . . . . .	64 2763	ανεχ. Γένοβαν 24 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΑΝΕΣ . . . . .	έτ. «Μανδράκι» . . . . .	45 7021	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΜΑΝΘΟΣ . . . . .	έτ. «Μοτοράνθες» . . . . .	55 8526	ανεχ. Πούσλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΜΑΝΙΝΑ . . . . .	Μαρκαντωνάκης . . . . .	37 1322	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Ντορικάτα» . . . . .	37 1344	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Βαρνίμα» . . . . .	51 11022	ανεχ. Λοντόντερν 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΜΑΝΤΩ . . . . .	Έλλην. Δεξαμενοπλοία . . . . .	45 3766	ανεχ. Μπλακίπαν 6 'Ιουλ. διά Μακασάρ
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ . . . . .	έτ. «Μαντώ» . . . . .	30 1041	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιδ.) . . . . .	έτ. «Σαρίτα» . . . . .	44 2902	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.) . . . . .	Ίω. Λάτος . . . . .	45 9900	έφθ. Χανούλουλο 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ . . . . .	Ίω. Λάτος . . . . .	51 16440	ανεχ. Τεργέστην 21 'Ιουλ. δι' Αρζέδ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Πινθαγόφρας» . . . . .	66 18569	έφθ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μαρκορίεντε» . . . . .	53 11376	ανεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΑΡΗ . . . . .	έτ. «Μαργκετίνα» . . . . .	49 4316	έφθ. Ντώρμπαν 19 'Ιουλ.
ΜΑΡΘΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Τζενεράλ Κάρριερς» . . . . .	66 18569	έφθ. Δουνέκρην 10 'Ιουλ.
ΜΑΡΘΑ . . . . .	έτ. «ΕΛ - ΠΑ» . . . . .	49 10123	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διά Ραθέναν
ΜΑΡΘΑ . . . . .	έτ. «Ιντ. Ντιθέλοπρεντ» . . . . .	44 4958	έφθ. Ναγκούρια 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Μπεκός» . . . . .	50 2853	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Ιονίαν» . . . . .	62 9455	έξωθι Πόρτ Κόλμπορην 9 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ . . . . .	Μπρόπουλος & Σιά . . . . .	32 1597	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ III . . . . .	ημι. Γιολδάσης . . . . .	53 825	ανεχ. Χέρνοσαντ 3 'Ιουλ. διά Καλαμάταν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ . . . . .	έτ. «Μόρεμπορ» . . . . .	56 8799	ανεχ. Γιοκοσούκα 16 'Ιουλ. διά Λόδος Αντζελες
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.) . . . . .	έτ. «ΕΛ - ΠΑ» . . . . .	52 10607	έφθ. Νεάπολι 28 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ. . . . .	έτ. «Κοντάνιαν» . . . . .	57 10311	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Μ. . . . .	Α. Μπινιάρης κ.λ.π. . . . .	48 2661	ανεχ. Χάμπελ 24 'Ιουλ. διά Μανάους
ΜΑΡΙΑ Ν. . . . .	έτ. «Πλαστανί» . . . . .	41 5294	ανεχ. Χάμπελ 21 'Ιουλ. δι' Εσκράδος ρίθερ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Σαλίδη» . . . . .	58 12512	ανεχ. Χαλασταντ 18 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Τ. . . . .	έτ. «Ελεάσταν» . . . . .	36 1597	έφθ. Βομβαν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΔΟΥΡΔΗΣ . . . . .	έτ. «Μαρκαρίνο» . . . . .	43 7219	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 11 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ . . . . .	έτ. «Πανδιστα» . . . . .	57 10314	ανεχ. Βαρκελώνην 20 'Απρ. 1967
ΜΑΡΙΑΜ (δ.) . . . . .	έτ. «Ντοράντο» . . . . .	55 12951	ανεχ. Βαρκελώνην 20 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) . . . . .	Ίω. Λάτος . . . . .	50 16394	άνεχ. Σαλινό 18 'Ιουλ. διά Γενοβαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ Ι. . . . .	έτ. «Ούάιτ Στάρ» . . . . .	40 9255	ανεχ. Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ . . . . .	Ίω. Λάτος . . . . .	37 23732	αργει. Σουεζέ από 12 'Απρ.
ΜΑΡΙΓΟ . . . . .	A. & M. Μπουσεός «Ιέμελος Μαρ. Έντερπ.» . . . . .	47 1595	ανεχ. Βαρκελώνην 26 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ . . . . .	έτ. «Ροδοί» . . . . .	68 10016	ανεχ. Ντακούταν 13 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΓΟ Φ. . . . .	έτ. «Αιλάντερς» . . . . .	53 5842	έφθ. Μένα Αχμαντ 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΛ . . . . .	έτ. «Μαροέντα» . . . . .	55 5118	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΛ . . . . .	έτ. «Μαρούντα» . . . . .	56 8959	ανεχ. Γκαλδεστων 23 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	έτ. «Ελληνικα συμφέροντα» . . . . .	24 2359	ανεχ. Αδελαΐδα 22 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΕΝΑ Μ. (δ.) . . . . .	έτ. «ΝΕΚ» . . . . .	53 15789	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΕΝΑ Π. . . . .	έτ. «Μαριένα» . . . . .	52 8151	ανεχ. Αλεξάνδρειαν 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ . . . . .	έτ. «Τζενεράλ Κάρριερς» . . . . .	44 7279	ανεχ. Βαρκελώνην 26 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΜΑΡΛΙ (δ.) . . . . .	έτ. «Μάρλι» . . . . .	59 20827	έφθ. Καλκούταν 13 'Ιουλ.
ΜΑΡΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Γκούμας» . . . . .	44 2817	έφθ. Μένα Αχμαντ 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β. . . . .	έτ. «Βουλκάν» . . . . .	50 1694	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΝΗΣΣΑ . . . . .	έτ. «Ούνιβερσαλ» . . . . .	55 9125	ανεχ. Ντάθερ 21 'Ιουλ. διά Παλίς
ΜΑΡΤΖΥ (δ.) . . . . .	Ίω. Λάτος . . . . .	52 11197	αργει. Σουεζέ από 12 'Απρ.
ΜΑΡΥΣΠΙΔΗ . . . . .	έτ. «Αλμπατρος» . . . . .	54 3315	ανεχ. Σαντος 22 'Ιουλ. διά Ριγιέκα
ΜΑΡΩΝΙΑ . . . . .	έτ. «Πλείες Σίπιπικ.» . . . . .	49 5038	ανεχ. Χάμπονταν 23 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ . . . . .	έτ. «Μοτόρες» . . . . .	59 1668	ανεχ. Αδελαΐδα 22 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μόνιβια» . . . . .	57 8906	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ . . . . .	έτ. «Μιραλάγκο» . . . . .	55 7471	ανεχ. Κόνακρου 17 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΡΟΖΟΣ . . . . .	έτ. «Αύτόλυκος» . . . . .	57 6057	εις Παλέρμο από 1 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II . . . . .	έτ. «Οφόπαν» . . . . .	57 9168	ανεχ. Πούσλο Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΕΛΕΤΙΟΣ . . . . .	Έλλεινικ Μαριτ. Τρασο. . . . .	65 14264	διπλήθε Ποναμά 7 'Ιουλ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΜΕΛΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μαροεγκούρο» . . . . .	44 7277	έφθ. Βιζαγκαποτάνη 23 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΤΩΝ . . . . .	έτ. «Μέλνταφα» . . . . .	38 5226	ανεχ. Λας Πάλμας 4 'Ιουλ. διά Μογκαντίσιο
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ . . . . .	έτ. «Φρόντομ Ιντερκοντ.» . . . . .	68 10100	ανεχ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ. διά Κληθελάντ
ΜΕΣΣΗΝΗΑ . . . . .	έτ. «Μαραρέπρεσιο» . . . . .	46 3949	έφθ. Αμέρεραν 25 'Ιουλ.
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ . . . . .	έτ. «Αίτζιαν Θράιτ» . . . . .	60 14431	έφθ. Πόρτ Αλεπέρνη 26 'Ιουλ.
ΜΗΛΕΑ . . . . .	έτ. «Ραούσα» . . . . .	44 7282	ανεχ. Ντώρμπαν 16 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΗΤΕΡΑ . . . . .	έτ. «Τραμουστάνα» . . . . .	46 5836	έφθ. Σάντος 20 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Ατλαντικ» . . . . .	43 7131	έφθ. Ο' ζελοσουντ 19 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ . . . . .	έτ. «Ακαις» . . . . .	49 9004	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ . . . . .	έτ. «Σπάρτο» . . . . .	45 5130	έφθ. Τσουντζίν 23 'Ιουλ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ . . . . .	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ» . . . . .	63 10514	έφθ. Ντώρμπαν 13 'Ιουλ.
ΜΗΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ . . . . .	έτ. «Μαρνιάμη» . . . . .	49 8172	έφθ. Μπορτών 20 'Ιουλ.
ΜΙΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μαργκουάροντια» . . . . .	68 9101	ανεχ. Πούσλο Μπούκομ 28 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Μοτοράνθες» . . . . .	57 9200	ανεχ. Πούσλο Μπούκομ 6 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .	έτ. «Βερίνε» . . . . .	53 1972	έφθ. Πούστον 25 'Ιουλ.
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ . . . . .	έτ. «Πιθαγόρας» . . . . .	56 1961	έφθ. Μπλάφ 22 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑΝΗ . . . . .	έτ. «Παν. - Όσεανη» . . . . .	59 9855	ανεχ. Ναγκασάκι 26 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μίνιμιχ» . . . . .	68 23067	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ . . . . .	έτ. «Στανίπα» . . . . .	52 1965	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΗΚΑ Σ. . . . .	έτ. «Σεκούρινταντ» . . . . .	55 10013	έφθ. Βακαϊάνα 1 'Ιουλ.
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Φρανκαχίλη» . . . . .	52 8111	ανεχ. Ντακάρ 12 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΜΙΠΕΛΙΟ Φ. . . . .	έτ. «Ταλαβέρα» . . . . .	56 8046	ανεχ. Χιούστον 24 'Ιουλ. διά Εμμασταντ
ΜΙΠΕΤΑΒΙΣΤΑ . . . . .	έτ. «Μαρκρέαντα» . . . . .	57 12230	ανεχ. Καζαμπλάνκα 9 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΙΠΙΑΙ . . . . .	έτ. «Μαρκρέαντα» . . . . .	59 23057	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 'Ιουλ. διά Σιμπού
ΜΙΠΡΑΙΤ' . . . . .	έτ. «Στύλκος» . . . . .	52 1965	ανεχ. Ντώρμπαν 13 'Ιουλ. διά Λατάκια
ΜΙΠΡΟΔΕΡΣ . . . . .	έτ. «Γιούνιον Έντερπράϊς» . . . . .	55 10013	έφθ. Βακαϊάνα 1 'Ιουλ.
ΜΙΠΡΟΥΚΩΙΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Άμερ.» . . . . .	52 8111	ανεχ. Τοιταγκούκ ρόδης 24 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ . . . . .	έτ. «Μύριαμ» . . . . .	44 7289	ανεχ. Κοπεγχάγην 12 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΜΥΡΙΑΜ . . . . .	έτ. «Παπαδημητρίου» . . . . .	36 5275	εις Σουεζέ από 18 Μαΐου (έπισκεψαι)
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Παπαδημητρίου» . . . . .	43 2836	ανεχ. Ιμιμύχαμ 26 'Ιουλ. διά Χάιφα
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Παπαδημητρίου» . . . . .	50 2424	ανεχ. Πόρτ Οκα 18 'Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ . . . . .	έτ. «Σαλαμινία» . . . . .	39 3971	έφθ. Τεργέστην 26 'Ιουλ.
		4	

ΜΟΤΡΙΚ		
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		
ΝΑΐΑΣ Κ.		
ΝΑΐΑΣ		
ΝΑΝΟ		
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ		
ΝΑΥΤΙΛΟΣ		
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ (δ.)		
ΝΕΑ ΜΟΝΗ		
ΝΕΙΤΟΥΝ		
ΝΕΡΙΝΑ		
ΝΕΤΣΤΟΡ		
ΝΕΟΣΕΛΗ		
ΝΕΟΣΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ		
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ		
ΝΙΚΗΤΑΣ		
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Φ.		
ΝΙΚΟΣ		
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)		
ΝΙΚΟΣ Σ.		
ΝΙΝΗ		
ΝΟΡΦ ΒΑΐΚΑΟΥΝΤΕΣ		
ΝΟΡΦ ΕΜΠΡΕΣ		
ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		
ΝΟΡΦ ΚΙΤΚ		
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		
ΝΟΡΦ ΛΟΡΝΤ (δ.)		
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ		
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΕΣΣ		
ΝΟΡΦ ΧΑΐΝΕΣ		
ΝΟΤΗΣ		
ΝΤΑΡΔΙΝΓΚ		
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ		
ΝΤΙΝΟΣ		
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ		
ΝΥΜΦΗ		
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		
ΟΘΩΝ		
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΩΠ		
ΟΑΓΑ		
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		
ΟΛΝΤ ΝΤΡΗΜ		
ΟΛΥΜΠΙΚ		
ΟΜΑΛΑ		
ΟΝΕΣΤΙ		
ΟΝΗΣΙΑΔΟΣ		
ΟΝΤΡΥ		
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΐΝΕΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ		
ΟΡΦΕΥΣ		
ΟΣΕΑΝΗ ΠΗΓΑΣΟΣ		
ΟΣΕΑΝΙΚ		
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΑΐΔΑΝΤ		
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ		
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΦΕΡ		
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.		
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ		
ΟΦΗΑΙΑ		
Π. ΣΥΛΑΣ		
ΠΑΙΑΝ		
ΠΑΐΚΟΝ (δ.)		
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)		
ΠΑΝΑΓΙΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.		
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.		
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ		
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ		
ΠΑΝΔΩΡΑ		
ΠΑΝΕΣΠΟΡΤΕΡ		
ΠΑΝΟΣ		
ΠΑΝΟΣΕΑΝ (δ.)		
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΪΜΟΣ		
ΠΑΝΩΡΑΙΑ		
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΪΜΟΥ (δ.)		
ΠΑΡΙΣ		
ΠΑΡΝΩΝ		
ΠΑΣΧΑΛΗΣ		
ΠΑΤΙΟΝΙΚ		
ΠΑΤΡΑΙ		
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)		
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ		
ΠΕΛΑΖΙΟΣ		
ΠΕΙΔΑΣ		
ΠΕΝΝΥ		
ΠΕΝΤΑΣ		
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)		
ΠΕΡΓΑΜΟΣ		
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΪΚΟΥΣΗΣ (δ.)		
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ		
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)		
ΠΕΡΣΕΥΣ		
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		
ΠΕΡΙΣΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ		
ΠΗΓΑΣΟΣ		
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		
ΠΙΝΤΑΡ		
έτ. «Βίκτωριάνα»	56	5309
έτ. «Λίμηνα»	58	13152
έτ. «Λουτόκατ»	50	5326
έτ. «Γκόμια»	51	2697
έτ. «Μαιανδρος»	50	1391
Βλαχάκος & Σία	44	1287
έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270
έτ. «Στάροπη»	49	14672
έτ. «Ινομάεν»	47	4981
έτ. «Εσπέρια»	54	7968
Έλλην, ουμφέροντα	63	1247
έτ. «Νέστωρ»	49	2079
έτ. «Μπλάντα»	53	8150
έτ. «Πολικίρι»	56	7911
έτ. «Σκανδιναύιαν»	38	1770
έτ. «Μορέας»	48	2000
έτ. «Μορέας»	49	1953
Φ. Γεωργόπουλος	49	1851
Α. Αθανασιάδης	54	1964
Φ. Γεωργόπουλος	47	1953
έτ. «Βένιμουθ»	47	1700
Π. Τσενές κ.λ.π.	47	1526
έτ. «Μαραιέντα»	53	1503
Στ. Νταιρός κ.λ.π.	44	3911
έτ. «Χαρικάτη»	47	2271
έλληνική ουμφέροντα	11	1459
έτ. «Εφιλόν»	58	8460
έτ. «Φράκο»	44	7179
Μαιρή & Γεώργ. Αντωνάτος	20	1283
έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980
έτ. «Τρικονινέντα»	44	7180
έτ. «Οακ Σίπηνγκ»	62	28651
έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236
έτ. «Παλαμάντες»	57	10904
έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662
έτ. «Πράιμ»	59	12390
έτ. «Πουέρτο Ρίαλ»	59	8646
έτ. «Πάντο»	58	8639
έτ. «Πρίνταιπε»	61	15092
έτ. «Πρίνταιπε»	62	15110
έτ. «Άλκο»	48	2302
Α. Παναγάκος	47	2093
έτ. «Αρχαντόνιος»	62	14150
έτ. «Γλυφάδα»	36	2763
έτ. «Παν-» Εουρόπα»	57	7285
έτ. «Ηροδότης»	56	8716
έτ. «Μπαρμπερέφεκτα»	59	13365
έτ. «Νύμφη»	54	8251
έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059
έτ. «Αιτζιάν»	57	9367
έτ. «Άργυρος»	42	5312
έτ. «Ολγα Σ.»	48	2372
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	2863
έτ. «Σάν Ανδρέας»	47	1831
Έλλην, ουμφέροντα	37	2312
έτ. «Ομάλα»	50	5593
έτ. «Μετεόρδιβι»	47	1663
έτ. «Σαλαμίς»	39	5235
Κ. Γράτσος	45	7258
έτ. «Αστροκρεσίντο»	56	10929
έτ. «Αστρομπόλλαι»	57	9367
έτ. «Οοιείντη»	45	7787
έτ. «Ορίεντ Μάντ Ήτ»	64	9483
έτ. «Αστρονάτο»	49	5684
έτ. «Ορφέν»	56	9942
έτ. «Πηγασός»	61	16622
έτ. «Οσεανίκη»	61	10996
έτ. «Ασκέλαϊος»	50	2529
έτ. «Ούλωσσες Σίπιπινγκ»	54	2731
έτ. «Αντικείεια»	50	3187
έτ. «Βαλντόρο»	63	15370
Δ. Δραγόνας & Σία	49	1238
έτ. «Ωφέλεια»	53	2204
έτ. «Ρίμνες»	47	2740
έτ. «Ρέγιες»	60	9317
έτ. «Μαροσέανο»	58	23607
έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16250
Άγγελάκης	51	5170
Γ. Θουντουλάκης	22	2759
έτ. «Γουιανότρο»	44	7251
έτ. «Άκμει»	57	10508
έτ. «Τζενέραρ-Μαρ. Έντερ.»	47	2576
Τσουρινάκης	39	2456
Ν. Αλαφάσος	50	1012
έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135
Π. Κουλούρης	47	1346
έτ. «Ρίμνες»	50	5593
έτ. «Αριρούντο»	47	2811
έτ. «Μαρτράφικο»	44	7233
έτ. «Ντά Κόστα»	45	4229
έτ. «Μαρπρούγκρεσο»	55	11430
έτ. «Αστροπρόσπερο»	48	5146
έτ. «Πανωραϊα»	39	4550
έτ. «Γεροντίνα»	59	13205
Ε. Σαρδάς κ.λ.π.	54	2421
έτ. «Κανέρο»	44	7371
Μ. Γκιγιλίνης-Δ. Καλκαΐνας	36	1460
έτ. «Μουντιάλ»	56	8984
«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754
Α. Χανδρῆς	50	16259
Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15861
έτ. «Χρυσόβαλαντου»	55	2387
Χρ. Μ. Σαρδῆς	47	1800
έτ. «Ντετέμπε»	46	8590
έτ. «Σάν Παντελεήμων»	41	3496
έτ. «Πεντάς»	65	21374
έτ. «Πλανκόμπο»	59	23601
έτ. «Φράνκονικς»	48	1652
έτ. «Περικλῆς»	56	20778
έτ. «Μονράδια»	60	8962
έτ. «Μορνάτο»	63	33462
έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086
έτ. «Κάνονουσι»	56	15852
έτ. «Μαριόρτα»	45	7643
έτ. «Κάνονουσι»	57	11089
έτ. «Τορκουάτο»	61	10072
έτ. «Ζαδέ»	41	3307
έτ. «Κομέριαλ Μαριτάιμ»	54	6154
άνεκ. Τζιμπουτί	24	1000. διά Σουραμπάγια
άνεκ. Μάλταν	24	1000. διά Γκέλα
άνεκ. Κολόμπο 11	1000. διά Νέαν Υόρκην	
άνεκ. Ρότρουτεγκαχ	26	1000. διά Σιδηνεύ
άνεκ. Βοέμπην 17	1000. διά Αρχάγγελον	
άνεκ. Σίγκαπούρην ρόδις	25	1000. διά Σαγκάνη
άνεκ. Σίγκαπούρην ρόδις	18	1000. διά Σαγκάνη
έφθ. Σίγκαπούρην ρόδις	25	1000. διά Σαγκάνη
έφθ. Σίγκαπούρην ρόδις	17	1000. διά Χάιφα
έφθ. Ταβάσου 15	1000. διά Χάιφα	
άνεκ. Λενάνγκ 9	1000. διά Κίναν	
έφθ. Καστελαμάρη 24	1000. διά Κίναν	
έφθ. Λονδίνον 27	1000. διά Κίναν	
άνεκ. Βοέμπην 17	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Σιγκαπούρη 9	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Σιγκαπούρη 8	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Σιγκαπούρη 9	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Βαλτιμόρην 25	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Κολόμπο 27	1000. διά Βισμάρ	
άνεκ. Χιούστον 23	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Ντάρμπιαν 13	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Τέρνεπτον 21	1000. διά Βισμάρ	
έφθ. Κολόμπο 19	1000. διά Βισμάρ	
άνεκ. Βιζαγκαποτάνη 22	1000. διά Κοσιν	
έφθ. Γιβραλτάρ άπό 6 Δεκ.	1000. διά Κοσιν	
άνεκ. Ντάρμπιαν 24	1000. διά Κόντινεντ	
άνεκ. Πούλη Μπούκουμ 31 Μαΐου διά Γουαρμάρ	1000. διά Φόλμουσά άπό 17 Μαρτ. (έπισκευαι)	
άνεκ. Πούλη Μπούκουμ 7	1000. διά Εύρωπην	
έφθ. Τοινθαντάριο 18	1000. διά Εύρωπην	
Ίδε ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΙΚΑ, ής μετωνομάσθη	1000. διά Βανκούμερ 23	
έφθ. Βανκούμερ 25	1000. διά Βανκούμερ	
άνεκ. Φονμάντλ 17	1000. διά Πειραιᾶ	
άνεκ. Παναμά 30	1000. διά Γιοκοχάμαν	
άνεκ. Τριπολίν (Λιθβάνη) 14	1000. διά Γκέλα	
έφθ. Κάντλα 8	1000. διά Κάντλα	
άνεκ. Σιωνοσάκι 18	1000. διά Αύστραλιον	
άνεκ. Ουσάντ 13	1000. διά Μπαντάρ Μαχοάσχη	
άνεκ. Σαλάμην 24	1000. διά Μ. Θάλλασσαν	
άνεκ. Κολόμπο 27	1000. διά Περοϊκόν Κόλπον	
έφθ. Γιοκοχάμαν 26	1000. διά Περοϊκόν Λιθβάνηας	
άνεκ. Ριάλαντ 15	1000. διά Νάτς Αϊλάντ	
άνεκ. Μπράουνσουπουτελ 21	1000. διά Πειραιᾶ	
άνεκ. Καράτοι 17	1000. διά Πειραιᾶ	
άνεκ. Ντάρκαρ 19	1000. διά Καράτοι	
έφθ. Βαλτιμόρην 26	1000. διά Σαγκάνη	
έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 24	1000. διά Σαγκάνη	
έφθ. Τάμπα 23	1000. διά Σαγκάνη	
έφθ. Ρίο Τανεΐρο 26	1000. διά Σαγκάνη	

ΠΙΣΤΙΣ . . . .	έτ. «Κύρκα» . . . .	43	1794	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΙΑΤΩΝ (δεξ.) . . . .	έτ. «Μαιύφερ» . . . .	50	10776	έφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ . . . .	έτ. «Κάνονπους» . . . .	58	9603	έφθ. Οζάκαν 10 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΣ . . . .	έτ. «Μαρκομάντο» . . . .	63	10736	άνεχ. Σιμίζου 15 'Ιουλ. διά Σικανούκβιλ
ΠΟΛΑΡΙΣ . . . .	έτ. «Κάνονπους» . . . .	58	9603	άνεχ. Θρηλάντη 13 'Ιουλ. διά Νάμπο
ΠΟΛΙ . . . .	έτ. «Πλαναμάς» . . . .	54	8825	έφθ. Οζάκαν 15 'Ιουλ.
ΠΟΛΛΟΥΣ . . . .	έτ. «Κάνονπους» . . . .	61	9956	έφθ. Σίδνεϋ (Ν.Σ.) 20 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ . . . .	έτ. «Μαροίμα» . . . .	49	2755	άνεχ. Όλμπανου (Δ.Α.) 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ . . . .	έτ. «Ναόδα Στρόβιλο» . . . .	62	11135	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. . . .	έτ. «Ατλάντα» . . . .	57	9797	έφθ. Τοίνχας 20 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ . . . .	Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	άνεχ. Κεπί Τάουν 13 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ . . . .	έτ. «Πιλούφημος» . . . .	47	8485	άνεχ. Βαρκελώνην 24 'Ιουλ. διά Μπ. "Άυρες
ΠΟΠΗ . . . .	έτ. «Οσαγγύνουαις» . . . .	38	2561	όπληθε Παναμά 23 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ Π. Κ. . . .	έτ. «Πλειάς» . . . .	37	4840	άνεχ. Βαρκελώνην 22 'Ιουν. διά Μπούνιαντζαν
ΠΡΙΑΜΟΣ . . . .	έτ. «Μαριντάπλα» . . . .	65	20529	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΡΙΑΜΟΣ . . . .	έτ. «Κωστογιάννους» . . . .	30	4184	έφθ. Έμπρουγκον 26 'Ιουλ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ (δ.) . . . .	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» . . . .	64	40098	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 'Ιουν. διά Κίναν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.) . . . .	Ίω. Λατόσης . . . .	64	37987	εις θέσιν 2.59 B - 12.40 Δ 3 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΠΡΟΚΥΩΝ . . . .	έτ. «Νόρδερν» . . . .	54	16210	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 12 'Ιουλ. διά Χάρηκ "Αϊλαντ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) . . . .	έτ. «Κάνονπους» . . . .	58	10996	άνεχ. Βαγκαρία 10 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ . . . .	έτ. «Μαρενκάντο» . . . .	59	13116	έφθ. Κουνταμασού 15 'Ιουλ.
ΠΡΟΟΔΟΣ . . . .	έτ. «Προμπένες» . . . .	68	35491	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΠΡΟΣΩΣ . . . .	έτ. «Μαρπρόμιο» . . . .	51	2063	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ . . . .	έτ. «Πρόδω» . . . .	68	35000	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ
ΠΡΩΤΟΝ (μικτόν) . . . .	έτ. «Άστηρ» . . . .	60	18889	εις Χιροσίμα υπὸ συμπλήρωσιν
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ . . . .	Ραφ. Μελαχροίνδς & Υιοι . . . .	21	1515	έφθ. Σανκάνη 9 'Ιουν.
ΠΩΛ (δ.) . . . .	Ίω. Λατόςης . . . .	52	10224	άνεχ. Νέαν Υόρκην 4 'Ιουλ. δι. "Ακουαντιλλά
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ . . . .	έτ. «Λαμία» . . . .	37	5910	άνεχ. Άμερεραν 27 'Ιουλ. διά Ταιβάν
ΡΑΛΛΙΑ . . . .	έτ. «Μπλού Όριζων» . . . .	56	6055	άνεχ. Μιλάζο 14 'Ιουλ. διά Μπάρα
PANTHANT MENT . . . .	έτ. «Μαρεζάκτα» . . . .	46	3920	έφθ. Ξέρον 22 'Ιουλ.
ΡΕΓΓΙΝΑ . . . .	έτ. Κοοπερέιτικ Εντζίνιερς . . . .	54	1196	έφθ. Ρουέν 24 'Ιουλ.
ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.) . . . .	έτ. «Ναπιέρ» . . . .	54	12858	έφθ. Σουέζ 25 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ . . . .	έτ. «Ανεσίς» . . . .	55	7790	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΡΙΤΑ V. . . .	έτ. «Ροχκασι» . . . .	51	2062	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . .	44	1923	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Ιουλ.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ . . . .	έτ. «Τραναπασίφικη» . . . .	45	3655	άνεχ. Βιλεμασταντ 19 'Ιουλ. διά Κων)
ΡΟΥΛΑ . . . .	έτ. «Μπλίκονοφιλδ» . . . .	48	5487	άνεχ. Μπλελάδων 20 'Ιουλ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.) . . . .	έτ. «Κυκλάδες» . . . .	60	19300	εις θέσιν 6.14 B - 54.45 A 23 'Ιουλ.
ΣΑΒΙΝΑ (δ.) . . . .	έτ. «Κεραμίδης» . . . .	56	21081	άνεχ. Μένα Αχαντί 25 'Ιουν. διά Ταράντο
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ . . . .	έτ. «Άσηνη» . . . .	47	7173	όπληθε Κων) πολιν 22 'Ιουλ. διά Γαλάτοι
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ . . . .	όδ. «Αγγελάκη & Σία . . . .	47	1575	έφθ. Σπέτζα 21 'Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.) . . . .	έτ. «Μαγενιέρη» . . . .	52	10081	έφθ. Δουνκέρκην 12 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ . . . .	έτ. «Σάδης» . . . .	66	17057	έφθ. Βενετίαν 19 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ . . . .	έτ. «Μαριανέλα» . . . .	37	2409	άνεχ. Σιγκαπούρην 22 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΣΑΝ ΤΖΩΝ . . . .	έτ. «Βολερόζ» . . . .	58	9104	εις θέσιν 10 'Ιουλ. διά Λάγκος
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ . . . .	έτ. «Γλύσκα» . . . .	43	1595	άνεχ. Παραλασθήν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ . . . .	έτ. «Σίπη. Ντεθελόπηντ» . . . .	57	10376	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ . . . .	έτ. «Σάντα 'Αλισια» . . . .	63	13841	άνεχ. Πειραιᾶ 23 'Ιουλ. διά Πότι
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ . . . .	Α. Ν. «Αθανασιάδης . . . .	49	2681	άνεχ. Καβάλαν 15 'Ιουλ. διά Μπάρ
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ . . . .	έτ. «Κατερίνα» . . . .	20	1599	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ . . . .	Γ. Φετούρης κ.λ.π.	36	1684	άνεχ. Γκουαγιακιλ 18 'Ιουλ. διά Τάλαρα
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΣ . . . .	έτ. «Σάντα Καικιλία» . . . .	60	8772	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ. δι' Αίγιον
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ . . . .	Α. Ν. «Αθανασιάδης . . . .	49	1768	έφθ. Γέννια 14 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΡΑ Ν. . . .	έτ. «Σάμια» . . . .	47	8434	εις θέσιν 13 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΣΑΣ . . . .	έτ. «Άφοι Σιγάλα» . . . .	40	5360	έφθ. Βιρτούπτων 26 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ . . . .	«Γιουν. Μαρίτ. Εντερπράζ» . . . .	46	3921	άνεχ. Ορεάνην 23 'Ιουν. διά Περικόν Κόλπον
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.) . . . .	έτ. «Κάνονπους» . . . .	55	16241	άνεχ. Οζάκαν 19 'Ιουλ. διά Γκότεμπουργκ
ΣΕΙΡΙΟΣ . . . .	έτ. «Ρίφερ & Τζένεραλ» . . . .	63	3098	έφθ. Σουέζ 8 'Ιουλ.
ΣΗ ΜΠΡΑ'ΙΤ . . . .	έτ. «Μαρπέστε» . . . .	50	2837	διπλήθε Έκοινόρε 20 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΣΗ ΜΠΡΗΖ . . . .	έτ. «Εσονίλιτα» . . . .	52	3256	άνεχ. Μπαλάν Παπάν 30 'Ιουν. διά Ντουμάι
ΣΗΛΑΒ (δ.) . . . .	έτ. «Άστροπέτε» . . . .	51	11102	άνεχ. Κολούμπιο ρίβερ 23 'Ιουλ.
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ . . . .	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα . . . .	68	10016	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΙΜΟΣ . . . .	έτ. «Σιλιβερ Κρέστ» . . . .	51	2691	άνεχ. Μαλέρ Παπάν 30 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΣΙΜΠΑ . . . .	έτ. «Άμαντα» . . . .	43	7275	έφθ. Βιρτούπτων 26 'Ιουλ. διά Σελανόρ
ΣΙΜΠΙΑ . . . .	έτ. «Κατάνη» . . . .	48	5957	άνεχ. Λαζαρένδρειαν 23 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΣΙΣΙΟΥΑ . . . .	έτ. «Σιμπιά» . . . .	46	2010	έφθ. Φερειραία 26 'Ιουλ. διά Ταράντο
ΣΙΟΝΟΣ . . . .	έτ. «Αριστείδης» . . . .	40	4499	άνεχ. Γκουαγιακιλ 18 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΚΙΝΟΣ . . . .	έτ. «Ρίφερ & Τζένεραλ» . . . .	62	3097	έφθ. Αρχρώκους 25 'Ιουλ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ . . . .	έτ. «Μαρμάνα» . . . .	53	2340	διπλήθε Παναμά 27 'Ιουλ.
ΣΜΑΡΑΓΔΙ . . . .	έτ. «Κόραλ» . . . .	48	3745	έφθ. Λονδίνον 25 'Ιουλ.
ΣΜΑΡΑΓΓΙ . . . .	έτ. «Σιγκαλό» . . . .	53	3011	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 25 'Απρ. 1967
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ . . . .	έτ. «Ναυαρίνο» . . . .	37	2160	άνεχ. Αλεξανδρέαν 23 'Ιουλ. διά Ελλάδα
ΣΟΥΚΙ . . . .	έτ. «Φράνκο» . . . .	28	1660	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ . . . .	Χρ. Σαρλής & Σία . . . .	45	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ . . . .	έτ. «Λέσταμ» . . . .	29	7030	έφθ. Μορμούνγκαρ 19 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ Α'ΙΔΑΝΤ . . . .	έτ. «Αϊλακλίο» . . . .	62	15596	έφθ. Σίνουσι 23 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ . . . .	έτ. «Εντήπθο» . . . .	47	5000	άνεχ. Μπλακόν 7 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΣΠΑΡΤΟ . . . .	έτ. «Ελλην. συμφέροντα . . . .	50	6557	άνεχ. Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΣΠΕΤΕΙΑΙ . . . .	έτ. «Σπάρτο» . . . .	57	9460	έφθ. Λατάκα 13 'Ιουλ.
ΣΠΟΡΑΔΕΑΣ . . . .	έτ. «Σπή Κρέστ» . . . .	42	5193	εἰς Λορέντζο Μαρκές ἀπὸ 3 Μαρτ.
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.) . . . .	έτ. «Σάδφηρ» . . . .	43	3327	άνεχ. Ζόντερχαμ 22 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΠΥΡΟΣ . . . .	έτ. «Μαρφάμο» . . . .	54	12808	έφθ. Οζάκαν 9 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ . . . .	Καραγεωργης & Θανάπούλος . . . .	50	2460	διπλήθε Κων) πολιν 22 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΠΥΡΟΣ Α. . . .	Ίω. Λάτοπς . . . .	26	5548	άνεχ. Ντακάρ 7 'Ιουλ. διά Σαβόνα
ΣΠΥΡΟΣ Β. . . .	Σπύρος Λάλης . . . .	40	2209	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ . . . .	έτ. «Σουαρέζ» . . . .	59	10801	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ. διά Τοινθαγκάτο
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ. . . .	έτ. «Νίλοκαμ» . . . .	38	3304	διπλήθε Στάρτ Ποίντ 2 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ . . . .	έτ. «Εντίνα» . . . .	56	8878	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΣΤΑΜΑΤΟΣ . . . .	έτ. «Πλοιεδηνώνια» . . . .	56	8789	διπλήθε Στάρτ Ποίντ 2 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΣΤΑΡΑΛΟΙΤ II . . . .	έτ. «Κοντίνενταλ» . . . .	44	2341	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. διά Ούλού
ΣΤΑΥΡΟΣ . . . .	έτ. «Άστροροδίθο» . . . .	44	7223	έφθ. Μαντράς 16 'Ιουλ. διά Παχρέιν
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) . . . .	έτ. «Σταύρος. Σίπηνγκ» . . . .	64	44726	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.) . . . .	έτ. «Ελευθερίδης» . . . .	49	8630	έφθ. Μελίδα 26 'Ιουλ.
ΣΤΕΙΛΟΣ Μ. . . .	Στ. Μάτσας . . . .	45	4014	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ. . . .	Στ. Μπαζεδάνης . . . .	47	1998	έφθ. Αμβούργον 26 'Ιουλ.
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ . . . .	«Γενική» Α.Ε. . . .	39	7401	έφθ. Βομβάν 25 'Ιουλ.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ . . . .	έτ. «Στάρ όφ Αθενές» . . . .	44	1732	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουλ.
ΣΥΠΙΡΙΑΝ ΜΕΝΤ . . . .	«Γιουν. Μαρ. Εντερπράζ» . . . .	52	2073	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουν. διά Τοινθαγκάτο
ΣΥΡΟΣ . . . .	έτ. «Σύραμαρ» . . . .	45	7246	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ . . . .	έτ. «Βαλίντα» . . . .	45	7767	έφθ. Βιλέματαν 14 'Ιουλ. διά Χαρτλεπούλ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ . . . .	Γκιγκιλίνου . . . .	36	1460	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ . . . .	έτ. «Παλίν. Αρμαντόρα» . . . .	48	.815	έφθ. Ντακάρ 16 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.) . . . .	έτ. «Τρανοκοντίνεντολ» . . . .	53	7564	έφθ. Αυδέρραν 16 'Ιουλ.
ΤΑΥΡΟΣ . . . .	έτ. «Βράγκος» . . . .	56	20332	άνεχ. Σαουθόμπτον 26 'Ιουλ. διά Χαρτλεπούλ
ΤΕΑ . . . .	έτ. «Σαντιλάνα» . . . .	39	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΛΑΜΩΝ . . . .	έτ. «Ποντόπορος» . . . .	49	5610	έφθ. Λιθερπούλ 16 'Ιουλ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ . . . .	έτ. «Σύνεισι» . . . .	56	9236	εἰς Κόμπι τόπο 26 'Απρ.
ΤΖΕΛΕΠΗΣ . . . .	έτ. «Άχ. Χαλκούσης . . . .	56	7989	άνεχ. Μπελάδων 18 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ . . . .	έτ. «Ρούστιπατορ» . . . .	62	16563	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 25 'Ιουλ. διά Χαρτλεπούλ
ΤΖΟΥ' . . . .	έτ. «Σούλαγκου» . . . .	37	5556	άνεχ. Σαουθόμπτον 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΑΣ (δ.) . . . .	έτ. «Θεος νίκη» . . . .	65	40043	άνεχ. Χάρτλεπον 12 'Ιουλ. διά Μποχρέιν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) . . . .	έτ. «Μαρκερίντο» . . . .	56	20736	ύπο πασαλδήνη
ΤΙΝΤΑΧΟΛ . . . .	έτ. «Βλασσόδεαν» . . . .	53	7558	έφθ. Αίλ όφ Γκραίν 28 'Ιουλ.
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ . . . .	έτ. «			

ΤΟΥΓΓΑ		B. Μακρής κ.λ.π.	45	1082	εις Μεσοήνην ἀπό 17 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ N.		έτ. «Σησούιφτ»	53	3411	ἀνεκ. Μομπάσα 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	ἀνεκ. Αύγουστον 21 'Ιουν. διά Μπάρον
ΤΟΥΡΚΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	ἀνεκ. Βρυτόν τον 23 'Ιουλ. διά Μεσοήνη
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ		έτ. «Τρείντ Λάινς»	45	7635	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 16 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Ντάιμοντ Φράιτερς»	65	15932	ἀνεκ. Φριμάντλ 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	62	8741	εις Κυνόδουραν ἀπό 6 Δεκ. 1966
ΤΥΧΗ		έτ. «Πρόδιντενς»	48	11172	ἀνεκ. Αύγουστον 22 'Ιουλ.
ΥΔΡΑΙΟΣ III		έτ. «Αστροοίντ»	52	5410	έφθ. Αντεν 27 'Ιουλ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		Ραφαήλ - Μελαχροίνός & Yiol	38	5239	ἀνεκ. Βαλένθια 27 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. «Υπάτια»	48	8583	ἀνεκ. Καλκούταν 23 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μαρσάσιο»	65	15597	ἀνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΦΑΗΗΡΩΝ		έτ. «Κάναβ»	46	1334	εις Νιούκαστλ (Άνστρ.) 26 'Ιουλ. διά Σιδηνεύ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		έτ. «Φάλαρον»	39	1880	ἀνεκ. Βορειλίντην 19 'Ιουλ. διά Σεβίλην
ΦΑΝΗ		Πετσαγκουράκης & Τζαθάρας	22	3117	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΙΛΙΑ		Μουνδρέας	38	2564	ἀνεκ. Θεούτιον 17 'Ιουλ. διά Λόμη
ΦΙΛΑΤΡΙΚ		έτ. «Επτανησιακή»	44	1596	έφθ. Γκρέπτη Γιάρμουθ 23 'Ιουλ.
ΦΙΝΕΛΙΤΥ		έτ. «Μυρνήν»	56	5471	έφθ. Κολόμπα 22 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Κέσσοιπι»	51	2277	ἀνεκ. Χάρβον 17 'Ιουλ. διά Πόρτ Ο Πρίνς
ΦΛΩΡΑ N.		έτ. «Οσανγκουάινς»	36	2642	έφθ. Πειραια 26 'Ιουλ.
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Διαπόρι»	54	3534	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 19 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΦΟΡΕΑΝΝΕΡ		έτ. «Αυφίώνι»	57	9950	έφθ. Τόκιο 18 'Ιουλ.
ΦΟΥΡΓΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Μαρουάκιον»	43	5327	έφθ. Λονδίνον 20 'Ιουλ.
ΦΡΑΝΕΙΣ		έτ. «Κοζανίτας»	56	1082	έφθ. Μελάτων 24 'Ιουλ.
ΦΡΟΣΥΝΗ		έτ. «Σημπρίζ»	36	4345	έφθ. Κολόμπα 16 'Ιουλ.
ΦΡΩΣΗ ΜΑΝΩΛΟ		έτ. «Αστροθάλια»	43	6815	ἀνεκ. Πουλό Μπούκομ 29 'Ιουν. διά Κίναν
		έτ. «Ρέντ Στάρ»	49	1987	ἀνεκ. Μομπάσα 18 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΧΑΙΔΙΣ		M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	έφθ. Κων(ν) πολίν 21 'Ιουλ.
ΧΑΙΔΑΣΟΥΝΤ		έτ. «Βάπτελ»	46	1563	έφθ. Μπρούνομποντελ 20 'Ιουλ.
ΧΑΝΙΑ II		Μαρκαντωνάκης	47	1209	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακιε»	60	9319	έσθ. Ντακάρ 22 'Ιουλ.
ΧΑΡΑΓΗ (δ.)		I. Σ. Λάταπος	44	11632	διπλήθε Κων(ν) πολίν 25 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	ἀνεκ. Ντακάρ 15 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)		Παπαδημητρίου	50	9787	έφθ. Μη. Άύρες 10 'Ιουλ. διά Ρόττεονταρ
ΧΑΡΙΠΕΘΖΕΛ		έτ. «Σπυρόπουλος»	53	4669	ἀνεκ. Πόρτο Αλεγκόρε 23 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Άλτζέο»	44	2675	δηρούει Πειραιά ἀπό 27 Φεβρ.
ΧΙΑΝ ENΤΖΙΝΗΡ		έτ. «Φρήντομη»	68	10121	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 23 'Ιουλ. διά Μουροράν
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Φρήντομη»	67	10086	διπλήθε Παναμά 16 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΧΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΑΡ		έτ. «Φρήντομη»	68	10121	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουλ.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ		έτ. «Νόργκροκη»	44	2463	ἀνεκ. Χόγκ Κόγκ 25 'Ιουλ. διά Καντώνα
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ		έτ. «Νόρνικον»	45	2464	εις Σιγκαπούρων ὥδες 6 'Ιουλ. διά Σουάτουν
ΧΙΟΣ		Έφοι Κοντοῦ	44	1752	ἀνεκ. Ντακάρ 15 'Ιουλ. διά Άμβούρον
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ντελδόλπηντ»	53	8458	έφθ. Κέπι Τάουν 9 'Ιουλ. διά Βρέμπνη
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)		έτ. «Μαρφάντη»	53	11310	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 15 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΧΙΟΥ (δ.)		έτ. «Μάνια»	54	16194	ἀνεκ. Μπαχέριν 10 'Ιουλ. διά Μένα Άχμαντι
ΧΗΡΗΓΚΑΛ		έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	διπλήθε Κων(ν) πολίν 14 'Ιουλ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	52	1224	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρεσόμια»	43	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ		έτ. «Μπολύ Στή»	45	4204	ἀνεκ. Χόγκ Κόγκ 23 'Ιουλ. διά Νταϊρέν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	έφθ. Σασέμπιο 18 'Ιουλ.
ΨΑΡΑ		έτ. «Πάθε»	25	958	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΨΑΡΑ (δ.)		έτ. «Μαρκομέρσιο»	55	12534	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 20 'Ιουλ. διά Μασουγιάμα
ΩΚΕΝΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	ἀνεκ. Μελδούρην 10 'Ιουλ. διά Νουμέα

## Τα ύπό ζενασ σημαντικάς

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιδρ.)		έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	έφθ. Σιμονοσέκι 27 'Ιουλ.
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεσόνιαν»	44	7212	ἀνεκ. Τζακονθίλα 20 'Ιουλ. διά Βαλένθια
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρτ»	53	11417	έφθ. Ρόττερνταν 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελά»	52	3694	ἀνεκ. Μπέλιζε 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΓΓΕΛΑ φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15660	ἀνεκ. Μπακοείν 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλρα»	48	8482	ἀνεκ. Λάς Πάλμας 20 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΓΗΝΩΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	53	11133	έφθ. Επέτια 22.2 - 11.10 Α 23 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	43	7139	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΕΠΙΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	45	7132	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη (έπωλ.)
ΑΓΙΑ ΕΡΥΞΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δραντότερες»	56	20153	άνεκ. Χόρ άλ Αυάγια 18 'Ιουλ. διά Ντρουπαν
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	έπι θέρινον 22.2 - 11.10 Α 23 'Ιουλ. διά Τοιγκτάο
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	έφθ. Απερδίκιον 27 'Ιουλ.
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	2531	άνεκ. Κέπι Τάουν 9 'Ιουλ. διά Άρχαγγελον
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	έφθ. Αυδερόσαν 27 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΓΛΑΥΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγιογλαυσούσινα»	43	7265	άνεκ. Πουέρτο Ματάντζας 6 'Ιουλ. διά Αργεντινήν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστοτέλης»	56	20140	έπι θέρια 27 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΖΕΨΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασις»	49	2358	έφθ. Χόνκ Κόγκ 25 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΗΝΗΣΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλεντίν»	40	2667	άνεκ. Κόπερδικ 20 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκολας»	53	11024	άνεκ. Τζάκονθίλα 16 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΘΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	3392	έφθ. Σπέτζια 12 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντια»	53	13256	εις Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεκ. Σιγκαπούρων 26 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	έφθ. Βιζακαπάτνι 22 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΔΟΙ		έτ. «Άδελφοι»	50	11665	άνεκ. Ναούρου 22 'Ιουλ. διά Νιού Πλύμουθ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ανη Νικόλας»	56	8411	άνεκ. Τόκιο 11 'Ιουλ. διά Νασισία
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεκ. Αύδερον 28 'Ιουν. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΖΑΝΤΕΧ		έτ. «Πλάνετη»	67	48747	έφθ. Βιζακαπάτνι 26 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπιζ Ν.»	64	30682	άνεκ. Σπέτζια 27 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ II (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άνεκ. Βικέντιον 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Τροπικού»	47	7638	έφθ. Βουδάπηταν 18 'Ιουλ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηνούαίν»	49	3484	άνεκ. Κείπ Τάουν 9 'Ιουλ. διά Βηρούτον
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσσούντανα»	52	6333	άνεκ. Κείπ Τάουν 9 'Ιουλ. διά Ράγκούν
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσπλέντορ»	30	4152	εις Αντεν ἀπό 27 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετη»	67	48747	άνεκ. Χόρ Άιλαντ 24 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπιζ Μίννεραζ»	64	30682	άνεκ. Μένα Αχιλιότι 29 'Ιουν. διά Μιδδλεσεμπρω
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έλληνικά συμφέροντα	68	16000	εις Χακοδάπτην ὑπό ουμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαρα»	67	44708	άνεκ. Σάντον 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούσα
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	19462	διπλήθε Πιθαράτα 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίαση»	53	12023	έφθ. Βουδάπηταν 23 'Ιουλ.
ΑΙΘΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκωνί»	51	5678	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαλίαν»	43	7256	άνεκ. Βανκούμπερ 9 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σπ»	43	4748	άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελλίζαμπεθ
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίου»	58	10018	άνεκ. Ζόκαν 16 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΑΝΤ ΣΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σπ»	58	933	διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Μπουεναθεντούρα
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλαντ Σπ»	58	933	άνεκ. Μπλέρε 5 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίου»	58	10020	έφθ. Σπάτη 18 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	43	7256	εις θέσιν 32.25 B - 47.54 Δ 22 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΑΙΣΩΡΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγηνώρη»	52	11292	άνεκ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουλ. διά Πόρτ Τόρρες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούσια»	57	8184	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαίσοπζ»	67	32644	άνεκ. Μιχαρέντες 2 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρντη»	67	32644	διπλήθε Παναμά 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέιτερ Τρανσόν»	56	9090	άνεκ. Αμέρεραν 19 'Ιουλ

AITZIAN ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	66	22362	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Κόμπη
AITZIAN ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγκούσιας Κάρριερς	65	18452	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ.
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άκερ»	42	7066	άνεχ. Σάντος 24 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άρτη - Ήστη»	43	8434	έφθ. Καλκούτταν 19 'Ιουλ.
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιντναρ»	49	11105	άνεχ. Σάντος 24 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκμητη»	44	7159	άνεχ. Κάντλα 9 'Ιουλ. διά Ναυλάκι
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25433	άνεχ. Βακανιάμα 16 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	25600	διπλήθε Παναμά 23 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεανην
ΑΚΟΥΑΚΡΕ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκωνι»	68	28600	άνεχ. Χιροκάτα 26 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	67	25168	άνεχ. Βακανιάμα 14 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	25168	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλνουπρουκι»	47	7173	εἰς Άιδι ουπιλόρωσιν
ΑΚΟΥΑΦΑΙΝΘ	(N.A.T.)	έτ. «Άκτις»	68	26000	διπλήθε Παναμά 2 'Ιουλ. διά Πουσάν
ΑΚΟΥΑΓΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλταρι»	57	9122	διπλήθε Κωνιόπολιν 24 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλάντο»	49	2990	άνεχ. Νεάπολιν 9 'Ιουλ. διά Αργερίαν
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελτέμι»	43	7224	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 'Ιουλ. διά Σαταχίν
ΑΚΤΙΣ (δ.)		έτ. «Μίνκουελ»	54	11738	έφθ. Μαντράς 24 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τενέρα Θράσυτερς»	67	14845	έφθ. Κόρνερ Μπρούκ 20 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΑΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίον»	56	20926	άνεχ. Μένα Αχαμάτη 29 'Ιουν. διά Χουέλδα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλα»	43	2908	εἰς Ήσσιν 60.35 B – 2.10 A 4 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	άνεχ. Πούλοι Μπούκι 8 'Ιουν. διά Γουαμπόα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μεντάδινη»	55	1879	άνεχ. Πειραιάς 20 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πραΐδιτου»	42	7292	έφθ. Κουβέιτ 20 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχαλιέτο»	45	3605	άνεχ. Αλμέρια 16 'Ιουλ. διά Νόρθ Κλάύμοντ
ΑΛΙΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανολίτο»	48	3630	έφθ. Ντιώμπον 26 'Ιουλ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	65	10865	άνεχ. Μπράκε 20 'Ιουλ.
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλη»	55	11971	έφθ. Κόμπε 25 'Ιουλ.
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Άλκωνι»	66	27985	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ.
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	έφθ. Κόρνερ Μπρούκ 20 'Ιουλ.
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκος»	57	12630	άνεχ. Λός Αντέλεες 18 'Ιουλ. διά Μανίλαν
ΑΛΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπους»	41	7401	ιδε «ΚΑΜΠΙΟΣ», ώς μετωνυμάσθι
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλείντς»	66	15650	άνεχ. Σικάγον 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εγγρέδρου»	58	13023	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουλ. διά Κείν Τάουν
ΑΛΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άκονκάγκουα»	44	7276	άνεχ. Αμδύρων 26 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάπους Χόρνος»	43	7204	άνεχ. Ταλκαχουάνο 14 'Ιουλ. διά Ταιμόποτε
ΑΛΜΠΙΝΟ		έτ. «Ορκάντος»	43	7260	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΛΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη»	44	7270	έφθ. Αγ. Βικέντιου 27 'Ιουλ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7289	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368	έφθ. Αύρες 22 'Ιουλ.
ΑΜΑΛΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντ φίξ»	46	2062	έφθ. Θεοσαλονίκην 16 'Ιουλ.
ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ Τόμας»	52	4777	άνεχ. Βρέμπον 20 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόδος»	61	14073	άνεχ. Μακέι 16 'Ιουλ. διά Παναμά
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδων»	44	10535	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 21 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΑΜΦΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τηναύικ & Φρέυτιγκ»	39	5171	διπλήθε Μπρούνουμπούτελ 25 'Ιουν. διά Χαιφόγκ
ΑΜΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	44	7229	άνεχ. Οζάκαν 10 'Ιουλ. διά Ονιμίκι
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τασσόδον»	54	7242	έφθ. Καλκούτταν 18 'Ιουλ. διά Καρέριαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Χειρόζα»	66	23571	έφθ. Ντουγκούν 14 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέτ Αφοικαν»	56	13262	άνεχ. Αγ. Βικέντιου 27 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόθεανη»	55	21075	άνεχ. Αγ. Βικέντιου 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΑΝΔΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδάνιον»	53	4577	άνεχ. Παναμά Σίτου 24 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μασλιτάσι»	65	15597	έφθ. Νέοπολιν 25 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τασσόδον»	67	21423	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντε»	53	19125	άνεχ. Μένα Αχαμάτη 6 'Ιουλ. διά Ταϊβάν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ωσεάνικη»	68	21426	άνεχ. Μίκε 23 'Ιουλ. διά Σάν Φερνάντο
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ωσεάνικη»	68	21420	άνεχ. Σικάγον 18 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)		έτ. «Σεφίνο»	63	33375	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουκ 28 'Ιουν. διά Τζαμπάλ Ντανά
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέδνων»	43	10582	άνεχ. Αμέρεσαν 24 'Ιουλ. διά Λας Πάλμας
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνοία της Λούρδης»	43	7314	άνεχ. Παναμά Σίτου 24 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντόρντον»	57	25441	έφθ. Αθάναν 20 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ερνέστ»	54	6112	άνεχ. Μένα Αχαμάτη 29 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ερνίτσα»	65	19758	άνεχ. Μίκε 23 'Ιουλ. διά Σάν Φερνάντο
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ερνίτσα»	56	9052	άνεχ. Τακόμα 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοσουνη»	44	10599	άνεχ. Κουσιρό 7 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΑΝΤΕΕ	(N.A.T.)	έτ. «Κιντελάλλο»	55	4164	άνεχ. Ρουέν 24 'Ιουλ. διά Αλγερίου
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροτέζενιο»	66	15597	άνεχ. Μαντζανίλλο (Μεζ.) 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριντόποσ»	61	14048	άνεχ. Σείν Ναζάρι 19 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμη»	57	22130	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 27 'Ιουλ. διά Σάν Φουκείρ
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνης»	48	6259	έφθ. Ναγκόγια 26 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιμιθέα»	43	7303	άνεχ. Ούμ Κάρο 19 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χαντόβο»	63	15985	άνεχ. Κλήβελαντ 25 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μασντόρο»	57	10888	άνεχ. Μανζανίλλο (Μεζ.) 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΥΟΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνηνο»	55	11148	άνεχ. Σείν Ναζάρι 19 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 25 'Ιουλ. διά Τσαμκόγκ
ΑΠΕΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άπεξ»	42	6706	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 25 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΠΟΔΛΟΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινιού»	44	7229	άνεχ. Τακόμα 24 'Ιουλ. διά Μινατιτάλων
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικοπόλις»	45	3599	έφθ. Φρόπορτ Ματόντας 16 'Ιουλ. διά Αθάναν
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. Κατσονέμονης	40	1280	άνεχ. Φρόπορτ Ματόντας 24 'Ιουλ. διά Πούρον
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσενκόδια»	56	10180	άνεχ. Μπάρεν 24 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΡΑΓΚΟΝ (Σούμ.)		έτ. «Μαρουερίτο»	43	7201	έφθ. Πουέρο Ματόντας 22 'Ιουλ. διά Αφρικήν
ΑΡΑΜΙΣ		έτ. «Πινάρεσε»	45	2933	διπλήθε Κάκοετις 22 'Ιουλ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιάτσι»	35	4965	διπλήθε Καρωπίον 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Πιόπελλος»	64	28313	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκοτι»	68	29200	άνεχ. Σείν Ναζάρι 17 'Ιουλ. διά Σικάγο
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άοιας»	42	7176	άνεχ. Τουπάτα 25 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αποτοσ-ελλο»	45	4578	άνεχ. Μπανάσα 20 'Ιουλ. διά Ροοτόκ
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Άποποδος»	58	16258	έφθ. Αρούπολας 23 'Ιουλ.
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άποποδολέντο»	47	5059	άνεχ. Λός Αντέλεες 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο Βαλάρτα
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίρι Άιμασιλλο»	62	25211	άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκοτι»	40	5483	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 9 'Ιουλ. διά Αμβέρσαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άοιας»	63	28029	άνεχ. Σείν Ναζάρι 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αισιοτείσπο»	37	4635	έφθ. Μουάσα 17 'Ιουλ. διά Καλόμπο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολιμπό»	43	7247	άνεχ. Γιόρασταρτ 3 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αιεβάντε»	35	992	άνεχ. Αμέρεσαν 26 'Ιουλ. διά Κατάνια
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)		έτ. «Πυροσ»	56	10093	έφθ. Ντιπτρόιτ 25 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	38	10280	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλονίππιο»	43	7254	άνεχ. Σεμιού 25 'Ιουλ. διά Σουριγκάδο
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αντηκτικ Γκάζ»	45	4693	άνεχ. Ρόττερνταν 11 'Ιουλ. διά Μ. Αύρες
ΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρνάτε»	44	7216	άνεχ. Καλκούτταν 25 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΡΚΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ραγντέλη»	44	10511	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 18 'Ιουλ. διά Μπολίκπαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξεπόδερη»	68	39617	άνεχ. Μαντράς από 23 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόπης»	53	18743	έφθ. Ρίθε Χούγκλου 24 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκροεστ»	67	45376	άνεχ. Χονδρούλου 25 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ		έτ. «Άπονών»	58	7906	άνεχ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ραγντέλη»	44	10496	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΑΡΝΤΕΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπινονάσ»	49	2574	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ. διά Ντιπρούταν
ΑΡΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντητούνη»	54	1960	έφθ. Ντιπρούταν 25 'Ιουλ. διά Ντιπρούταν
Α					

ΑΣΤΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	58	12624	άνεχ. Αυδέρσαν 20 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον» .....	58	21144	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουλ. διά 'Αραύμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ(δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς» .....	60	21138	άνεχ. Μομπάσα 16 'Ιουλ. διά Ούμ Σαιδ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ» .....	49	17325	άνεχ. Χόρ άλλ' Λιμάγια 16 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλου Στάρ» .....	64	31716	άνεχ. λογκ Κένη 20 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ» .....	63	15977	έφθ. Κόμπε 20 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ» .....	57	25172	άνεχ. Σαροκ 20 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κουνύν» .....	57	24813	άνεχ. Ντωρμπαν 24 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχάχηρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαιντντυ» .....	55	12985	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 10 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντ» .....	53	11322	άνεχ. Παναμάρ Μιράπα 15 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες» .....	68	41000	έφθ. Τζαμπάλ Ντανά 27 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερμαϊντ» .....	54	16027	άνεχ. Νυ. Φραγκίκον 24 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Μονάρκ» .....	68	48935	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρόν» .....	53	12696	έφθ. Βίλεμπαταν 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρονές» .....	53	12712	άνεχ. Σπέτζια 25 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαρονέτ» .....	52	11524	άνεχ. Εσκραβος Ρίζερ 14 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νοτ Ατλαντικ» .....	63	15921	οιήλης Παναμά 24 'Ιουλ. διά Άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ» .....	56	14839	άνεχ. Χόρ αλλ' Λιμάγια 10 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκι» .....	52	10930	άνεχ. Χαβρον 23 'Ιουλ. διά Έρζεβ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστα» .....	64	39066	άνεχ. Χόρ αλλ' Λιμάγια 14 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέιρο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Πρίνοες» .....	66	40884	άνεχ. Ορπορτ (Μπαχ.) 20 'Ιουλ. διά Βούμάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαν» .....	57	10189	άνεχ. Λός Αντζελες 11 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανμπημ» .....	58	10139	άνεχ. Λός Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Σανραΐζ» .....	58	10077	άνεχ. Όζακαν 19 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ατλαντικ» .....	63	15985	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ» .....	56	10087	οιήλης Παναμά 25 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήτ Ατλαντικ» .....	64	15977	έφθ. Κολούμπια Ρίζερ 24 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Θάλκον» .....	59	10505	άνεχ. Κόμπε 10 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρυ» .....	60	10505	έφθ. Αστόρια 18 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρήντομ Σίππιγκη» .....	62	10522	άνεχ. Μενά 'Αχμαντί 9 'Ιουλ. διά Θώλευ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπαρός» .....	67	45321	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΑΤΡΑΞ (Κυπρ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακαδασ» .....	51	8867	άνεχ. Αδάναν 3 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΑΥΓΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρια» .....	43	7257	άνεχ. Γκάλεστον 20 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωχ. παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλέρ» .....	56	10312	άνεχ. Μεσσηνα 14 'Ιουλ. διά Σιδνεύ
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία» .....	40	26315	άνεχ. Ντακάρ 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΧΑΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Απόδολος Ανδρέας» .....	56	7974	έφθ. Κέιμ 22 'Ιουλ.
ΑΧΙΛΛΕΙΤ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούλια» .....	50	5695	άνεχ. Πορτ Τζεντίλ 23 'Ιουλ.
ΒΑΚΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ» .....	41	5281	άνεχ. Θεούτα 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλληνικά συμφέροντα» .....	37	5268	έφθ. Ραγκούν 6 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα» .....	33	5432	οιήλης Κώνων) πολιν 10 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΤΩΡΩΝ δ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκη» .....	44	7192	άνεχ. Φιλαδέλφειον 17 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΒΕΓΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο» .....	51	10671	άνεχ. Γκάλεστον 22 'Ιουλ. διά Ράς Σουκέιρ
ΒΕΓΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον» .....	48	15794	έφθ. Φιλαδέλφειον 22 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βένους» .....	53	12897	άνεχ. Φράκροπ 8 'Ιουλ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιβ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα» .....	60	3068	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιριάριο» .....	41	6339	εις Μορμουγκάο άπο 28 Μαΐου
ΒΗΤΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας» .....	43	6490	άνεχ. Χαϊδα 30 'Ιουν.
ΒΙΚΤΡΙΞ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βέλληνικά συμφέροντα» .....	45	7313	άνεχ. Βενετίαν 24 'Ιουλ. διά Αλεξάνδρειον
ΒΙΚΤΟΡΙΑ I .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιντ Ήτ» .....	49	1592	άνεχ. Φορμάντα 28 'Ιουν. διά Αμδουργόν
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο» .....	64	15288	άνεχ. Τζιμπούτι 22 'Ιουλ. διά Ράς Σουκέιρ
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερς» .....	42	6749	έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουλ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο» .....	45	3736	άνεχ. Βεραρκούζ 23 'Ιουλ. διά Μπάκα Γκράντε
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανσός» .....	58	27372	έφθ. Αμδουργόν 26 'Ιουλ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάκω» .....	56	11625	άνεχ. Αμδουργόν 26 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριουσύλα» .....	68	31093	άνεχ. Τούμπα 2 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΒΡΑΧΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μανόδας» .....	53	5608	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Ιουλ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνι» .....	56	8615	άνεχ. Παναμάρ 26 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΙΤΩΝΗΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ Φ. Λ.» .....	44	7243	άνεχ. Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. διά Ραγκούν
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο» .....	64	33375	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 10 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΒΥΖΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε» .....	42	7272	έφθ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ.
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ .....		«Μονρόβια Σίππη Κόμπουν» .....	68	29200	έφθ. Τάιν 25 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	25988	οιήλης Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	64	32231	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 26 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντες» .....	56	9462	έφθ. Καλκούτταν 23 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΤΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε» .....	47	2094	έφθ. Πορτ Μπούκ 24 'Ιουλ.
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα» .....	55	9462	διηλήσ Παναμάρ 25 'Ιουλ. διά Λίρκεν
ΓΕΩΝΙΚΗ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	63	30650	άνεχ. Λονδίνον 19 'Ιουλ. διά Τομπρούκ
ΓΕΩΡΓΕΑ .....	(N.A.T.)	έτ. Παπαδάκη .....	39	10021	εις Ζάνταν άπο 7 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	έφθ. Γιαβάτα 25 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο» .....	67	15414	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 13 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον» .....	48	1911	άνεχ. Θλώσικ 20 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια» .....	66	30647	οιήλης Ούσαντ 17 'Ιουλ. διά Περιοίκον Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Οίλα» .....	54	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εδερέστ» .....	35	5028	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΑΝΗΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τκόλτγουντι» .....	31	2841	έφθ. Μουπάσα 6 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Φούναρης & Σία» .....	46	2701	εις Πειραιά άπο 1 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν» .....	41	5270	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 19 'Ιουλ. διά Καμαίσι
ΓΙΑΝΝΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενικ Σίππη & Ιντάστρ.» .....	44	7150	άνεχ. Αυπιτζάν 16 'Ιουλ. διά Ντάρμπιταν
ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	39	10051	έφθ. Αμδουραν 26 'Ιουλ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια» .....	40	7188	άνεχ. Λαύριον 9 'Ιουλ. διά Μπουργκάκες
ΓΙΟΡΓ ΣΕΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» .....	45	7240	έφθ. Μουπάσα 6 'Ιουν.
ΓΚΑΛΩΜΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια» .....	45	6793	εις Πειραιά άπο 2 Ιαν.
ΓΚΑΛΩΜΑ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Μαριτάιμ» .....	49	6793	έφθ. Καλκούτταν 21 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκορυ» .....	52	10381	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ» .....	63	7237	έφθ. Βαρκελώνη 28 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΤΑΝ ΣΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άστρος» .....	60	8337	άνεχ. Κέιπ Τάουνος 4 'Ιουλ. διά Σάν 'Αντώνιο
ΓΚΛΟΡΙΤΑΝ ΓΗΓΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόγκρες» .....	43	7277	έφθ. Βρινδήσιον 19 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΓΚΛΟΡΙΤΑΝ ΣΚΑΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βγύρκο» .....	67	48747	άνεχ. Μπριούμπαιν 20 'Ιουλ. διά Χοινκάκην
ΓΚΟΑΝΤ ΣΚΑ'Υ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβλάνης» .....	42	2808	άνεχ. Μομπάσα 24 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΓΚΟΑΝΤ ΣΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόδη» .....	44	11873	έφθ. Γιούστον 16 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΓΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	59	22941	διηλήσ Μπρούνομπουτελ 24 'Ιουλ. διά Ινδίσιον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΑΛΕΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ» .....	59	15397	άνεχ. Ιβάκουν 15 'Ιουλ. διά Ινδονησίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΤΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούντεν» .....	39	6281	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόθοκο» .....	59	11893	άνεχ. Νεάπολιν 25 'Ιουλ. διά Ροζάριο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορινθιαν» .....	57	21851	έφθ. Στεττίνον 20 'Ιουλ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σλώνια» .....	45	3941	εις Πειραιά άπο 24 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σομ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Πενίνουσαληρ» .....	58	4211	έφθ. Κοκούρα 16 'Ιουλ.
ΓΛΑΥΚΗ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόδη» .....	64	15282	έφθ. Γιούστον 16 'Ιουλ.
ΓΟΥΦΟΝΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	διηλήσ Μπρούνομπουτελ 24 'Ιουλ. διά Ινδίσιον
ΓΟΥΦΟΣΤΕΡΟΥ ΗΓΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρόγινα» .....	53	21577	άνεχ. Ιβάκουν 15 'Ιουλ. διά Ινδονησίαν
ΓΟΥΦΟΣΤΕΡΟΥ ΗΓΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φαιμάρουντ» .....	43	14313	άνεχ. Παναμά 21 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΦΟΣΤΕΡΟΥ ΗΓΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάλεψ» .....	57	26032	άνεχ. Χάρηκ 21 'Ιουλ. διά Ράς Λανούφ
ΓΟΥΦΟΣΤΕΡΟΥ ΗΓΚΛ ΒΥΓΓΡΟ					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιάς»	54	27277	εις 'Αμβούργον ἀπό 29 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλη»	57	14317	ἀνεχ. Ρόττερντα 26 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	53	21284	ἔφθ. 'Αινούρτεν 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΣΠΑΡΟΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ομοιάλη»	62	11971	διπλήθε 'Ακρωτήριον 14 'Ιουλ. διά Ντάς 'Αιλαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ 5.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαίφου»	57	25490	ἀνεχ. Ρόττερντα 23 'Ιουλ. διά Περοίκον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	25357	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣΔ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιμογενῆς»	57	26031	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 17 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26031	ἀνεχ. Ούμ Σαιδ 2 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπιλή»	58	25222	ἀνεχ. Μπάνιας 19 'Ιουλ. διά Ουάιτγκεϊτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	ἀνεχ. Πόρτ Κεμπλα 13 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΣΕΥΤΗ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Θώρη»	50	18802	ἀνεχ. Άμπούργον 11 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Λύσσανδρος»	49	18802	ἀνεχ. Σίδενε 22 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοῦντνεν»	50	25360	ἔφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Πιννελόπη»	49	18802	ἀνεχ. 'Ιναγκούα 23 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία»	50	18802	ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΛ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	ἀνεχ. Ούμ Σαιδ 20 'Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	ἀνεχ. Γκλάντονοս 19 'Ιουλ. διά 'Αμαγκασάκι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπάννερ»	58	20546	ἔφθ. Γένοβαν 25 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μπιούτυ»	57	27902	ἀνεχ. Θώλευ 22 'Ιουλ. διά Σκαραμαγκά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξης»	57	20533	ἀνεχ. Μόντρεαλ 25 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΤΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αγκάτε»	67	22549	ἀνεχ. Σέρρειν 'Αιλαντ 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρπικορν»	67	23064	ἀνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζεισερ»	68	23000	ἀνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 11 'Ιουλ. διά Φουκουγιάμα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΓΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρα»	68	23064	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένινι»	67	23064	ἀνεχ. Βακαράμα 17 'Ιουλ. διά Παναμᾶ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιν»	67	22549	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Πιγί»	49	13956	ἔφθ. Γένοβαν 11 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ηστον»	58	11201	ἀνεχ. Ούμ Σαιδ 10 'Ιουλ. διά Ρίθερ Σαιντ Λώρενς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	55	20165	φθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νιουφέιν»	58	11200	διπλήθε Φλόσικιν 19 'Ιουλ. διά Η.Π.Α.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα Σ.»	58	25888	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ Σ.»	54	20585	ἔφθ. Πόρτλαντ (Με) 26 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	64	47344	ἀνεχ. Μένο 'Αχμαντί 28 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	59	9171	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Πόρτ Καρτίε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιλόν»	65	49437	ἔφθ. Γιοκασία 18 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράνθιλ»	52	12705	ἔφθ. Νιγκάτα 25 'Ιουλ.
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	50	10180	ἔφθ. Ρίο 'Ιανείρο 19 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	50	3364	εἰς θέσιν 20.22 N - 2.55 A 24 'Ιουλ.
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		έτ. «Ούτρε Μέρ»	18	1545	εἰς Βάρναν ἀπό 15 Αὔγ. 1967
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ»	54	11747	ἔφθ. Ρόττερνταν 26 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ.	53	12705	ἀνεχ. Ντόρμπαν 9 'Ιουλ. διά Περοίκον Κόλπον
ΔΑΝΤΗΣ (π.)		έτ. «Βαλμαρέντα»	44	7207	ἔφθ. Μπλέιρ 8 'Ιουλ.
ΔΑΩΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οβεραρίσι Μίνεραλς	63	30886	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΔΕΛΦΙΝΙ (π.)		έτ. «Μπριστολ»	44	7235	προσπήραζεν έξωθι Όζάκας 15 Φεβρ.
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	διπλήθε Πανομάρ 25 'Ιουλ.
ΔΕΣΣΟΠΟΙΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστέριά»	54	8710	διπλήθε Μπρούνομπούτελ 25 'Ιουλ. διά Γδυνία
ΔΗΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριοντον»	59	10527	εἰς Αμδούργον ἀπό 28 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΔΗΝΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	'Α) φοι Σιγάλα	29	2935	ἔφθ. Τριπολι (Λιθάνης) 20 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑ		έτ. «Μαρκρέντο»	68	9528	ἀνεχ. Ιμιγκαμ 24 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)		έτ. «Τζένερα Ναϊγκικ.»	53	7829	ἔφθ. Νάντντα 24 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Κυριανού	43	7187	ἔφθ. Καλκούταν 19 'Ιουλ.
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δίανα»	52	3695	ἔφθ. Πουέρτο Μπάρριος 20 'Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	ἀνεχ. Νεαπόλιν 13 'Ιουλ. διά Μπεζάια (Μπουζι)
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	ἀνεχ. Ντόρμπαν 13 'Ιουλ. διά Η.Π.Α.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 17 'Ιουλ.
ΔΩΡΑ (κυπρ.)		έτ. «Κνωσσός»	51	1272	ἀργεί Τούκιρον 27 'Ιουλ. διά Κόρπους Κριότι
ΔΩΡΙΕΥΣ		έτ. «Δωριεύς»	58	6331	ἀνεχ. Κουζ Μπαιν 25 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΣ Δ. ΑΠΑΛΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	ἀνεχ. Τουτζικούν 27 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΕΒΗ ΑΝΤΟΝΑΤΟΥ (Κυπρ.)		έτ. «Αγήνωρι	58	9431	ἀνεχ. Θέσσατα 19 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ανίθος»	48	1895	ἀνεχ. Γιαστάτα 26 'Ιουλ. διά Κουνταματσοῦ
ΕΒΗ Λ.		έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	ἔφθ. Τομπάτα 25 'Ιουλ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιρέμερο»	67	14845	ἀνεχ. Λέκυρον 17 'Ιουλ. διά Θεσσαλίαν
ΕΒΜΑΡ		έτ. «Μονρόδια»	57	13711	ἀνεχ. Ήτζεκαρ 13 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΕΒΡΟΣ		έτ. «Φουντείσιον Αρμαντόρες»	43	8184	ἔφθ. Καλκούταν 26 'Ιουλ.
ΕΘΟΝΟΣ		έτ. «Νόρθ Ατλαντικ»	63	15983	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. διά Τζάκοσονδιλ
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ντρέικ»	56	10329	ἀνεχ. Σάντος 11 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευού»	47	2636	ἀνεχ. Αγκόνα 17 'Ιουλ. διά Μάντοεστερ
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελειάζον»	56	10289	ἔφθ. Κόμπε 26 'Ιουλ.
ΕΑ ΜΙΝΑ (Λιθάν.)		έτ. «Λιμπανέζ»	53	3627	ἀνεχ. Λέκυρον 17 'Ιουλ. διά Θεσσαλίαν
ΕΑ ΤΟΡΟ (κυπρ.)		έτ. «Φόρ Γουιντς Κάρριερς»	30	5949	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τένεσι	43	7263	άργει Σπέτζια από 6 Μαρτ.
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	21913	ἀνεχ. Ντόρμπαν 19 'Ιουν. διά Η.Π.Α.
ΕΛΕΝΗ (π.)		έτ. «Ατλαντίς»	67	27989	ἀνεχ. Ντάκαρ 27 'Ιουν. διά Περοίκον Κόλπον
ΕΛΕΝΟΩΡΑ (π.)		έτ. «Προγκρέσιθ	44	7648	ἀνεχ. Ήτζεκαρ 8 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας Μπαιν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεαν Τράνσορπτ	58	20830	ἀνεχ. Νεαν 'Υόρκην 13 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	34	4163	ἀνεχ. Ντόρμπαν 19 'Ιουν. διά Πονάντα
ΕΛΙΑΝΑ		έτ. «Αμπελούς»	56	13066	ἀνεχ. Λός Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας Μπαιν
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)		έτ. «Κόρονς»	58	8370	ἔφθ. Βάντο 21 'Ιουν. διά ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		έτ. «Τζόύταντ»	60	10660	ἀνεχ. Καζαμπλάνκα 16 'Ιουλ. διά Γουϊκλούν
ΕΛΛΗ (δ.)		έτ. «Φάραλον»	52	11466	εἰς θέση 17.55 N - 86.50 A 25 'Ιουλ. διά Σαγκάπων
ΕΛΛΗΝΗ		έτ. «Σάγκα»	56	10312	ἀνεχ. Γκρελεστών 24 'Ιουλ. διά Σαγκάπων
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βάπλαρ»	35	4963	ἔφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΕΠΙΣΙ ΕΠΙΣΙ (δ.)		έτ. «Βάνκουαρντη	55	11936	ἀνεχ. Τούμπα 23 'Ιουν. διά Ντάρεν
ΕΡΝΑ		έτ. «Βάναντο»	60	8539	ἀνεχ. Νουμέα 12 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΕΡΝΙΚ'	(N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	50	30332	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 'Ιουλ. διά Τούμπα
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ριταλέν»	43	7199	διπλήθε Πονάντα 30 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΑ		έτ. «Ρόκετ»	47	3497	ἔφθ. Σπάδα 20 'Ιουλ. διά Σέτε
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (N.A.T.)		έτ. «Ατλαντίς»	64	29396	ἀνεχ. Βογκαλτάρη 15 'Ιουλ. διά Κούβα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	ἀνεχ. Ρόττερνταν 14 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (παν.)		έτ. «Παναγία»	42	2720	εἰς ζόντερμποργκ ἀπό 18 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάν.)		έτ. «Λέανδρος»	19	3858	ἔφθ. Γέιμπο 8 'Ιουλ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)		έτ. «Πασιφίκ Οίλλα»	66	38339	ἀνεχ. Λάγκος 24 'Ιουλ. διά Μένα Θεμαντί
ΕΥΕΓΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυ»	54	11208	ἀνεχ. Μουτσούρε 21 'Ιουν. διά Περοίκον Κόλπον
ΕΥΕΓΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34593	ἔφθ. Μπορντάρη 21 'Ιουλ.
ΕΥΕΓΝΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Ποσειδών»	46	2524	ἀνεχ. Ντάκαρ 2 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΕΥΕΓΝΙΑ Γ.		έτ. «Καλόζα»	56	10053	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΕΓΝΙΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Ατλαντίκ - Οίλλα»	54	19406	ἀνεχ. Λά Πλάτα 8 'Ιουλ. διά Περοίκον Κόλπον
ΕΥΕΓΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)		έτ. «Κόμπουργκ»	56	30150	ἀνεχ. Χόρ άλ Αμάγια 7 'Ιουλ. διά Σταδάγκερ
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)		έτ. «Μάγκνα»	64	35520	ἀνεχ. Χόρ άλ Αμάγια 7 'Ιουλ. διά Μίνα άλ Φαχάλ
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια»	59	9003	ἔφθ. Βανκούρερ 22 'Ιουλ.
ΕΥΡΠΙΔΗΣ (παν.)		έτ. «Εύριπον»	44	1876	ἀνεχ. Αντεγ 25 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοιάς»	43	2896	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΕΣΟΥ (δ.)		έτ. «Εύσταθος»	55	12579	ἀνεχ. Λά Πλάτα 8 'Ιουλ. διά Περοίκον Κόλπον
ΕΦΥΡΑ (δ.)		έτ. «Ρεύμάρη»	49	17613	ἀνεχ. Αρόύπολη 20 'Ιουλ. διά Σάιν Πέτερμπορούργκ
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτιωρ»	65	35527	ἀνεχ. Μένα άλ Αμάγια 7 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ
ZANETÀ II					

ΗΓΚΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανεουρόβοι» . . . . .	55	20216	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΗΒΗ	(κυπρ.)	έτ. «Οσεαν Θράύτερς» . . . . .	68	28774	άνεχ. Βιτορία 19 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΗΛΙΑΣ Δ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον» . . . . .	50	3343	έφθ. Σόρελ 9 'Ιουλ.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	Δάρδανος . . . . .	48	4574	έφθ. Μη. Λύρες 24 'Ιουλ.
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Ισλά Θραγκάντοιοι» . . . . .	65	23535	άνεχ. Βακαγιάμα 20 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Άγιοτρ.)
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεθότο» . . . . .	44	15419	έφθ. Σάντα Μόρτα 6 'Ιουλ.
ΟΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	«Ηοτ & Γουέστ Αφρικα» . . . . .	46	7369	έφθ. Βάντο 15 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΟΑΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Στάρ» . . . . .	43	7250	έφθ. Σουγκέι Μουάρ 3 'Ιουλ.
ΟΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεανμάρις» . . . . .	49	5685	άνεχ. Μπέιρα 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΟΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων» . . . . .	57	10316	έφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ.
ΟΑΣΟΣ ΑΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος» . . . . .	52	12057	άνεχ. Σιμονοσεκι 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουερενα» . . . . .	44	7286	άνεχ. Άδανα 9 'Ιουλ. διά Νουεσίταλ
ΟΕΩ (δ.)		έτ. «Θεοδόσιος» . . . . .	54	12016	άνεχ. Καράκας Μπαιν 5 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΟΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή» . . . . .	57	20414	διπλής Ακρωτήριον Καλῆς ΕΠΙδίσ 15 'Ιουλ. διά Δουνκ.
ΟΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	63	34146	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπτούνια» . . . . .	65	27960	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ. διά Σάν Νικολάς Μπαιν
ΟΕΟΚΑΛΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντινάνικο» . . . . .	40	5226	διπλής Φλώσικ 24 'Ιουλ. διά Τερνούζεν
ΟΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή» . . . . .	65	18607	άνεχ. Αμέρεραν 9 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΟΕΟΜΙΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράρερος» . . . . .	54	11234	άνεχ. Νέαπολιν 26 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν
ΟΕΟΝΥΜΦΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατλάντικα» . . . . .	43	7188	έφθ. Κολόμπο 17 'Ιουλ.
ΟΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή» . . . . .	58	26653	διπλής Ακρωτήριον 20 'Ιουλ. διά Μαυρίκιον
ΟΕΤΙΣ		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	60	8461	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο» . . . . .	62	14151	έφθ. Χάμπτον ρόδις 26 'Ιουλ.
ΟΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ» . . . . .	55	2740	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΥΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμέρα» . . . . .	43	2015	έφθ. Χίρας 9 'Ιουλ.
ΟΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ» . . . . .	44	7259	έφθ. Τοιταγκόν 30 'Ιουν.
ΟΡΗ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρίαν» . . . . .	43	8443	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 23 'Ιουλ. διά Χουέλθα
ΘΥΕΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπις» . . . . .	66	40933	άνεχ. Μπάχια Μπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΘΩΜΑΣ Κ.		έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ» . . . . .	61	14218	έφθ. Μπάρρο 28 'Ιουλ.
ΙΑΝΟΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια» . . . . .	53	11713	άνεχ. Κριστοπόλ 27 'Ιουλ. διά Πουνταρέναλ
ΙΩΑΚΑ ΑΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιβάκοι» . . . . .	47	7426	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ.
ΙΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόπι» . . . . .	50	12540	άνεχ. Νέαπολιν 26 'Ιουλ.
ΙΩΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιβάκα Σ.» . . . . .	51	12540	διπλής Παναμά 18 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΙΩΑΚΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα» . . . . .	53	12906	άνεχ. Λάς Πάλμας 26 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΙΛΕΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ» . . . . .	37	5925	εις Σαΐγκον από 21 Απρ.
ΙΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον» . . . . .	47	4962	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΙΜΥ (Λιβάνου)		έτ. «Ασούνιανοι» . . . . .	20	2253	έφθ. Νέαπολιν 26 'Ιουλ.
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσοπούκιο» . . . . .	44	12646	διπλής Παναμά 26 'Ιουλ.
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ» . . . . .	59	22557	έφθ. Πόρτ Σουδάν 23 'Ιουλ.
ΙΟΝ		έτ. «Ιον» . . . . .	49	4719	άνεχ. Τράφαλγκαρη 30 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρη» . . . . .	56	10414	άνεχ. Χώρ αλ 'Αιγαίου 16 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδημικη» . . . . .	65	30516	διπλής Παναμά 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια» . . . . .	67	20959	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 24 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ» . . . . .	63	13516	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 22 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεομο» . . . . .	53	13555	άνεχ. Τενερίφην 18-22.12.8 - 89.20 Δ 8 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑ-ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια» . . . . .	66	20959	άνεχ. Βαλτιμόρη 22 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφαίρη» . . . . .	56	10422	άνεχ. Κελούμπια ρίθερ 17 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ		έτ. «Μπεντρόφορτη» . . . . .	63	13517	άνεχ. Νέαν 'Ορκρην 18 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρυνζόσεαν» . . . . .	53	15826	διπλής Παναμά 22 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσάνικη» . . . . .	53	22531	άνεχ. Λάς Πάλμας 11 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΙΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλουτσόερ» . . . . .	66	45280	άνεχ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουλ. διά Σαθόνα
ΙΡΙΣ		έτ. «Παραισιμάρη» . . . . .	33	3946	διπλής Γιρόλατρας 25 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρό» . . . . .	58	10077	άνεχ. Τάσουνδηλ 25 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΣΠΙΩΤΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδα» . . . . .	43	7297	ίδε «ΛΩΡΕΛΑ」 ώς μετωνυμάθην
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράνεαν» . . . . .	68	16046	διπλής Παναμά 22 'Ιουλ. διά Μόζι
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα» . . . . .	67	44646	άνεχ. Φώλευ 30 'Ιουν. διά Μάρχα έλ Μπρέγκα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιούδανι» . . . . .	42	7020	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρπη» . . . . .	44	2850	άνεχ. Σκάρεμπακ 22 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμα» . . . . .	57	12618	έφθ. Κόμπη 27 'Ιουλ.
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	47	4760	εις Βούρδην από 21 Μαρτ.
ΚΑΑΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάανθος» . . . . .	53	7457	άνεχ. Ντακάρ 19 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)		έτ. «Καβαλάρη» . . . . .	48	4804	άνεχ. Σιγκαπούρην Ρόδης 29 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα» . . . . .	43	7237	έφθ. Μασσαλίαν 23 'Ιουλ. διά Αδελαΐδα
ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΘΕ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικη» . . . . .	49	6740	έφθ. Λίθερπουλ 23 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καβο» . . . . .	44	7638	άνεχ. Λέγκορα 21 'Ιουλ. διά 'Αλγερίαν
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα» . . . . .	49	10027	εις θεών 21.12.8 - 89.20 Δ 8 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη» . . . . .	57	10122	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)		έτ. «Οθερόπιτ Τάνκοπι» . . . . .	30	2377	διπλής Θέρονταπ Αίλαντ 24 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΘΡΙΝ Α' ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνι Μαριτάιμ» . . . . .	64	10864	άνεχ. Ντάκαρ 13 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΚΑΤΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθινη» . . . . .	67	43231	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΚΑΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικημαρ» . . . . .	46	1921	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πεντρέγκαλο» . . . . .	65	23524	άνεχ. Βανκούβερ 25 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερόλευ» . . . . .	55	11991	άνεχ. Μαλάγα 24 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιονι» . . . . .	53	13469	άνεχ. Τενερίφην 12 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΑΛΗ ΕΛΠΙΣ (σομ. Γιάρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφινάτζη» . . . . .	37	4766	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Β. Κορέαν
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κράφτ» . . . . .	39	4664	άργει Βεμάπον από 28 Μαρτ. 1967
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα» . . . . .	67	34498	άνεχ. Μαλάγα 24 'Ιουλ. διά Χάρυκ "Αίλαντ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ» . . . . .	57	8774	άνεχ. Χάρυκ "Αίλαντ 25 'Ιουν. διά Μπατάν
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» . . . . .	67	44708	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΚΑΜΠΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπεγκάσο» . . . . .	43	5301	έφθ. Ρούέν 22 'Ιουλ.
ΚΑΝΤΙΜΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος» . . . . .	41	7401	έφθ. Γέιμπο 21 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καντιμίδο» . . . . .	48	5144	έφθ. Αλέξανδρειαν 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο» . . . . .	50	3913	διπλής Παναμά 30 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.» . . . . .	57	24854	εις ταξίδια Ράς Σουκείρ - Αντεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	55	24420	διπλής Ούσαντ 24 'Ιουλ. διά Ράς ές Σιδέρη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέρτο» . . . . .	43	2874	έφθ. Αλέξανδρειαν 20 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΝΕΛΗΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ» . . . . .	50	6904	άνεχ. Βιζαγκαπατάνη 25 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Βολκάνικα» . . . . .	68	23666	άνεχ. Κούαλα Ρούπιν 20 'Ιουλ. διά Τομπάτα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο» . . . . .	50	3910	έφθ. Κολόμπο 25 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάρτοπορ» . . . . .	61	25409	διπλής Παναμά 30 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι» . . . . .	56	20899	έφθ. Αίλαντ 21 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ .	(N.A.T.)	έτ. «Φρούτερα» . . . . .	65	18995	άνεχ. Μένα 'Αχμαντ 22 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σίππιγκ» . . . . .	31	1871	άνεχ. Μπιμπάντ 16 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμόντες» . . . . .	46	8147	άνεχ. Βίλεμαντ 10 'Ιουλ. διά Σαντάντερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ» . . . . .	54	11676	άνεχ. Κόμπε 18 'Ιουλ. διά Σαντάκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΙΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούτι» . . . . .	44	5184	άνεχ. Βαλτιμόρη 13 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελονφάρερς» . . . . .	61	13408	άνεχ. Σάν Πάλμα . . . . .
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμα» . . . . .	43	8527	άνεχ. Ελλαμπίνα 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαμπίνα» . . . . .	66	19827	άνεχ. Σαΐν Τζών (Ν.Β.) 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ» . . . . .	56	3401	άνεχ. Μπουράν 21 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάδι» . . . . .	58	14606	άνεχ. Γιοκοχάμα 14 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΚΑΣΤΕΛΑΙΑ (κυπρ.)		έτ. «Γιαννίκος» .			

ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος» .....	64	29797	διπλήσε Σάουθεντ 20 'Ιουλ. διά Τομπρούκ άνεχ. Τεργέστην 24 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 25 'Ιουλ.
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρη» .....	58	20487	διπλήσε 'Ακρωτήριον 20 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντρ άνεχ. Νορεδούντηπον 29 'Ιουν. διά Μένα 'Ακρωτά έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανα» .....	49	8378	έφθ. Κολόμπο 19 'Ιουλ. άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 9 'Ιουν.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλ.' Τσαθλίρης .....	56	23232	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 25 'Ιουλ.
• ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ» .....	27	5411	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν έφθ. Κολόμπο 19 'Ιουλ.
ΚΛΕΑΝΘΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουΐντ» .....	60	22860	έφθ. Βενετίαν 4 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Κλειώ» .....	59	10400	άνεχ. Ντώρμπαν 29 'Ιουν. διά Μένα 'Ακρωτά έφθ. Μόντρεαλ 20 'Ιουλ.
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλινα» .....	51	7651	έφθ. Κολόμπο 19 'Ιουλ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	38	7666	έφθ. Βενετίαν 4 'Ιουλ.
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότα» .....	58	22129	άνεχ. Ντώρμπαν 26 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 9 'Ιουν.
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα» .....	43	7176	έφθ. Κολόμπο 19 'Ιουλ.
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα» .....	53	10164	έφθ. Τζιμπούτην 26 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουμπλα» .....	43	7250	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 24 'Ιουλ.
ΚΟΝΣΟΝΕΐΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονονεΐνς» .....	53	12062	διπλήσε 'Ιμπρατάρη 8 'Ιουλ. διά Καρράρα άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουλ. διά Τεργέστην άνεχ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέσιον» .....	52	11755	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Αρούμπα άνεχ. Λάς Πάλμας 11 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο έφθ. Λομπίτο 22 'Ιουλ.
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλορους» .....	56	12843	έφθ. Αμερέσιον 17 'Ιουλ.
ΚΟΡΘΙ	(N.A.T.)	έτ. «ΟΣίλιαρ» .....	41	5173	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκεδάμη» .....	44	7239	διπλήσε Ούσαντ 3 'Ιουν. διά Περαιώκον Κόλπον έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρβιγκορ» .....	44	4296	διπλήσε 'Ιμπρατάρη 8 'Ιουλ. διά Καρράρα άνεχ. Ράς Σουκείρ 19 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	63	30705	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Αρούμπα άνεχ. Ντακάρ 9 'Ιουλ. διά Ινδίαν
ΚΟΡΕΑ Ι-Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτέρν Ση Τράνσπορτ» .....	45	7176	έφθ. Αμερέσιον 17 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομος» .....	62	15000	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη» .....	49	7478	διπλήσε Ούσαντ 3 'Ιουν. διά Περαιώκον Κόλπον έφθ. Βομβάνι 21 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ» .....	57	17827	έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ.
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ» .....	44	14878	διπλήσε 'Ιμπρατάρη 8 'Ιουλ. διά Καρράρα άνεχ. Ντακάρ 22 'Ιουλ. διά Τεργέστην άνεχ. Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθα» .....	53	10000	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Αρούμπα άνεχ. Λάς Πάλμας 11 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο έφθ. Λομπίτο 22 'Ιουλ.
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	56	24304	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» .....	57	4031	διπλήσε Ούσαντ 3 'Ιουν. διά Περαιώκον Κόλπον έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν» .....	56	13895	έφθ. Βεγκεσάκ 17 'Ιουλ.
ΚΥΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλιο» .....	57	24305	έφθ. Αμμώχωστον 28 'Ιουν.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	43	6996	νεχ. Κολόμπο 22 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορορίκο» .....	43	7239	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον έφθ. Πειραιά 20 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα» .....	52	7489	έφθ. Μοντρόραν 17 'Ιουλ.
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένον» .....	36	3149	άνεχ. Τέμα 23 'Ιουλ. διά Λάγκος έφθ. Ρότερνταμ 26 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορδαμύλιαν» .....	51	2644	άνεχ. Ρίο 'Ιανέιρο 25 'Ιουλ. διά Βιτόρια άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπριγκη» .....	54	11743	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 'Ιουλ. διά Μένα 'Ακρωτά άνεχ. Επότρητον 22 'Ιουλ. διά Γδύνια
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλο Ζαΐρ» .....	48	3455	έφθ. Τάγκα 25 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς» .....	64	34827	διπλήσε Μπρούνομπουτελ 19 'Ιουλ. διά Βέντοπιλς άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβράζον» .....	51	2430	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτέζ έφθ. Λιοσάνηαν 22 'Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεανώ» .....	47	2586	άνεχ. Αρούμπα 13 'Ιουλ. διά Κούζ Μπαιν άνεχ. Μπρέμπραχεν 23 'Ιουλ. διά Μπ. "Αύρες
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλίκηπι	53	10918	άνεχ. Λύμπεκ 22 'Ιουλ. διά Γδύνια έφθ. Τάγκα 25 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ» .....	56	3430	έφθ. Σάντον 10 'Ιουλ.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοστικού» .....	39	2993	άνεχ. Τριπολίτην (Λιβύνς) 15 'Ιουλ. διά Λαττάκια άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νιού Ρός
ΛΑΙΑΝΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα» .....	50	8530	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Βομβάνη άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρῆλακ» .....	53	3374	άνεχ. Κοιν 18 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	άνεχ. Κόμπε 22 'Ιουλ. διά Κεσλόγκ διπλήσε Πλανάρια 27 'Ιουλ.
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνον» .....	59	27462	έφθ. Σάντον 10 'Ιουλ.
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στηνώχη» .....	61	34185	άνεχ. Τριπολίτην (Λιβύνς) 15 'Ιουλ. διά Λαττάκια άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νιού Ρός
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδιόσε» .....	44	8089	άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νιού Ρός άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Βομβάνη άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα» .....	56	23880	άνεχ. Κοιν 18 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέάρα» .....	48	9181	άνεχ. Τάγκα 25 'Ιουλ.
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Επαπριορ» .....	44	10566	έφθ. Σάντον 10 'Ιουλ.
ΛΕΓ'ΙΚ ΚΑΤΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμοκι» .....	44	10393	άνεχ. Τριπολίτην (Λιβύνς) 15 'Ιουλ. διά Λαττάκια άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νιού Ρός
ΛΕΓ'ΙΚ ΛΟΥΣΕΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επαπριορ» .....	45	2321	άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νιού Ρός άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΛΕΛΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Πρόδυκρες Κ.» .....	48	2563	άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Νιού Ρός άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Βομβάνη άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΛΙΑΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Λένα» .....	53	13406	άνεχ. Κοιν 18 'Ιουλ. διά Χάργκ 'Αιλαντ άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΛΙΜΠΕΡΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	57	10499	άνεχ. Τάγκα 25 'Ιουλ. διά Κεσλόγκ άνεχ. Ντώρμπαν 24 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	67	28776	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 'Ιουλ. άνεχ. Μόντρεαλ 24 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΛΟΙΓ'ΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Θρέύτερς» .....	53	12577	άνεχ. Γιούκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον άνεχ. Θέουτα 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	42	2881	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον έφθ. Βομβάνι 28 'Ιουν.
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν» .....	43	7266	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουλ. διά Κερότον (Κονέκτικατ) άνεχ. Καζαμπλάνκα 25 'Ιουλ. διά Καλιάρι
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρίκον Σπηνιγκ» .....	58	16241	άνεχ. Χάλιφας 21 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Ν.Β.) άνεχ. Πούλο Μπούκων 19 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρο» .....	42	7252	άνεχ. Σασέμπο 15 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον άνεχ. Λίζαρπτ 30 'Ιουν. διά Χάλιφας
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεσίτον» .....	57	20730	άνεχ. Σασέμπο 15 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον άνεχ. Πειραιά 25 'Ιουλ. διά Καλιάρι
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελέσιον» .....	54	10024	άνεχ. Καζαμπλάνκα 20 'Ιουν. διά Τόκιο άνεχ. Κέιπ Τάουν 16 'Ιουν. διά Ζόντερντορ
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη» .....	53	12857	άνεχ. Κέιπ Τάουν 16 'Ιουν. διά Ζόντερντορ άνεχ. Λίζαρπτ 21 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ
ΛΩΡΕΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λωρέλ» .....	43	7297	άνεχ. Τάγκα 25 'Ιουλ. διά Αγκουμάντα άνεχ. Μπαρμπάντος 13 'Ιουλ. διά Τόκιο έφθ. Κέιπ Τάουν 20 'Ιουν. διά Ζόντερντορ άνεχ. Λίζαρπτ 21 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» .....	67	44646	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 15 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ άνεχ. Γιούκοχάμαν 9 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτην ΗΠΑ άνεχ. Πιγκάλ 16 'Ιουλ. διά Κιουραράδο άνεχ. Αυμέρσον 17 'Ιουλ. διά Ές Ζουετίνα
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Άτλαντικ» .....	63	15983	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Μασασάλιαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	13592	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόκ άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 23 'Ιουλ. διά Χάλιφας
ΜΑΙΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανίκ Π.Κ.» .....	58	24065	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 'Ιουλ. διά Αγκουμάντα άνεχ. Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Ζόντερντορ
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότη» .....	48	4575	άνεχ. Κέιπ Τάουν 16 'Ιουλ. διά Ζόντερντορ άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Καρνικά» .....	47	4535	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα» .....	43	7145	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνα» .....	43	7255	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Κάρυκο» .....	57	20564	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούρδα» .....	43	15404	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΓΚΩ	(N.A.T.)	έτ. «Παναβιέρο» .....	62	8951	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία» .....	43	2743	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρβα» .....	60	25190	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιασμένια» .....	56	12230	άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος άνεχ. Κέρια Τάουν 16 'Ιουλ. διά Σάντος
ΜΑΡΙΑ Γ. Δ.	(N.A.T				

ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	50	15747	άνεκ. Ἀμβούργον 22 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	10216	άνεκ. Μόντρεαλ 16 'Ιουλ. διά Μαρακάμπο
ΜΑΡΙΠΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	51	11901	άνεκ. Βάλδις Μπαιν 2 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	49	10447	άνεκ. Σιγκαπούρων ράδη 22 'Ιουλ. διά Ντουμάρι
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	Έλλην. συμφέροντα	53	11310	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Ιουλ. διά N. Υόρκην
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόδοδος»	37	5345	άνεκ. Σάρος 4 'Ιουλ. διά 'Ινδονησίαν
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36360	άνεκ. Σέρβεν 'Αιλαντ 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθια»	61	12466	άνεκ. Γιοκαϊό 17 'Ιουλ. διά Κύνουρα
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνοταντίνο»	44	10313	όνεκ. Αγ. Βικέντιον 4 'Ιουλ. διά Μπουζά
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	άνεκ. Νεκοτάσα 25 'Ιουλ. διά 'Ιταλίαν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος»	54	16573	άνεκ. Φινάρτ 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	έφθ. Ξόκ Κόκκ 20 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπορο»	46	7327	έφθ. Αιοί 21 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομπικ»	56	23871	έφθ. Πούλο Μπούκωμ 26 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	έφθ. Καλόμπο 15 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Α. Παπαλιός»	54	10601	έφθ. Καντζί 11 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπορο»	46	7333	έφθ. Λός Αντζελες 25 'Ιουλ.
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185	άνεκ. Μουσούρης 25 'Ιουν. διά 'Ινδονησίαν
ΜΑΧΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβίλιο Μότοροπ»	57	8855	άνεκ. Καράτο 26 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22553	έφθ. Τομπάτα 26 'Ιουλ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκακ»	57	11691	έφθ. Αιθέρεοαν 29 'Ιουν.
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	άνεκ. Ζεεπρουγκέ 7 'Ιουλ. διά Πανεύτρο Καμπέλο
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	έφθ. Σιλινόσεκί 20 'Ιουλ.
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεκ. Χάρης Νόρθ 17 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7258	έφθ. Σιλινόσεκί 21 'Ιουλ.
ΜΕΣΟΔΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενική Σίπηνικ & Ιντάστρ	43	8537	έφθ. Σιλινόσεκί 22 'Ιουλ.
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτόύνο»	58	24955	άνεκ. Ναγκόγια 13 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτη ΉΠΑ
ΜΙΛΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	άνεκ. Σορέλ 6 'Ιουλ.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμασεθ»	36	2760	άνεκ. Κίγκς Νόρθ 25 'Ιουλ. διά Καραϊβικήν
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεκ. Νουακότ 25 'Ιουλ. διά Ντακάο
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουλ.
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μινούστιο»	48	6475	εἰς Πειραιά ἀπό 28 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρερ»	41	8367	έφθ. Γύνια 24 'Ιουλ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσαμαρ»	66	22241	άνεκ. Μένα 'Αχαρντ 1 'Ιουλ.
ΜΙΣΤΡΑΙ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλη	49	1689	άνεκ. Ναγκόγια 14 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτη ΉΠΑ
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδινικία»	59	26574	άνεκ. Πόρτλαντ (ΜΕ) 26 'Ιουλ. διά 'Αμουέι Μπαιν
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουστρόζοτς»	55	15983	άνεκ. Χόρ αλ Αμάγια 6 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούμεντο»	65	28133	έφθ. Σίντνευ 26 'Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεκ. Βιλελμούσφεν 21 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεκ. Χάρης Νόρθ 9 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΜΙΝΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ - Οσεαν»	43	8346	έφθ. Κωνσταντζίαν 7 'Ιουλ.
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	51	3386	έφθ. Κωνιών 22 'Ιουλ.
ΜΟΥΣΣΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσαέτη	29	9307	έφθ. Μάλταν 29 'Ιουν.
ΜΟΧΙΚΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρονούατης»	53	4085	έφθ. Κούρρανα 26 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΛ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλη»	48	3574	εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαΐου 1967
ΜΠΑΜΠΙΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	διπλής Λιζαρντ 24 'Ιουλ. διά Γέννναθον
ΜΠΕΛΓΚΟΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3929	άνεκ. Μιζουόιμα 21 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΠΕΛΑΜΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πασαλάρικ	44	3696	έφθ. Λεισόν 22 'Ιουλ.
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	έφθ. Μάλταν 29 'Ιουν.
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέσσον»	67	43231	έφθ. Κούρρανα 26 'Ιουλ.
ΜΠΙΑΚΑ ΝΑΐΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπήβερ»	57	20741	άνεκ. Παναμά 13 'Ιουλ.
ΜΠΛΟΥ ΜΟΥΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλήδος»	45	5101	άνεκ. Είλατ 15 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΜΠΛΟΥ ΠΕΝΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Επτάνηος»	44	2937	άνεκ. Άλεξανδρειαν 22 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΜΠΛΟΥ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σπή»	48	3351	άνεκ. Μαδράς 21 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΠΛΟΥ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Σκάψι»	41	4189	έφθ. Ράχεις 19 'Ιουλ.
ΜΠΟΡΕΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Κουίντο»	43	7238	άνεκ. Τζιμπούτη 22 'Ιουλ. διά ΗΠΑ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρο»	53	12861	άνεκ. Οζάκαν 23 'Ιουλ. διά Δυτ. άκτη ΉΠΑ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	59	22846	διπλής Βιλελμούσφεν 25 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπούενα»	53	11886	άνεκ. Σιγκαπούρην ράδη 18 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστούνιντ»	56	10191	άνεκ. Φορτσόνιαν 27 'Ιουλ. διά Ν. Όρεάννην
ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμιος»	42	7265	άνεκ. Ντακάρ 16 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάση»	52	11346	άνεκ. Καλκούτταν 22 'Ιουλ. διά Μπάσρα
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σδάλη»	50	9627	διπλής Μπρούμποντελ 18 'Ιουν.
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κόστ»	43	7233	άνεκ. Χάρης Καρπούν 17 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΥΟΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέάς»	67	39617	έφθ. Δάντονας 15 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθώνη»	43	8588	έφθ. Παναμά 9 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	63	17487	άνεκ. Χιμέζι 3 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	57	24960	άνεκ. Παναμά 17 'Ιουλ. διά Τόκιο
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	έφθ. Φάραον 22 'Ιουλ. διά Ούελιγκτον
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αργούνι»	43	8394	άνεκ. Ν. Όρεάνη 19 'Ιουλ. διά Σαίν Κρουά
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	διπλής Παναμά 17 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεκ. Μαρικίουν 22 'Ιουλ. διά Κίναν
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8505	έφθ. Βαλτιώρην 3 'Ιουν.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναύτα»	43	14294	έφθ. Ν. Όρεάνη 27 'Ιουλ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεκ. Ροή Γκράντε 19 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	έφθ. Ροί Ιανέιο 24 'Ιουλ.
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ναύτα»	43	14304	έφθ. Καράτα 17 'Ιουλ.
ΝΕΔΙ ΙΙ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7897	έφθ. Πολάρια 17 'Ιουλ.
ΝΕΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασίεντο»	56	10693	έφθ. Καζαμπλάνκαν 21 'Ιουλ.
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Νανκαπανίταν 26 'Ιουν.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι	42	9730	διπλής Κωνιών 22 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΕΡΒΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρα»	44	8536	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 22 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	64	16073	άνεκ. Φένοβαν 4 'Ιουλ. διά Παλέρμο
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεκ. Ράς Λανούφ 17 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	67	54502	άνεκ. Φίλαδελφειαν 15 'Ιουν. διά Ελ. Παλίτο
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέροκα»	52	11267	εἰς Αντεν ἀπό 14 Νοεμ.
ΝΙΓΚΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τίνα»	21	2369	έφθ. Γύνια 19 'Ιουλ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	άνεκ. Πούερτο Ματαντζας 17 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κενταύρος»	45	3739	άνεκ. Κολόμπο 23 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράντερς»	68	9034	άνεκ. Ν. Όρεάνη 26 'Ιουλ. διά Βραζιλίου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεκ. Ρίον Ιανέριον 25 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετοδέσμουμ»	53	12396	άνεκ. Μένα 'Αχαρντι 12 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Ι. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφα»	68	86074	άνεκ. Οζάκαν 22 'Ιουλ. διά Νικάμα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκι»	68	11243	άνεκ. Βοστώνην 25 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μάσοιν Κορπ.»	58	7324	έφθ. Χούλα 25 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	50	2612	άνεκ. Πούλο Μπούκωμ 26 'Ιουλ. διά Ταινικιάνγκ
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάλεξ»	51	3364	άνεκ. Μασσαλίαν 25 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «ΑΖδρές»	46	2927	άνεκ. Σαρασθώνα 19 'Ιουλ.
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπαστερ»	44	7003	έφθ. Λασάρη 6 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ' (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσουέσταρα»	58	18184	άνεκ. Αθάναν 16 'Ιουλ. διά 'Ελλάδα
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαβλίος»	41	6743	εἰς Θεών 32 Β - 29 Β - 25 Ιουλ. διά Κούβαν
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαβλίρης	44	7168	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεκ. Θεώντα 21 'Ιουλ. διά Αθάνα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	διπλής Θερόνταιπ 'Αιλαντ 21 'Ιουλ. διά Σίδνευ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τσονζόσεαν Φράγκτερ»	44	14800	εἰς Θεών 3.25 Β - 64.29 Α 7 'Ιουλ. διά Ρεοίφ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούστερα»	58	18184	άνεκ. Ντακάρ 6 'Ιουλ. διά Αμέρεοσα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέουσν»	59	18180	άνεκ. Λιθερουλ 17 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΐΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αυπερ»	67	22543	

ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆν 'Εντερπράϊζ» .....	58	13545	άνεχ. Ταράντο 24 'Ιουλ. δι' 'Ανάμπα (Μπόνα)
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆν 'Εντερπράϊς» .....	61	13198	άνεχ. Ραδένα 21 'Ιουλ. διά Σάντος
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ' .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆν 'Εντερπράϊς» .....	63	13751	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΝΤΕΡΜΠΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο» .....	13	1216	άνεχ. Τρινιντάντ 19 'Ιουλ. διά Πορτ Αλφρεντ
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κασαμπλάνκα» .....	63	15297	έφθ. Βενετίαν 18 'Ιουλ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πτέλασον» .....	57	22006	άνεχ. Τρινιντάντ 28 'Ιουν. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΤΗΖΕΡΤ ΔΗΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πτήζερτ» .....	57	20458	διπλήθ. Θέρανταιν «Αίλαντ» 23 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτικ» .....	56	20352	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 11 'Ιουλ. διά Ταιβάν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΘ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναθυγκέϊτορς» .....	52	20667	έφθ. Χάρυκ «Αίλαντ» 26 'Ιουλ.
ΝΤΗΦΙΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νορδερν Σηγουαιπ» .....	60	19988	έφθ. Ντωρμπαν 19 'Ιουλ.
ΝΤΙΝΟΣ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θουούκιδης» .....	58	10396	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθενης» .....	51	12590	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαύρα 23 'Ιουλ. διά Μπαζίλαν
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων» .....	53	12200	έφθ. Τάιν 8 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθενης» .....	54	11956	άνεχ. Σακάι 21 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαύρα
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθενης» .....	50	9956	εις θέσιν 9.19 - 14.19 Δ 9 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθενης» .....	43	10861	άνεχ. Ντουμάι 25 'Ιουλ. διά Πλαντζόου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζενεράλ Κάρριερς» .....	58	10483	άνεχ. Κέπη Τάσου 22 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίντλαντ» .....	51	14804	έφθ. Τοίμπα 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ερμής» .....	54	11478	έφθ. Μομάσια 26 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες» .....	51	11209	εις θέσιν 5.19 - 1.10 Α 16 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Ευρόπα» .....	56	8716	άνεχ. Γιοκοσούκα 17 'Ιουλ. διά Τάουνοθιλ
ΝΤΟΡΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτ» .....	56	10486	έφθ. Ναγκούγια 26 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ» .....	66	45280	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Ιουλ. διά Σαδόνα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλκωνι» .....	56	8424	άνεχ. Τόκιο 10 'Ιουν. διά Νταιρέν
ΝΤΡΑΓΑΝΤ .....	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα .....	56	11412	άνεχ. Βίλεματαντ 15 'Ιουλ. διά Τσάλ
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ» .....	47	2873	άνεχ. Τζιμπούτι 13 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΟΛΓΑ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανία» .....	43	7265	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχ.) 6 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΟΛΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριμπεράμαρ» .....	39	2815	άνεχ. Μονφαλκόνε 20 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τραναστάλτικα» .....	53	17362	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουλ. (κρουαζίέρα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΓ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξήπτε Μαριτάμι» .....	54	17999	άνεχ. Άμμοδυρον 11 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαύρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σιππιγκ» .....	54	13652	έφθ. Πούλο Μπούκορ 14 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πριμδρόους» .....	54	20453	άνεχ. Φιλαδελφειαν 19 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΑΚΑΛΦ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ειρίδετείλ» .....	54	20495	έφθ. Αρίκα 15 'Ιουλ. διά Σαιν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σήληνουελ» .....	65	38600	διπλήθ. Γιβραλτάρ 20 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντιμπανκ» .....	64	32380	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δεξ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολυμπικ Μαριτάμι» .....	65	32400	άνεχ. Χάρυκ «Αίλαντ» 30 'Ιουν. διά Κόριτον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ» .....	64	38598	άνεχ. Ρότερνταν 13 'Ιουλ. διά Μπανίας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτσαρα» .....	65	38608	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 14 'Ιουλ. διά Σιδνεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονούσποιον» .....	65	32407	άνεχ. Ρότερνταν 14 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΐ'ΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρρόδον Σιππιγκ» .....	54	14047	άνεχ. Μαίανδρι 23 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνουιτς» .....	58	27602	διπλήθ. Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν» .....	50	24741	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοσέτερ» .....	53	14221	έφθ. Μίλφορντ Χάφεν 26 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος» .....	53	14009	άνεχ. Βίλμιγκτων (Β.Κ.) 4 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα» .....	54	17999	άνεχ. Μπακρέν 28 'Ιουλ. δι' Ούμ Σαιδί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΩΡΕΔ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλασφίλντ» .....	49	24682	άνεχ. Κουνίναντα 25 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαύρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	53	18781	άνεχ. Βαγκαρέι 9 'Ιουν. διά Βοστώνην 24 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουανον» .....	55	13934	άνεχ. Ρουέν 15 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνθιλ» .....	55	13709	άνεχ. Μπαντάρ Μαχαύρα 5 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» .....	54	18476	άνεχ. Ναγκούγια 5 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΩΝΗΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ» .....	66	15625	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρτρ.) 13 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΑΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον» .....	65	15577	εις Σιωπίζουν υπό συμπληρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ .....	(N.A.T.)	ελληνικά συμφέροντα .....	68	15800	έφθ. Καέν 24 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερσετ» .....	65	15577	έφθ. Αιμέρεσαν 20 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιουμούθ» .....	67	15650	άνεχ. Ναγκούγια 25 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρελεύ» .....	55	13934	διπλήθ. Μπρούνουμπουτελ 9 'Ιουλ. δι' Όλλανδιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλοντ» .....	60	32008	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 4 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουζόρ» .....	59	32007	άνεχ. Νέαν Υόρκην 9 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ» .....	54	17999	άνεχ. Χώρ άλ Αμάγια 24 'Ιουλ. διά Ντωρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ» .....	55	18790	άνεχ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ' (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτο Τράνονπορτ» .....	55	13934	άνεχ. Σάν Λορέντζο (Βεν.) 22 'Ιουλ. διά Τρινιντάντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΗΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενσενάντα» .....	54	13665	άνεχ. Ρότερνταν 27 'Ιουλ. διά Φλώσιγκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόντερόρτο» .....	54	20595	διπλήθ. Παναμά 21 'Ιουλ. δι' Ειρηνίκον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φρέσελαντ» .....	49	17792	άνεχ. Πόρτ Εθεργκλείντ 23 'Ιουλ. διά Πόρτ Κανάρεραλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμόντε» .....	49	14047	άνεχ. Χιμέι 8 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	49	24689	άνεχ. Γιοκοχάμα 20 'Ιουλ. διά Χώρ άλ Αμάγια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονράδια Τράνονπορτ» .....	59	37958	άνεχ. Ωάλευ 24 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σίππιγκ» .....	60	37744	άνεχ. Ράς Λανουρ 22 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΠ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάιν» .....	63	30574	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λόδοσερην» .....	64	30581	άνεχ. Ούμ Σαιδί 13 'Ιουλ. διά Συράχα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΘΩΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρη» .....	65	15179	έφθ. Ήτοντον 20 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οδινένταλ» .....	58	27602	άνεχ. Ντωρμπαν 24 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕ'ΙΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάλακν» .....	65	47493	άνεχ. Γιοκασία 14 'Ιουλ. διά Χάρυκ «Αίλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΛΕ'ΙΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σηνφορτ» .....	50	17791	άνεχ. Ρότερνταν 22 'Ιουλ. διά Μπαγιόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπεθέρλυ» .....	64	47493	έφθ. Μένα 'Αχμαντί 25 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναθιν.» .....	54	13598	διπλήθ. Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ύπερωκ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη Λάινς» .....	31	18563	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 'Ιουλ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριδόνη» .....	43	11753	διπλήθ. Μπρούνουμπουτελ 23 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαμάνα» .....	43	8195	άνεχ. Μπαρμπάντος 22 'Ιουλ. διά Σάντος (ΕΠΩΛΗΘΟ)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κλόριδα» .....	44	8484	άνεχ. Μπλέιμ 17 'Ιουλ. διά Πεσκαγκουλά (ΕΠΩΛΗΘΟ)
ΟΠΟΡΤΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορού» .....	56	21090	άνεχ. Μπλέφαστ 20 'Ιουλ. διά Χάρυκ «Αίλαντ
ΟΡΟΥΤΣΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο» .....	43	8717	έφθ. Βουδάνηρον 9 'Ιουλ.
ΟΡΦΗ (κυπρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάδαλας» .....	52	1379	έφθ. Σιγκαπούρην 20 'Ιουλ. διά Μελθούρην
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέρομαρ» .....	44	7261	άνεχ. Χακοδάπτην 23 'Ιουλ. δι' Ακίτα
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ» .....	49	15456	άνεχ. Νέαν Υόρκην 12 'Ιουλ. δι' Αρούμπα
ΟΣΕΑΝ ΛΗΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ» .....	43	8615	άνεχ. Βανκούμπερ 5 'Ιουλ. δι' Ιοραπήλ
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα» .....	56	9250	έφθ. Άμμοδυρον 25 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαρίνη» .....	56	10120	έφθ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ» .....	57	15406	έφθ. Σασέμπο 23 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ύπερωκ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χόδη Λάινς» .....	65	27645	έφθ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝΙΚ ΑΜΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον» .....	44	14238	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Ντητρότ
ΟΣΕΑΝΙΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα» .....	65	28101	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ. διά Νταμπιέρ
ΟΣΣΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο» .....	56	23234	άνεχ. Ρότερνταν 12 'Ιουλ.
ΟΥΑ'ΙΤ ΧΟΡΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπτάιντ» .....	43	7261	έφθ. Καλκούτταν 19 'Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣΣ (δ.π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδέντος» .....	57	18176	εις ταξιδία Ράς Σουκείρ - Σουεζ,
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	29	2692	άνεχ. Αύγουστον 24 'Ιουλ. διά Μηρ. Αύρες
ΠΑΚΤΑΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κόουστ» .....	43	8531	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΠΑΚΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κόουστ» .....	43	8578	άνεχ. Πουσάν 17 'Ιουλ. διά Μόζι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια» .....	58	10659	άνεχ. Σορέλ 16 'Ιουλ.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάιλμα»	44	3807	άνεκ. Ριγιέκα 23 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόρυμπο»	59	23607	άνεκ. Χάρηρν 27 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	61	13903	έφθ. Βαλπαραίζο 30 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελεότιαλ»	65	38116	άνεκ. Λιοσαδώνη 10 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχιμαντή
ΠΑΣΙΟΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κόσμος»	43	8529	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 20 'Ιουλ. διά 'Ινδιάν
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λέτσενα»	38	2275	εις 'Οζάκαν από 13 Αύγ. 1967
ΠΑΤΙ (κυπρ.)		έλληπτικά συμφέροντα	54	13043	εις θεαίν 17.26 N - 4.7 A 21 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΤΡΑΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	έφθ. Άδιλες 21 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόλως»	43	5122	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουν.
ΠΑΦΑΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίνυρα»	56	10170	άνεκ. Σικάγο 22 'Ιουλ.
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	έφθ. Γιοκοχάμα 26 'Ιουλ.
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλωνα»	36	5164	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλα»	54	19440	διπλής Παναμᾶ 25 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεκ. Τενερίφην 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρψης»	41	6519	έφθ. Αμβέρσαν 28 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΚΛΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρκτικ»	51	1077	άνεκ. Πόρτ ντε Μπουκ 23 'Ιουλ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνσοπορτ»	43	7176	άνεκ. Αντίγκουα 5 'Ιουλ. διά άνατ. Πακιστάν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	έφθ. Σπάττα 18 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεκ. Αγ. Βικέντιου 16 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10867	έφθ. Ήοτ Λόντρον 23 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	58	8465	άνεκ. Πόρτ Σουτεγκούμ 23 'Ιουλ. διά 'Αμβέρσαν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεκ. Μένα 'Αχιμαντή 26 'Ιουλ. διά 'Αντεν
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	άνεκ. Οζάκαν 24 'Ιουλ. διά Τελόκ Ραμούνια
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	56	8001	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	έφθ. Κολούμπια πίρηβ 20 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Παριτάμι»	60	8461	ίδε «ΘΕΤΙΣ», ως μετωνόμασθιν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσσαρος»	48	3349	έφθ. Πάρτιγκτον 16 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Όιλη»	65	41255	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουλ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Κέιπ Ταϊν 26 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πηνελόπη»	54	9541	άνεκ. Λιοσαδώνη 24 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλάδα»	61	13379	έφθ. Πούλια Μπούκων 2 'Ιουλ.
ΠΛΑΤΩΝΙΚ (μικτόν)		έτ. «Σηνορεύη»	67	48747	άνεκ. Μουρρούπην 17 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάς»	56	10092	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	53	12513	άνεκ. Κόμπη 17 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΠΛΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ (παν.)		έτ. «Πλείτη»	54	8155	έφθ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΤ ΛΑΝΣΕΡ		έτ. «Μαρούτη»	47	6917	άνεκ. Καλλάο 24 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ		έτ. «Πλείτη»	53	9557	έφθ. Λά Παλίς 21 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)		έτ. «Πλείτη»	40	6684	άνεκ. Αμβέρσαν 26 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας ('Αργ.)
ΠΛΩΤΟ		έτ. «Βίκτρις»	68	37000	εις Γιοκοσούκα υπό συμπληρωσιν
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)		έτ. «Ξεδύντομη	66	33291	άνεκ. Τούμπα 11 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΠΟΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάρη»	56	10483	έφθ. Μαντζανίλο (Μεξ.) 26 'Ιουν.
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόκα»	43	7258	έφθ. Καλκούτταν 17 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Άστρομαντόντο»	44	7208	έφθ. Ροστόκ 15 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντ Κομπάρε»	57	8549	άνεκ. Χονδούλανδ 21 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας
ΠΟΡΤΑΛΟΝ		έτ. «Άρονκους»	44	4897	έφθ. Λάς Πάλμας 26 'Ιουλ. διά Σάντος
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορταντέντε»	52	11391	έφθ. Βενετίαν 24 'Ιουλ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστινόντερ»	57	10389	άνεκ. Κόλπη 20 'Ιουν. διά Θιλιππίνας
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπα»	48	7404	έφθ. Αστρόντ 17 'Ιουλ. διά Τζέντα
ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άστορ Κονκούιστα»	50	7997	έφθ. Καλλάο 22 'Ιουλ.
ΠΡΟΤΟΚΑΛΗΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πωτόκλπτος»	58	8414	άνεκ. Νουμέα 18 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πεντρού»	44	7984	έφθ. Σαγκάνι 15 'Ιουλ.
ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνια»	52	11346	έφθ. Κοοΐν 15 'Ιουλ.
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουε»	57	23693	άνεκ. Αμβέρσαν 10 'Ιουλ. διά 'Αρχάγγελον
ΡΑΧΙΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	38	5548	έφθ. Καντίζ 11 'Ιουλ.
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. έπιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζέραι»	50	5627	άνεκ. Μπορντάν 24 'Ιουλ. διά Ρουέν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραρεικάνα»	39	10153	άνεκ. Βενετίαν 21 'Ιουλ. διά Κρουαζέρα
ΡΕΣΠΛΑΙΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο»	66	23570	άνεκ. Κόμπη 25 'Ιουλ. διά 'Αιότι
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλίδζο»	63	12273	άνεκ. Οζάκαν 19 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΡΙΓΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιόν Σπλέντορ»	51	6905	έφθ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ.
ΡΙΟ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τέρνονα»	43	7194	άνεκ. Ναγκόγια 26 'Ιουν.
ΡΙΟ ΜΑΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαναλάτα»	65	16334	άνεκ. Ναρκάντα 24 'Ιουλ. διά Τονναίν Σαρέντε
ΡΟΔΙ (δ.)		έτ. «Ρέδδι»	55	17104	έφθ. Ορμπαντάλ 24 'Ιουλ. διά Κρίστμας 'Αιλαντ
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστέρεν Σπ»	56	21028	άνεκ. Χάρηρκ 12 'Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΡΥΩΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεκ. Νάρκαν 19 'Ιουλ. διά Σαμπού
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)		έτ. «Θάντερ»	58	3065	άνεκ. Καζαμπλάνκα 24 'Ιουλ. διά Τονναίν Σαρέντε
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Εμμάνουελ»	45	5105	έφθ. Χόκην 19 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Νικόλας»	56	12461	άνεκ. Βρέμην 28 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μαΐα»	53	8715	έφθ. Λούπιτ 21 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρονάθα»	66	16334	έφθ. Μπράουναθ 25 'Ιουλ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Γονγορούσσα»	53	12856	άνεκ. Ντακάρο 20 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον
ΣΑΙΝΤ ΖΟΡΤΖΕΣ		έτ. «Μπάλι Κάρριερς»	47	3504	εις Μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φίνανς»	54	5581	έφθ. Λά Υνίδον 12 'Ιουλ.
ΣΑΙΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκελαν Στρέιτ»	45	7656	άνεκ. Μπάκια Μιλάνκρο 3 'Ιουλ. διά Μερμουγκάο
ΣΑΙΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)		έτ. «Ποσεϊδώνη»	56	2709	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΣΑΙΜΙΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμίρ»	51	1059	έφθ. Ντακάρο 22 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)		έτ. «Βλάναστού»	50	2736	εις Ταραγκόνα από 7 Οκτ. 1966
ΣΑΝ ΜΙΓΚΟΥΕΑ		έτ. «Άλτάριο»	45	3161	έφθ. Ρίβερ Χούνκλου 12 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ		έτ. «Κασολίν»	43	7224	άνεκ. Ντακάρο 28 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίσσα»	57	9047	άνεκ. Βίλεμοταντ 3 'Ιουλ. διά Μερμουγκάο
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έντος Ρίος»	51	10353	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 15 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηόνσουασι	43	7197	έφθ. Κόπερο 23 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβ.)		έτ. «Ολίστιμ»	43	7260	έφθ. Μπιλαντό 22 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβ.)		έτ. «Βαντιστίς»	43	7267	έφθ. Μένα 'Αχιμαντή 15 'Ιουλ. διά Καοσιούγκ
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνουάίς Κάρριερς»	55	11922	έφθ. Αθάναν 2 'Ιουλ.
ΣΑΝΡΑΤΖ (κυπρ.)		έτ. «Νίκη»	43	7187	άνεκ. Βρέμην 23 'Ιουλ. διά Λείσοες
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνια Βασδέρα»	46	2849	έφθ. Αιδούργον 8 'Ιουλ. (έπισκεψαι)
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαρσίνα»	53	2550	άνεκ. Οζάκαν 26 'Ιουλ. διά Ιντούν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Μένα 'Αχιμαντή 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	έφθ. Βιζαντοπάνω 20 'Ιουλ.
ΣΑΙΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ		έτ. Τραιανόδεσαν - Θράυτερ	44	14020	έφθ. Ντουμπάν 7 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΣΕ-ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιβάν)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμπανον»	43	7266	άνεκ. Σουάνον 26 'Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραντινέλα»	54	19053	έφθ. Τουμπάτα 26 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσλίο»	58	13944	έφθ. Σουάνον 28 'Ιουλ.
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μανιόνα»	59	9268	έφθ. Λόδς Αντζελες 19 'Ιουλ.
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φράντου»	51	4043	έφθ. Σουάνον 28 'Ιουλ.
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροκίς φρ.»	61	13083	έφθ. Λόδς Αντζελες 19 'Ιουλ.

## STEVEDORES AND TERMINAL OPERATORS

300 SACRAMENT STREET - MONTREAL, I. QUE.  
OPERATING : Fort William, Port Arthur, Duluth, Superior, Milwaukee, Chicago, Toledo  
Sorel, Three Rivers, Quebec, Saint John and Halifax.

ΣΗΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσσάρ»	40	5355	άνεκ. Λάγκος 20 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΙΔΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	Π. Βράγκος	46	1059	άργει Πέραμα από 19 Μαΐου 1967
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρνταστ»	65	33287	άνεκ. Τζαμπάλ Ντανά 2 'Ιουλ. διά Βίλεμοχάφεν
ΣΙΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροφαράμαντο»	60	29592	άνεκ. Χάρης Αίλαντ 20 'Ιουλ. διά Αντεύ
ΣΙΦΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσιλιού»	58	13906	άνεκ. Νιούκαστλ (Άγγλο.) 4 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΣΚΕΨΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμαιας»	45	7285	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 26 'Ιουλ. διά Σαγκάπων
ΣΚΙΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιόύνο»	64	17487	άνεκ. Αμαγκόσακι 19 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελλιζαμπεθ
ΣΕΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σνικολασι»	50	6036	άνεκ. Χιούστον 26 'Ιουλ. διά Βαλπαραΐζο
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκόδα»	50	5304	άνεκ. Λάγκος 12 'Ιουλ. διά Λισσαδώνα
ΣΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Τάινκερ»	62	28326	άνεκ. Τομίποι 16 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Λίζα»	57	10661	διπλήθε Ποναρά 23 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΟΥΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	45	12723	έφθ. Πόρτ Χώκμοπερο 25 'Ιουλ.
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	διπλήθε Παναρά 22 'Ιουλ. διά Νέαν Ύρκην
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξελιόπορ»	57	10398	άνεκ. Φορμάντα 9 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΣΟΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	49	8439	προσήραξεν εις θεσιν 12.68 Β - 71.41 Δ. 25 'Ιουλ. διά Θεούνικην
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	54	12113	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 19 'Ιουλ. διά Θεούνικην
ΣΙΝΗΤΓΟΥΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	έφθ. Καντίζ 22 'Ιουλ.
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΥ' (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίδη»	44	7240	άνεκ. Μομπάσα 25 'Ιουλ. διά Κιομαγιού
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασσες»	64	34593	άνεκ. Βίλεμοχάφεν 26 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΥΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόστα»	53	13150	άνεκ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουάλτεν»	56	30709	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 22 'Ιουλ.
ΣΤΑΛΩ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τροδίπτης»	43	7230	Σινκαπούρην ρόδς 24 'Ιουλ.
ΣΤΕΒΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμπι»	44	7066	άνεκ. Αλεξανδρειαν 25 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΣΤΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Γκρήκ Σήνη»	36	4345	άνεκ. Αδίλες 9 'Ιουλ. διά Πανοράρι
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλάντη»	60	10733	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. διά Εαιν Τζών (Ν.Β.)
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκούσορο»	56	10360	άνεκ. Σάντος 14 'Ιουλ. διά Νέαν Ύρκην
ΣΤΟΑΤ ΑΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρι»	53	8048	έφθ. Σάρον 25 'Ιουλ.
ΣΤΟΡΒΙΚΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονέντινης»	57	12976	άνεκ. Νέας Αίλαντ 30 'Ιουν. διά Λά Πλάτα
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρήνη»	53	1875	άνεκ. Περαιώ 25 'Ιουλ. διά Σύρον
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκότην»	50	1797	εις θεσιν 36.56 Β - 17.10 Δ. 24 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΣΥΡΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα	56	16817	διπλήθε Κωνιτόν 23 'Ιουλ. διά Νοθορωϊσκην
ΣΥΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερολ Θράυτερς»	68	9070	άνεκ. Χιούστον 22 'Ιουν. διά Τζέντα
ΣΥΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βέστα»	56	10096	έφθ. Σιμονοσέκι 18 'Ιουλ.
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	έφθ. Πειραιᾶ 6 'Ιουλ.
ΤΑΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	άνεκ. Κολόμπια 16 'Ιουλ. διά Οσλο
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 24 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	άνεκ. Πούλο Μπουκού 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγ. Συντιθώνη»	47	5605	άνεκ. Λισσαδώνα 22 'Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΤΑΣΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εύδώρα»	49	4719	έφθ. Ντρόμπαντα 24 'Ιουλ.
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Άναστασίος»	57	21202	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμνια»	44	7240	έφθ. Βουμάνιον 20 'Ιουλ.
ΤΕΝΕΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιόπη»	49	4723	άνεκ. Νόρκεπινγκ 13 'Ιουλ.
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σόκοα»	40	4734	άνεκ. Καράτο 24 'Ιουλ. διά Μπαθναγκαρ
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ Ναδιγκη»	38	1465	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερροδεαν Όλη»	68	48339	άνεκ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτην»	65	19421	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ.
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμόρι»	53	12235	άνεκ. Αύγουστον 24 'Ιουλ. διά Γκέλα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνθεν»	53	10873	έφθ. Νέαν Ύρκην 27 'Ιουλ.
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελατότερες»	68	14845	διπλήθε Παναμά 15 'Ιουλ. διά Νιγκάτα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκη»	42	7268	άνεκ. Τέμα 25 'Ιουλ. διά Τακεράντι
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοποι»	53	7490	έφθ. Αμδούργον 24 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλιμπά»	54	19129	άνεκ. Ραβέναν 24 'Ιουλ. διά Μπάνιας
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστλάντικη»	66	39556	άνεκ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιράδη»	39	5333	άνεκ. Παρανίτι 25 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	7362	έφθ. Πειραιᾶ 15 'Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλαμάς»	53	27863	άνεκ. Ούδιγκειτ 5 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργύκα»	52	11218	άνεκ. Νεάπολιν 4 'Ιουλ. διά Τσιταγκόκυ
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	έφθ. Κουάλα Ρομπίν 24 'Ιουλ.
ΤΟΛΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922	έφθ. Νάντην 16 'Ιουλ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβερόλα»	28	1390	διπλήθε Κωνιτόν 4 'Ιουλ.
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην Καραπιπέρη	43	7176	άνεκ. Αθάναν 12 'Ιουλ. διά Ματάντζας
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιότιμη»	37	6426	άνεκ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ. διά Νοθορωϊσκην
ΤΡΕΙΝΤ ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	13400	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουλ. διά άνατ. άκτην Η.Π.Α.
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίαδα»	43	7109	ΕΠΩΛΗΔΗ πρός διάλυσιν
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδουσύρτε»	48	5199	άνεκ. Ναγκόγιαν 26 'Ιουλ. διά Μόζι
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δίαινα»	53	5579	άνεκ. Τσάρλεστων 27 'Ιουλ. διά Βίλμιγκτων
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	έφθ. Κόμπε 26 'Ιουλ.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουνη»	67	34501	άνεκ. Ράς Τανούρα 24 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανόγκρο»	64	28311	έφθ. Αμδέρον 28 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμη»	44	7165	διπλήθε Ακρωτήριον 9 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεκ. Ήστκαμ 25 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπιπερ»	66	45255	άνεκ. Μένα Αχμαντί 8 'Ιουλ. διά Θώλευ
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	έφθ. Κοσίν 26 'Ιουλ.
ΤΣΑΡΙΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντόραντο»	57	12881	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 'Ιουλ. διά Σουγκεΐ Γκέρογκ
ΥΒΩΝΗ (Σεμ. Ζ.)	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα	51	8997	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 14 'Ιουλ. διά Χαϊδόγκ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Αιδούργον 6 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχόσκηρ
ΟΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	έφθ. Μουτσούρε 27 'Ιουλ.
ΟΑΙΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάννερ»	45	13849	άνεκ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 17 'Ιουλ. διά Κεμπέκ
ΟΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικοι»	43	13548	άνεκ. Χιούστον 24 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΑΜΠΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13998	άνεκ. Βούλαμ 18 'Ιουλ. διά Αγκόλα
ΟΑΝΔΙΑ	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα	30	9000	άνεκ. Ντακάρ 19 'Ιουλ. διά Ισπωνίαν
ΟΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίλι»	42	7259	άνεκ. Αμρακόσακι 16 'Ιουλ. διά Χιράο
ΟΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάιντ»	57	21910	άνεκ. Χάρης Αίλαντ 22 'Ιουλ. διά Κοσίν
ΟΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	άνεκ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν. διά Κόλπον (Η.Π.Α.)
ΟΕΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίμπρε»	43	7265	άνεκ. Τόκιο 22 'Ιουλ. διά Ζάκαν
ΟΙΔΙΠΠΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροκρέντο»	43	7233	άνεκ. Λάς Πάλμας 21 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΟΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872	άνεκ. Χονολουλού 3 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΙΝΤΕΛΙΟ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφέι Μαρ. Κάρριερες	67	46382	άνεκ. Μένα Αχμαντί 17 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	53	12107	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Ιουλ. διά Ταντζιούγκ Ούμπαν
ΟΙΛΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενδιάντο»	41	7244	έφθ. Βούλαν 10 'Ιουλ.
ΟΙΛΕΓΑΝΤΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλόρα»	60	13997	διπλήθε Παναμά 25 'Ιουλ. διά Η.Π.Α.
ΟΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόάνα»	48	3668	άνεκ. Κολόμπι 20 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερόνιτυ»	63	10382	άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουλ. διά Νέαν Ύρκην
ΟΡΗ ΝΑΒΙΤΣΚΕΙ ΙΤΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τσαβλίρης	42	7181	άνεκ. Φερρόλ 17 'Ιουλ. διά Αθάναν
ΟΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τσαβλίρης	44	7132	άνεκ. Αθάναν 22 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούβα)
ΟΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ασσώνων»	49	9605	άνεκ. Πόρτ Κίλμπορη 15 'Ιουλ. διά Μιλγουώκη
ΟΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέντινς»	44	15020	άνεκ. Κοκούσα 30 'Ιουν. διά Αίδι
ΟΡΥΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα	48	2159	άνεκ. Βανκούβερ 22 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΟΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493	εις θεσιν 126 - 126 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλία»	68	44000	άνεκ. Χίροκατά 5 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιτάνιν»	67	36365	άνεκ. Πόρτλαντ (Μ.Τ.) 6 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΑΡΝΤΕΝΜΠΕΡΓΚ	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντη»	48	1231	μετωνυμάσθι ΠΑΤΡΙΣΙΑΝ
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλύγκριμ»	56	10583	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ. διά Μανίλαν
ΧΕΛΑΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χελιόδης»	41	5236	διπλήθε Ούασάντ 27 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεκ. Κόμπε 26 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΧΟΛΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)				

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 188

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1968

#### The new tax Law

The recent promulgation of Law No. 465) 1968 has brought taxes on shipping in line with the facts of life in this modern day and age.

Its main feature is the abolition of the system by which taxes were applied on gross earnings and its replacement by a tax on tonnage.

The old system had long proved impractical and unfair. Moreover, it was not possible to make an estimate of the tax revenue that would be forthcoming every year. The new system, at least, depends upon stable factors that will put the shipowner's mind to rest, on the one hand, and permit the state to make an accurate assessment of the revenues.

It also simplifies the tax collecting procedures on both sides. Those who claim that the new law will result in lower revenues for the state overlook the fact that in the long run, this argument does not hold water. The old system was one of several reasons why many Greek shipowners were reluctant to register their ships in Greece. The new system lays the foundations for a further increase in Greek flag registries and nobody can blame the Greek government for pursuing this policy—particularly when so many other countries are seeking to build up their merchant fleets with lavish subsidies and other incentives.

The shipowners have expressed their gratitude to the government for the new law and the time is drawing near when they will no longer seek refuge under the improbable flags of other countries.

#### The I.T.F. Conference

The I.T.F. Conference at Wiesbaden (July 28 to August 3) will be the setting for the final battle against the red enemies of Greek shipping, both Greek and foreign.

Mr. Hadjithodorou, as P.N.O. delegate at the Conference, is to bear the brunt of the attack together with Mr. Calapothakis. So far, we do not know the results of the debate on the Scandinavian proposal to declare an 8-day boycott of Greek ships throughout the world. From the preliminary talks between Mr. Hadjithodorou and I.T.F. leaders, the battle will be a hard one—but with good prospects of being won if the proposals of the majority of the I.T.F.'s representations are accepted by the Conference. Support for the views of the I.T.F.'s General Secretariat by the British and American Union men is taken for granted.

The magnitude of the criminal assault on

Greek shipping by the communists can be gauged by the fact that none other than the infamous Andreas Papandreou was expected in London to meet with Mr. Imhoff and lend his support to the boycott motion proposed by the communists!

It is to be noted here that the O.E.N.O. comrades have already started sniping at Mr. Imhoff for allegedly betraying the cause of Greek seamen! \*

During last week's press conference by the Director General of Press and Information, Mr. Byron Stamatopoulos, he was asked about the proposed boycott. His reply was as follows :

"The annual I.T.F. Conference is to be held at Wiesbaden. Delegates from Greek and other transport unions will take part. It is a purely syndicalist Conference and not one between states. I would like to make two observations. The first is that the person who will propose the boycott is the very same person recently accused by Mr. Wilson of fomenting communist-inspired strikes in Britain. The other delegates, who will be acting in good faith, can come to Greece and talk with fellow transport workers and union men in order to ascertain that the railway and civil aviation unions elected their officers freely and with no interference. The second is that no boycott of Greek ships can possibly succeed when 80,000 Greek officers and men serving on ships all over the world continue sending their earnings to Greece and turn deaf ears to the siren calls of Abatielos and Co. as do Greek workers in Central Europe, all of whom heartily endorse the present government."

#### The Suez Canal

The closure of the Suez Canal has dealt a serious blow to small and medium-sized Greek ships of all types, as well as to the shiprepair industry. Moreover, the simmering crisis in the Middle East has also seriously reduced tourist traffic to the Eastern Mediterranean.

The Greek economy would have much to gain from a solution to the Middle East problem. For one thing, there would be an end to the blacklisting by the Arabs of ships calling at Israeli ports which obliges passenger lines to operate separate vessels when the Eastern Mediterranean ports could all be served by one if it could call at Arab and Israeli ports in succession. There would also be a considerable boost in trade between the Arab countries and Western Europe, now at an all-time low as a result of the fear or

threat of a new conflict. Finally, when the canal reopens, ships will come through again and stop at Greek yards for surveys and repairs. Greek ships, moreover, will be again employed in collecting transhipment cargoes from Port Said and passenger ships will again pick up repatriated crews for Piraeus. Tens of millions of dollars are being lost to the Greek economy in general and they will only be regained when the canal reopens.

#### Greek ships are excluded

The flagrant discrimination exercised by Israel against Greek shipping in the transport of frozen meat cargoes from Argentina should not pass unnoticed and should not be allowed to continue without some reaction on our part.

Since July 1, frozen meat cargoes to Israel are being carried exclusively by "Maritime Fruit" ships and Greek ships are not only excluded but three-year contracts signed between Greek shipowners and Israeli importers have been voided.

In spite of our past warnings on this subject, no Greek action has been taken and nothing has been done to scotch Israeli plans to shoulder their way into the Greek frozen meat trade as well. Greek reefer ships stand in danger of being excluded completely as a result of competition from state-subsidised Israeli ships, which can quote lower freight rates from a position made secure by their monopoly of Israeli cargoes.

What we recommend is :

1. Diplomatic action to protest against the flag discrimination exercised by Israel in reserving meat cargoes exclusively for Israeli ships.

2. Recommendations to Greek importers to use Greek ships exclusively for their frozen meat cargoes.

3. Specific instructions to be given to Greek importers not to use Israeli ships for such transport.

Greek reefer ship operators have gone to a great deal of trouble and expense to provide a reefer service with a large number of well-equipped vessels. So far, they have adequately coped with Greek and Israeli imports and Israeli importers have expressed their appreciation for the low rates and regular calls. Now they are being excluded by "Maritime Fruit", an Israeli firm set up with Belgian and Norwegian capital.

The government in Tel Aviv should respect the contractual obligations of Israeli importers, otherwise, any action taken on our part to protect the interests of Greek shipping will be justified.

CABLES: "HERMES"

# DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

95a SMITH STREET

BOX 475  
PHONES 65.101  
23.002  
A/H 88.8465

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

LILY BRAND MARINE PAINTS

AMEROID PRODUCTS

## They fear the Greeks!

In spite of the fact that the South Africa Conference has thrice rejected an application for membership by Hellenic Lines for Adriatic-South Africa sailings, it has approved the entry of the Yugoslav line. This proves that the other conference members, the British in particular, are not doing their utmost to keep the conference closed to outsiders in general but only to the Greeks. They fear us because they feel their vital interests are being imperilled by growing Greek interest in the liner trade. Or perhaps their decision to accept the Yugoslavs was prompted by the fear of reprisals by the Yugoslav Government —whereas there has been no reaction on our part to the consistent ill-treatment meted out to Greek liner companies by the conferences.

## The fruit trade

We have just received the 1968/69 edition of "The Fruit Annual" —a voluminous publication, printed in Britain, on all aspects of the fruit trade around the world.

Annual fruit production by country is listed as well as the names and addresses of importers and exporters and means of transport.

Ships are listed by name, by company and by nationality and their dwt. capacity and reefer space are also indicated. Greek ships are conspicuous by their total absence from these lists. This is evidence, if any were needed, of how far behind we are in our liner organisation. Even though our cargo liners and reefer ships are comparatively few there is no reason why steps should not have been taken to have them listed in this useful publication.

The two Israeli companies, "Maritime Fruit" and "Zim" are prominently featured. The first with eight large vessels and two on order and the second with 47 ships ranging from 1,000 to 18,000 dwt. all with reefer space or ventilated holds. Also listed is a Cyprus company, "Doris Cyprian Lines" with a regular service from Cyprus to the U.K.

In spite of the fact that the world's fruit trade is increasing annually, our shipowners have remained mysteriously impervious to this specialised and profitable aspect of ship-

ping. Others, like the Swedes, are getting rid of their tramp ships and turning to reefers and specialised ships while we just continue snapping up the tramps with their cheap bulk cargoes and extreme vulnerability to the vagaries of the freight market.

## The crew shortage

The gap between the supply and demand of second and third engineers (mainly internal combustion) is estimated at more than two thousand, while that between the supply and demand of radio officers is estimated at six hundred. This has caused the wages paid to rise to the levels of subsidised American and Canadian ships.

Recourse to foreign engineers and radio officers is now mandatory. Italians, Britons and Spaniards are being signed on Greek ships. Very shortly, there will also be a shortage of Asiatics to make up crew complements.

This is no exaggeration. We stand in danger of being deprived of that very asset which enabled us to survive and reach our present eminence in the world of shipping. In spite of all this, our shipowners have still not realised they must take decisive measures to deal with this serious problem. Elsewhere, other shipowners facing the same problem have given full support, mainly financial, to the setting up of training schools and academies, to making life more pleasant on board their ships and instituting pension schemes by which sea careers are made more attractive.

The same must be done here.

## Cruise ships

For the past two months, our cruise ships have been working well and so have the trans-Adriatic ferries. Tourist traffic is substantially higher than it was last year and is expected to reach 1966 totals by the end of the season.

The Typaldos factor, however, was missing from the scene. Five Typaldos cruise ships did not operate this year and neither did those of the company's ships running between Venice and the Eastern Mediterranean. This business has been lost for ever. It proves that the contribution of Mr. Spyros Typaldos to tourism in Greece was a substantial one.

## "NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad  
(U.K. - Continent - U.S.A.) by  
Mr. S. MYLONAS  
26 - 27 Conduit Street  
Mayfair LONDON W.1

Nevertheless, there will be room for expansion in the future for the other firms now operating and proof of this is the recent purchase of a number of passenger vessels to be converted into cruise ships.

## Naming our ships

The steep postwar rise in the number of Greek ships has caused many of our ship owners to delve deep into Greek mythology to seek pleasant-sounding names for their new acquisitions. Thus, side by side with the hallowed "Katingos", "Garoufalias", "Phrossos" and the inexplicable foreign names such as "Groote Beer" and "Tintefzell" we now hear of and see such names as "Eupeoa", "Glatki" and "Euryalos" as well as many others, bringing the percentage of mythological names to 100% for Greek ships as against 50% for foreign-flag ships.

Fortunately, because we stood in danger of having foreign ships more richly endowed with Greek mythological nomenclature, probably in reprisal for our inroads into their own realm with such names as "North Highness" and "Georgian Glory".

Britain's Blue Funnel line, which has named 56 of its vessels after Greek heroes such as Patroclus, Autolycos, Leomedon, etc. has recently published a booklet entitled "The Myth Behind the Name" in which the stories of the heroes concerned are told. Moreover, the officers' quarters in the ships have been decorated with huge paintings depicting episodes in the lives of these heroes and following the example of Renaissance artists, the painter has dotted the canvases with the faces of contemporary figures such as Mr. Lawrence Holt and Lady Attlee.

# ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

## ΘΗΡΑΓΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

**A/P "ΑΝΤΩ",**  
Καθημερινώς δραστήρια π.μ. διά:

ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

**A/P "ΑΠΟΛΑΩΝ",**

Καθημερινώς δραστήρια π.μ. διά:

ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ —

ΣΥΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

\*Επιστροφή Αδημαρέν.

**"ΜΙΑΟΥΛΗΣ", Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ", —**

\*Εκάστηρη Δευτέρου:

δραστήρια π.μ. διά:

ΚΥΘΗΡΑ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΝΟΝ —

ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΑΟΝ

### Έκαστηρη Τρίτην:

δραστήρια π.μ. διά:

ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

— 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

### \*Έκαστηρη Πέμπτην:

δραστήρια π.μ. διά:

ΣΙΦΝΟΝ — ΜΗΑΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ

ΘΗΡΑΝ

### \*Έκαστηρη Σάββατον:

δραστήρια π.μ. διά:

ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ —

ΒΑΘΥ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥ-

ΚΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

— 18 : διά ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ