

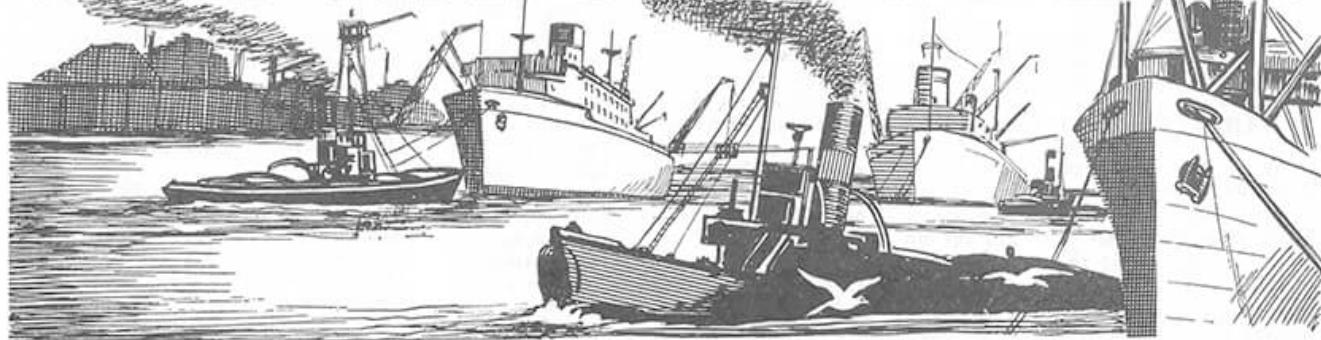
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1968

Αρ. Φύλλου 797/556

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΤΕΠΟΥΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΗ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 797/556

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1968

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Ἐπιταχνύεται δισημέραι ὁ ρυθμὸς τῆς πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφής. Πλοῖα μεγάλα, νεδύεται καὶ μικρᾶς ἡ λικιάς, εἰς γῦνημένην πλέον καλίμακα ἔγγραφονται εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηρόλγυ· ον. Συνειδήσεις κατέστη ἡ περικιτέρω ἐνίσχυσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Εὑρύτατα ὑψίστανται τὰ πρὸς τοῦτο περιθώρια.

Η Κυδέρηνης παρέσχε πρός τὸν ἐφοπλισμὸν δῆλην τῆς τὴν συμπαράστασιν, τὴν θετικὴν καὶ ἀποφασιστικὴν. Η σιδηρόποτε ἐπιφύλαξις δὲν ἔχει τὴν θέσιν της. Τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, κατόπιν τῶν ὅπερ ἀντοῦ ἐλήφθησαν μέτρων, εἶναι προνομιοῦ ὁ χον. Η ἐπ’ αὐτοῦ ἐργασία διεξάγεται χωρὶς τὰς γνωστὰς ἐκ τοῦ παρελθόντος διαταραχάς. Τὸ Κράτος καὶ τὸ ὄργανά του ἐπιδεικνύουν δῆλην τῶν τὴν πρόθυμιον διάθεσιν γὰρ τὸ ἔξυπηρετήσουν, γὰρ τὸ συμπαρασταθοῦν εἰς κάθε περίστασιν. Ἐκτιμάται πλήρως ἀπὸ τὴν Πολιτείαν ἡ συμβολὴ του, ἡ πολύτιμος, εἰς τὴν σίκονομικὴν τοῦ τόπου μικτὸν ἀνασυγκρότησιν. Πανηγυρικὴ ἡ ἀναγγώρισις τοῦ ἔργου του. Καὶ τέλος, τὰ τελευταῖα νομοθετήματα, τὸ διευκολύνον τὰ μέγιστα εἰς τὴν συγκρωνιστικὴν του ἴκανότητα. Τὸ οἰονδήποτε ξένον πλοίον, ἀκόμη καὶ τὸ λιθερικόν, θὰ ἐζήλευε τὴν κατωχυρωμένην καὶ δι’ αὐτοῦ τοῦ Συντάγματος θέσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

ΤΗ Κυδέρηνησις, ἔχουσα πλήρη τὴν ἐπίγνωσιν τῆς προεκόσης παραγωγικῆς σημασίας τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν δυσχερεῖσθν, ποὺ αὕτη ἀντιμετωπίζει εἰς τὸν διειθῆ μεταφορικὸν στίθιον, ἐχάραξε καὶ ἔστερεν ἀμέσως γὰ τὸ φαρμακόσῃ πολιτικὴν ναυτιλίαν, τὴν δποικν ποτὲ — τὸ τονίζομεν ποτὲ — μέγρε σύνημερον δὲν ἐγγνώρισε τὸ ἑλληνικὸν πλοίον. Τώρα η Κυανόδευκος προστατεύει, ἐνιστήνει τὴν μαχητικότητα τοῦ ὑπὸ αὐτὴν καλυπτομένου σκάφους, τοῦ ἐπιτρέπει τὴν ἀκάλυπτον κίνησιν του ὑπὸ τὰς πλέον εὐνοϊκὰς συνθήκας. Κανεὶς ἄλλος ὑπολογισμός — μόνον τὸ ἀμεσον ἐπιχειρηματικὸν συμφέρον — ἐπιδόλλει τὴν ἐγκατάλειψιν τῶν σημικῶν τῆς ζωύγκλας. Καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ γγωρίζουν τὸ συμφέρον των.

παραγωγικόν της ἔργον. Είναι πολλοί, ἀ-
τυχῶς, οἱ ἐλλοχεύοντες ἔχθροι.

Ἐθήτεσε καὶ ὁ κ. Γράβαρης ἐπὶ μακρὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου. Γνωρίζει τὴν ιστορίαν του, τὰ ζητηματά του, τὰς σφενεῖς του πλευράς, τὴν δόλην ὑπόθεσην.
Ἐπιτήμωνα ἄριστα καθηρισμένος, εἰδικώτερον ἔγκυψας περὶ τὰ νομικά θέματα τῆς Ναυτιλίας, είναι προτομασμένος νὺν ἀναδεχθῆ τὰ καθήκοντα τῆς διοικήσεως τοῦ μεγάλου Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Ὄρισμένα θέματα, ἀπειγόντες μορφῆς, δύπιστα τὸ ἐκπαιδευτικόν, θὰ ἐφελκύσουν τὴν ἅμεσον προσοχήν των.

Η Κυβερνήσις, από τα πράγματα ά-
ποδεικνύεται, πρόθυμον έχει τὴν διάθεσιν
νὰ δεχθῇ κάθε ὑπηρεσιακὴν εἰσήγησιν, τεί-
νουσαν νὰ διευκολύνῃ τὴν Ναυτιλίαν εἰς
τὸ παραγωγικὸν τῆς ἔργον. Διευκολύνεται
έν ταυτῷ καὶ ὁ νέος Γενικὸς Διευθυντής τοῦ
Ὑπουργείου εἰς τὴν δῆλην του ἐδρώδη προσ-
πάθειαν. Πιστεύομεν νὰ ἐπιτύχῃ εἰς αὐτῆν.
Κατέχει ὅλα τὰ πρὸς τοῦτο πρόσδοτά: Τὸ
ἀνεπιληπτὸν τοῦ ἡθοῦς, τὰς ὑγενεῖς οἰκο-
γενειακὰς παραδόσεις, τὴν καλὴν θέλησιν
καὶ τὴν ἐπιστημονικὴν γνῶσιν.

ΚΑΙ Ο κ. ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ

Συνεργάτην ἄμεσον είς τὰ διοικητικὰ ζητήματα ήγινήσει νά πότετήσῃ ὁ κ. Γράφερς, διὰ τῆς τοποθετήσεως τοῦ κ. Αἴσαντος Ματαράγκα, πλοιάρχου - Λιμενικού, εἰς τὴν θέσιν ἀναπληρωτοῦ Γεν. Διευθυντοῦ τοῦ "Υπουργείου.

“Ορίμος καὶ ὁ κ. Ματαράγκας, διὰ τὰ ἀνατεθέντα εἰς αὐτὸν νέα καθήκοντα. Πλήρης ἡ νομική του κατάρτισις, πληρεστέρα καὶ ἡ γνώσις τοῦ δόου ναυτιλιακού θέματος. Τά πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου δὲν ἐπαυσαν ἐπὶ μακρὰν σειράν ἐτῶν νά τὸν ἀπασχολούν.

Ἡ συνεργασία τῶν κ. κ. Γράβαρη καὶ Ματαράγκα θὰ ἀποδώσῃ πολλά διά τε τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὸν διοικητικὸν αὐτῆς φορέα, τὸ Λιμενικὸν Σῶμα.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΝΕΟΣ ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

'Από τὸν ἀποχωρήσαντα ναύαρχον κ. Β. Χανίδην παρέλαβε, πρὸ δὲ ήμερῶν, τὴν σκυτάλην ὃ πλοιάρχος κ. Β. Γράβαρης, ὡς 'Αρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ Γεν. Διευθυντῆς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Καὶ ηγύπτης νὰ ἀναδεχθῇ τὰς καθήκοντας αὐτᾶς ὁ κ. Γράβαρης εἰς περιόδουν ναυτιλιακῆς ἀναδημοւσιγγίας. 'Ιστορικόν, πράγματι, τὸ ήδη ἐπιτελεσθὲν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἔργον τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως. Ζητήματα καιρικὰ ἀπὸ ἑταῖροι πολλῶν συζητούμενα, μηδέποτε, ὅμως, μέχρι τῆς δριστικῆς των ρυθμίσεως ἔξιχθεντα, εὔρον τὴν λύσιν των, τὴν ἀποφασιστικήν, τὴν ριζικήν.

Καὶ ἀκριβῶς, ὁ νέος Γεν. Διευθυντὴς τοῦ

“Υπουργείου, έπωαφελούμενος τοῦ δημιουργηθέντος εὐνόϊκου κλίματος, εύχερέστερον θὰ ἐφαρμόσῃ τὰ θεσμοθετήθεντα καὶ θὰ προσδώσῃ εἰς τὴν διαχείρισιν τῶν διοικητικῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου τὸν ἔντονον ἔκεινον ρυθμόν, τοῦ ὅποιου ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην τὰ ταχύτατα ἀναπτυσσόμενον Ἑλληνικὸν πλοίον.

Ολίγα τὰ πρὸ τοῦ κ. Γράβαρη ἐκκρεμούντα εἰσέτι γενικῆς φύσεως θεμάτα. Περισσότερον, ἀσφαλῶς, θὰ τὸν ἀπασχολήσουν ἡ ἀμερικανικὴ παρακολούθησις τῆς ἀνά τὴν Υδρόγειον ἐντατικῆς κινήσεως τοῦ πλοίου καὶ τὰ καθημερινὰ ἐξ αὐτῆς ἀναφυόμενα ζητήματα. Ζωηρὸς ἡ παταμός τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀδιάλειπτος ἐπιβάλλεται ἡ ἐπαγρύπνησις, ἡ στοργικὴ συμπαράστασις εἰς τὸ

ΘΑ ΨΗΦΙΣΟΥΝ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

'Αναγνωρίζεται, ἐπὶ τέλους, διὰ πρώτην φοράν, τὸ δικαίωμα ψήφου εἰς τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων. Ὁρθὸν καὶ δίκαιον τὸ μέτρον τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως.

Οι ναυτικοί ήσαν της άποπτασίδια μέχρι τούδε, της Ελληνικής Πολιτείας, 'Ηγουμένο, από τάς κομματικάς κυθερήσεις καὶ διότι δὲν είχον ψήφον παρεμερίζοντο καὶ τὰ δίκαια αίτηματά των. Ή 'ΕδινηΚυθέρησις ἔρχεται καὶ αὐτήν τὴν ἀπάρδεκτον ἀνωμαλίαν νὰ πανορθώσῃ. Κατὰ τὸ δημοψήφισμα τῆς 29ης Σεπτεμβρίου θὰ ψηφίσουν, όπου καὶ ἂν εὑρίσκωνται καὶ οἱ ναυ-

τικοί, έπει της έπιδειξεις του ναυτικού των φυλλαδίου και μιάς παρ' αυτῶν ύπευθύνου δηλώσεως περὶ τῆς ἐγγραφῆς των εἰς τοὺς οἰκείους καταδόγους τῆς ιδιαιτέρως των πατριδίους.

Τὰ Προξενικά Λιμεναρχεῖα καὶ οἱ "Ελληνες Πρόξενοι, ἔγκαιρως θὰ λάβουν τὰς σχετικάς λεπτομερεστέρας δόηγίας.

ΑΠΕΤΥΧΟΝ ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

'Απερίγραπτοι αἱ ἀσχημίαι, εἰς ᾧ ἑξετάσησαν οἱ κομμουνισταί, ἔχοντες τὴν συμπαράστασιν τοῦ Α. Παπανδρέου καὶ τῶν Σκανδιναύων συντρόφων των, κατὰ τὴν διάσκεψιν τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὸ Μπισμάπτνεν.

Οἱ ἑκπόρσωποι τῶν 'Ελληνικῶν συνδικαλιστικῶν ὄργανωσεων ὑπέστησαν τὴν ὀργανωμένην ἐπίθεσιν τῶν ἔγκαιρέτων καὶ ἔχρει-ἀσθη ἡ παρέμβασις ξένων συνδικαλιστῶν διὰ νὰ ἀποφευχθοῦν ἐντὸς τῆς αἰθούσης τῶν συνεδριάσεων οἱ τραυματισμοί. Δὲν ἔλειψε καὶ ἡ θαρραλέα ἀπὸ μέρους τῶν ἑκπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο. ἀντιμετώπισις τῶν σῶσσαν ἀστρικών κατηγοριῶν ἑξετεύθησαν ἀπὸ τὸν γνωστὸν "Ἀγγλον κομμουνιστὴν Κάζιν καὶ τοὺς δεδηλωμένους ἔχθρους τῆς Ναυτιλίας μας Σκανδιναύων.

Εἰς οὐδὲν ὅμως κατίσχουσαν αἱ ἀσκηθεῖσαι πιέσεις διὰ τὸ μπούκοτάζ. 'Απέτυχον καὶ πάλιν οἱ οἰκτροὶ ἀνθρωποι τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. εἰς τὴν ἀνίερον κατὰ τῶν 'Ελλήνων Ναυτικῶν προσπάθειάν των. 'Η Διάσκεψις ἀπέρριψε ὅλας τὰς προτάσεις τῶν κομμουνιστῶν. Δὲν ἐπετράπη εἰς τὸν 'Αμπατιέλον νὰ ὁμιλήσῃ καὶ ἀνέβαλεν ἐπὶ τρίμηνον τὴν περαιτέρω συζήτησιν. Οἱ σώφρονες συνδικαλισταὶ ἐπέτυχον διὰ τῆς ἀναδολῆς νὰ ὑπεκφύγουν τὰς πιέσεις. 'Ιδιαιτέρως ἐξαίρεται ἡ στάσις τῶν 'Αμερικανῶν ἑκπροσώπων. 'Υπεστήριξαν τὰς 'Ελληνικὰς ἀπόψεις.

Δὲν πρέπει ὅμως νὰ παρέλθῃ ἀπαρατήρητος ἡ οἰκτρὰ τοῦ Α. Παπανδρέου παρέμβασις. Συνεμάχησε μὲ τὴν Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ τοὺς Σκανδιναύους συνδικαλιστάς.

Διὰ τὸν 'Αμπατιέλον δὲν ἔχουμεν τὶ νὰ εἴπωμεν. Γνωστὴ ἡ ἀπὸ δεκαετρίδων ἀνθελληνικὴ καὶ ἀντιναυτιλαϊκὴ πολιτεία του. Οὐδὲν ἄλλο τώρα διαπράττει πέραν τῶν σῶσσαν διέπραξε καὶ εἰς τὸ παρελθόν. 'Έχθρος δεδηλωμένος εἶναι τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου καὶ τὸν ἐπ' αὐτῷ ἔργαζομένων, ὑπὲρ ὃν ἐμφανίζεται δῆθεν κοπτόμενος.

Η ΕΚΚΛΗΣΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Τὸ μικρὸν καὶ ἀπέριττον φυλλάδιον τοῦ 'Ιεροῦ Ἰδρύματος τῆς Εὐαγγελιστρίας τῆς Τίγνου, πρὸς τοὺς ναυτικούς μας, ἀποτελεῖ ἀναμφιθόλως τὴν ἐκδήλωσιν μιᾶς ὥραιας πρωτοβουλίας. Πρῶτον μέν, διότι ἐκφράζει τὴν ἀγάπην καὶ ψευδοποιεῖ τὴν σκέψιν τῆς 'Εκκλησίας πρὸς τοὺς ἐν τῇ θαλάσσῃ μοχθοῦντας Χριστιανούς. 'Οι ναυτικοί μας,—λέγει εἰς τὸν πρόλογόν του—εἶναι κατὰ κανόνας θεοφοδούμενοι καὶ ἡ 'Εκκλησία τοῦ Θεοῦ οὐδέποτε παρέλειψε τὰς καθημερινὰς ὑπὲρ πλεόντων εὐχάς της. Δεύτερον, διότι εἰς τὰς σελίδας του παρέχει ἔνα πλήρη καὶ ἔξαιρετικῶς καταποτιστικὸν πίνακα περὶ τῶν ἀπανταχοῦ τοῦ κόσμου ὄρθοδοξῶν ναῶν. 'Ἐντὸς τῶν γνῶν αὐτῶν, ὁ εἰς τοὺς λιμένας τῶν περάτων τῆς γῆς, ἐλληνορθόδοξος ναύτης, θά ευρεθῇ εἰς ἔνα Ιερὸν χῶρον, ὁ ὀποίος, παραλλήλως πρὸς τὴν ψυχικὴν ἀνάτασιν θὰ τοῦ φέρῃ εἰς τὸν νοῦν τὸ γραφικὸν κατάλευκον ναῦδρον τῆς μικρᾶς του νήσου ἡ τὴν περικαλῆ ἐπιβλητικὴν ἐκκλησίαν τοῦ μακρυνοῦ του χωρίου. Αὐτὸς ὁ συγκερασμὸς τῆς εὐλογίας τοῦ Χριστοῦ καὶ τῆς 'Ελληνικῆς Πατρίδος, εἶναι ὁ σπουδαιοτέρος παράγων τῆς ἀκατανικήτου νοσταλγίας του.

'Ἐκ τοῦ μακροσκελοῦς καταλόγου τοῦ τευχιδίου, πληροφορεύεται μερικὰ πολὺ ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα. Εἰς τριακούσιους περίους ἀνέρχονται οἱ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου ὄρθοδοξοι ναοί. 'Ἐξ αὐτῶν, ἡ συντριπτικὴ ἀναλογία —ἄνω τῶν 130— εὐρίσκονται εἰς τὴν Βόρειον 'Αμερικήν, ὅπου 28 Πολιτεῖαι, ἀπὸ τῆς 'Αλσατίας μέχρι τοῦ 'Ορεγκονού καὶ ἀπὸ τῆς Χαδάνης μέχρι τῆς 'Αλάσκας, διαθέτουν ἀπὸ 1 μέχρι 30 ναούς. Τὴν πρωτοκαθεδρίαν τῆς Ν. 'Υόρκης μὲ τοὺς 31 ναούς, ἀκολουθεῖ ἡ Καλιφόρνια μὲ 12 καὶ ἡ Φλόριδα μὲ 10. Οἱ λιμένες τῆς υπολοίπου 'Αμερικανικῆς ἡπείρου, ήτοι τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Λατινικῆς 'Αμερικῆς, ἐμφανίζονται μὲ ἄλλους 31 ὄρθοδοξους ναούς. 'Η Εὐρώπη δόλκηρος διαθέτει μόνον 22, ἔξι ὧν 7 εἰς 'Αγγλίαν. Τὸ κλίμα τοῦ Πατριαρχείου 'Αλεξανδρείας, ἀπὸ τοῦ Ντώρμπαν μέχρι τοῦ Λάγος τῆς Νιγηρίας περιλαμβάνει 22 ναούς, τοῦ Πατριαρχείου 'Αντιοχείας 19 καὶ τοῦ Πατριαρχείου 'Ιεροσολύμων 5. 'Εντύπωσιν κάμει τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ὑπάρχει λιμὴν τῆς Αύστραλίας μη διαθέτων τὴν ὄρθοδοξον ἐκκλησίαν του, αἵτινες ἐν συνδόλῳ φθάνουν τὰς 22 καὶ ὅτι 3 τοιαύται εὐρίσκονται εἰς τὴν ἀπομεμακρυσμένην Ιαπωνίαν.

Χρησιμώτατον ἀλληλῶς τὸ τευχίδιον τοῦ 'Ιδρύματος Εὐαγγελιστρίας τῆς Τίγνου. Θά

χρειασθῆ μία συντονισμένη προσπάθεια, ὅστε νὰ φθάσῃ εἰς ὅλα ἀνεξιρέτως τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα. Μὲ τὸ νὰ καθιστᾶ γνωστὸν εἰς τοὺς ναυτικούς μας ὅτι δύνανται νὰ ἐκκλησιασθοῦν εἰς τὸν "Άγιον Νικόλαον τοῦ Βαλαράζιο" ἢ τοῦ Τόκιο καὶ νὰ ἀναβαπτισθοῦν ἐκεῖ εἰς τὰ νάματα τῆς χριστιανικῆς μας πατρίδος, προσφέρει ἀναμφισθητήτως μίαν πρώτης τάξεως ὑπηρεσίαν.

ΥΠΟΤΡΟΦΙΑΙ ΔΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Συμπίπτουν αἱ ἀπόψεις τῆς Διοικήσεως (τοῦ κ. Β. Γράβαρη Γεν. Διευθυντοῦ) καὶ τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν διὰ τὴν εἰσδοχὴν περισσοτέρων μαθητῶν εἰς τὴν Σχολὴν, κατὰ κύριον λόγον, Μηχανικῶν 'Ασπροπόρου.

'Η 'Ενώσεις τῶν 'Εφοπλιστῶν δι' ἐγγράφου της πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἀναλαμβάνει τὴν ὑποτροφίαν — ὅλας τὰς δαπάνας — 75 μαθητῶν διὰ τὴν ὄλην τριετίαν τῆς φοιτήσεως των, πέραν τῶν 40 ἀρχικῶν καθορισθέντων, ἀπὸ τὴν ἀρμοδιόν της προσεργίαν πρὸς εἰσαγωγήν.

Καὶ προσφέρεται ἡ "Ενώσεις νὰ εἶναι ἡ χορηγὸς καὶ διὰ περισσοτέρους τῶν 75 μαθητάς, ἄν προθυμοποιηθοῦν περισσότεροι νέοι νὰ εἰσέλθουν εἰς τὰς δημοσίας σχολῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. Αἱ ὑποτροφίαι, ἀκριβῶς τῆς 'Ενώσεως ἀποσκοπούν εἰς τὸ νὰ διεγείρουν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν νέων νὰ ἀκολουθήσουν, ἀδαπάνως κατὰ τὴν κατάρτησίν των, ἐνα τὸ πάγγελμα καλῶς ἀμειδόμενον, μὲ ἑξαφάλιον τῆς πλήρους ἀπασχόλησης. Τὰ κενά εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτομηχανικῶν εἶναι, πράγματι, μεγάλα καὶ ὅσημέραν διευρύνονται. Περιζήτητοι παντοῦ εἶναι σὶ υπηρεσίαι τοῦ μηχανικοῦ τοῦ Ε.Ν.

Μέχρι τοῦδε οἱ κάτωθι ἐφοπλισταὶ ἐδηλώσαν πρὸς τὴν "Ενώσιν των, ὅτι διὰ τὴν εἰσδοχὴν εἰς τὰς δημοσίας σχολάς Μηχανικῶν περισσοτέρων μαθητῶν εἰσφέρουν τὰς δαπάνας 76 ύποτροφών.

- 1) Στρατῆς 'Ανδρεάδης
- 2) Β. Π. Γουλανδρῆς
- 3) Μ. Καραγεώργης
- 4) Οίκος Ν. Ι. Γουλανδρῆ
- 5) Οίκος Σ. Λιβανοῦ
- 6) Α. Παπαδάκης
- 7) Ι. Μ. Καρρᾶς
- 8) Λ. Νομικός
- 9) 'Αδελ. Χανδρῆ
- 10) 'Αδελ. Φαφαλιού
- 11) 'Αδελ. Ι. Κουλουκουντῆ
- 12) Οίκος Λυκιαρδοπούλου
- 13) Π. Καλλιμανόπουλος
- 14) 'Αδ. Λώ
- 16) 'Αδελφοί Λύρα
- 16) Χάρρου Χατζηπατέρας
- 17) Ιωάν. Κ. Χατζηπατέρας
- 18) Β. Ρωσόλυμος
- 19) Λαιμός & Πατέρας
- 20) Κώστας Μιχ. Λαιμός

Σύνολον ύποτροφών 76

ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ

Τονίζει τὸ 'Εμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν 'Επιμελητήριον Πειραιώς, εἰς πρόσφατον ὑπόμνημά του ἐπὶ τῶν ἐντεύθεν ἔξαγωγῶν, πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τοῦ 'Εμπορίου:

«'Ως ὅμεσος προϋπόθεσις, μετὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν πολυσυνθέτων προβλημάτων ποιότητος καὶ κόστους, προβάλλει ἡ Ὑπερβρίσις τακτικῶν θαλασσίων γραμμῶν καὶ ἐν γένει καταλλήλων καὶ ταχέων μέσων μεταφορᾶς. 'Ατυχῶς, διὰ τὴν ἀποστολὴν ἐμπορευμάτων ἐξ 'Ελλάδος εἰς τοὺς περισσοτέρους λιμένας τῆς ιταλικούς ἢ λιμένας Βορείου Θαλάσσης, μὲ δλας τὰς θλιβεράς ἐμεταφοράσεως συνεπείας (καθυστέρησις μεταφορᾶς, ἐπιβάρυνσις ναύλου καὶ ἀσφαλιστρων, φθορά τοῦ ἐμπορεύματος ἐκ τῶν πολλῶν φορτοεκφορτώσεων, ἐνδεχομένη ἀλλοίωσις λόγω μακρᾶς παραμονῆς ὅποι ἀκατάληλον στοιδασίαν κλπ.)».

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 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ.

Θά τύχη, πιστεύομεν, τής δεούσης προσοχής ή άνωτέρω εἰσήγησις τού ἀρμοδιωτέρου νά ἔχῃ ἐν προκειμένω γνώμην δργανισμοῦ. Αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ —τὸ πυκνὸν δίκτυον αὐτῶν πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς 'Υδρογείου— ἀποτελοῦν μίαν ἀναμφισβήτητον βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ χώραν, ἐπιδιόκουσαν τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ τῆς ἡμέρας.

'Η Ἑλλάς, μὲ τὴν μεγάλην, τὴν ὑπεριμέγθη Ναυτιλίαν, στερεῖται ἔθνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἵκανων νὰ ἔξυπρετήσουν τὰς μεταφορικὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ τῆς ἡμέρας. Τὸ μικρότερον, εἰς ὅγκον Ναυτιλίας, 'Ισραὴλ—διὰ νὰ μὴ ἀναφέρωμεν τὴν 'Ιταλίαν, ἥ ἔστω καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν— κέκτηται τριπλάσιον ἀριθμὸν τακτικῶν γραμμῶν καὶ πυκνότερον δίκτυον δρομολογίων, ἐν συγκρίσει πρὸς ἡμᾶς.

'Άλλα τὸ ζήτημα δὲν ἔγκειται μόνον εἰς τὴν συντασιν μᾶς γραμμῆς. Θέμα πρωταρχικόν, ὅμας τῇ συστάσει τῆς ἀνακύπτον, εἶναι τὸ τοῦ ὁρτάτου ἀνταγωνισμῷ, ποὺ μὰ συναντήσῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ἀπὸ τὰ συνηπισμένα συμφέροντα τῶν διαφόρων κατὰ γραμμᾶς 'Κόνφερανς'. Αὐτὰ προφρόνως δέχονται τὰς αἰτήσεις συμμετοχῆς τοῦ 'Ισραὴλινοῦ ἥ τοῦ Γιουγκοσλαβικοῦ πλοίου, ὅμως ἄρουνται ἐπιμόνως τὴν εἰσδοχὴν τοῦ ἰδιοῦ μας. Καὶ ὁ λόγος ἀπλοῦς: Φοβούνται οἱ ξένοι ἀνταγωνισταὶ μας τὴν παρουσίαν εἰς τὰς Διασκέψεις τῶν διοικόρων γραμμῶν τοῦ ἐλληνικοῦ παράγοντος, ἀντιστάσεως δὲ μὴ οὔσης, δὲν στέργουν νὰ τοῦ ἐπιτρέψουν τὴν συμμετοχήν. Παράδειγμα πρόσφατον ἡ τακτικὴ γραμμὴ τῆς 'Ἐλληνικῆς' πρὸς τὴν Νότιον καὶ τὴν 'Ανατολ. 'Αφρικήν, ἀπὸ τὴν Μεσόγειον καὶ ἴδιαιτέρως ἀπὸ τὴν 'Ἑλλάδα.

Τὸ 'Ισραὴλ, ὅμως, ὥπως καὶ ἡ Γιουγκοσλαβία, ἔχουν καὶ τὰ πρόσφορα μέσα πειθαναγκασμοῦ. 'Ἐπιβάλλουν τὴν συμμετοχὴν τῶν πλοίων τῶν διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν. Καὶ τὰ πράγματα μᾶς ἀποδεικνύουν, ὅτι πάντοτε τὰ ξένα μονοπωλιστὰ κατὰ γραμμᾶς συγκροτήματα, ὑποχωροῦν πρὸ τῆς κρατικῆς ἀποφασιστικότητος.

Δὲν χρείάζεται οἱ μεῖς νὰ ὑποδείξωμεν ποίει ἡ ἐντεύθεν ἐπιβεβλημένη ἀντιδραστικὰς κατὰ τῶν δυστροπούντων νὰ δεχθοῦν εἰς μίαν 'Κόνφερανς' τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Ποικίλουν κατὰ τὰς περιπτώσεις. 'Ἐν συνενήσει μὲ τοὺς ἀκάστοτε ἐνδισφερόμενους πλοιοκτήτας, θὰ ἔξευρεθοῦν τὰ προσφορώτερα. 'Ἔχομεν, ἀλλως τε, πρὸ ἡμῶν τὰ παραδείγματα.

'Άλλα τὸ ὑπόμνημα τοῦ 'Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶν ἀναφέρεται καὶ εἰς τὸ κόστος τῆς διακινήσεως τῶν ἔξαγομένων φορτίων. Συχνότατα εἶναι, πράγματι, τοῦτο ὑπερμέτρως

ὑψηλόν. Τὰ λιμενικὰ δικαιώματα, τὰ φορτοεκφορτωτικά καὶ ὁ ναῦλος, συνθέτουν τὸν κύκλον τῶν ἐπιβαρύνσεων. Καὶ τὸ ἀκριβόν μεταφορικὸν κόστος παρεμποδίζει τὴν πρωθησιν τῶν ἔξαγωγῶν. 'Ἀκριβώτερα ἀποδαινοῦν τὰ προϊόντα.

Καὶ ὑποδεικνύεται ἡ ἀνάγκη τοῦ ὑποδιβασμοῦ τῶν δαπανῶν καθ' ὅλα τὰ στάδια τῆς μεταφορᾶς (λιμὴν - πλοῖον - συχνότης καὶ τοχῆς δρομολογίων - ἀποφυγὴ μεταφορτώσεων). Τὰ προσφορώτερα μέσα δέν νὰ διατίθενται, ἵνα διευκολύνωνται αἱ ἔξαγωγαί. Τὰ εὐπαθή προϊόντα χρήζουν ιδιαιτέρας προσοχῆς.

'Η μελέτη τοῦ ὅλου θέματος δέν γὰς στραφῇ πρὸς ὅλας τὰς πλευράς, διὰ κάθε εἰδος φορτίου, οὐδὲ τὸ ὑπόμνημα τοῦ 'Ἐπιμελητηρίου ὑποδεικνύει λύσεις. 'Ἄλλοι θὰ κλήθονται, ὀρμοδιώτεροι, νὰ τὰς ὑποδείξουν. Καὶ αὐτοὶ εἶναι οἱ ἔξαγωγεις, οἱ διαχειριζόμενοι τὰ πράγματα τῶν ἔξαγωγικῶν λιμένων, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν τακτικῶν γραμμῶν καὶ οἱ πράκτορες αὐτῶν. 'Ἄς κληθούν ἐπὶ τὸ αὐτό.

AI NAYTIKAI PERIOXAI

Φεύγουν αἱ οἰκογένειαι τῶν Ναυτικῶν μας — τῶν ἀξιωματικῶν — ἀπὸ τὰ νησιά των. Πολλοὶ οἱ μετοικούντες εἰς τὴν πρωτεύουσαν. 'Ἐρημοῦνται αἱ ναυτικαὶ ἐστίαι. Λόγοι πολλοὶ τῆς μετοικεσίας αὐτῆς προβάλλονται. 'Ο κυριώτερος: ἡ μόρφωσις τῶν τέκνων.

Εἰς πλείστας ὅμως περιπτώσεις δικαιολογούνται ἔξευρίσκονται διὰ νὰ καλύψουν τὴν ἐπίμονον ἐπιθυμίαν τῆς οἰκογενείας διὰ τὴν ἔδω εἰς τὸ Κέντρον ἐγκατάστασιν. Καὶ δὲν χρειάζεται, πιστεύομεν, νὰ ὑποδείξωμεν τί σημαίνει αὐτὴ ἡ μετοικεσία. Μᾶς ἀπησχόλησε καὶ ἄλλοτε τὸ θέμα. Σοβαρόν, καθ' ἥμας, εἶναι. Αἱ δαπάναι τῆς οἰκογενείας αὐξάνονται καὶ τὸ τύρβη τῆς ἔδω ζῶσης δὲν εἶναι ὀπωσδήποτε πρόσφορος διὰ τὴν οἰκογενειακὴν γαλήνην, ὅταν μάλιστα ὁ ὀρχηγὸς ἀπουσιάζῃ ἐπὶ ἔτη, μὴ ἔχων ίδιαν ἀντίληψιν τῶν οἰκογενειακῶν πραγμάτων.

Πρέπει νὰ ἐνδιαφέρονται καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὸ ζήτημα αὐτό. 'Έχουν κάθε λόγον νὰ θέλουν τοὺς συνεργάτας τῶν εὐχαριστημένους καὶ δὲν ἡμποροῦν οὐτοὶ νὰ εἰναι, πάντας αἱ δαπάναι τῆς οἰκογενείας τῶν αὐξάνουν καὶ δὲν καλύπτωνται ἀπὸ τὰς ἀποδοχάς των.

'Έχουν ὅμως καὶ οἱ ἐγκαταλείποντες τὰς ίδιαιτέρας τῶν πατρίδας τοὺς λόγους των, βασίμους ἐν πολλοῖς. 'Η ἐπαρχία στερεῖται πολλῶν ἐκ τῶν παρεχομένων εἰς τὸ Κέντρον ἀνέσεων. 'Ελλιπής ἡ ἐπικοινωνία μὲ τὴν πρωτεύουσαν, κατὰ τὸν χειμῶνα ἴ-

δία, ἀνύπαρκτος καὶ ἡ ψυχαγωγία. 'Η μόρφωσις τῶν τέκνων, μετά τὸ Γυμνάσιον, ἐπιβάλλει τὴν ἀπομάκρυνσίν των ἀπὸ τὴν οἰκογενειακὴν στέγην. Συχνὰ ὀλόκληρος ἡ οἰκογένεια ἀκολουθεῖ τὰ τέκνα.

Τὰ ζητήματα τῶν ναυτικῶν περιοχῶν ἔπρεπε νὰ ἀπασχολοῦν καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς. 'Η κοινωνικὴ ζωὴ εἰς αὐτὰς δυνατὸν νὰ προσχθῇ ὥστε κάποια σχετικὴ φροντίς κατεβάλλεται. 'Ἐνα λ.χ. καλόν, εὐτρέπεις, κινηματοθέατρον, μία βιβλιοθήκη, ἐν ἀνετον κέντρον συγκεντρώσεων καὶ διαλέξεων, μία σύγχρονος νοσοκομειακὴ ἐγκατάστασις διὰ τὴν παροχὴν τῆς Ιατροφαρμακευτικῆς περιβάλλουσας καὶ ἡ τακτική, δόσον καὶ ταχεῖα μὲ τὸ Κέντρον ἐπικοινωνίας καλύπτουν τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τῶν κατοίκων τῶν ναυτικῶν περιοχῶν, ὅλων τῶν ἀπὸ θαλάσσης ἐπικοινωνούντων μὲ τὴν Πρωτεύουσαν.

Κανεὶς, μέχρι τοῦτο — οὔτε, βέβαιας καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ — δὲν ηθέλησε φροντίδα τινά νὰ καταβάλῃ διὰ τὴν πλήρωσιν αὐτῶν τῶν ἀναγκῶν. Καὶ διότι, ἀκριβῶς, αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν στερούνται στοιχειώδην ἀνέσεων στρέφονται μετοικούντες πρὸς τὸ Κέντρον, ἵνα «ξήσουν καλύτερην ζωῆν», ὅπως μᾶς γράφει εἰς σχετικὴν ἐπιστολήν του ἐξ 'Ανδρου Πλοίαρχος, μόλις ἀπολυθεῖς πρὸς ἀνάπτασιν ἀπὸ ποντοπόρον σκάφος.

Περιπτεύουν, πιστεύομεν, αἱ οἰκογένειαι τῶν ναυτικῶν προκειμένων ίδιαιταὶ μας συστάσεις. Πολλὰ ἡμποροῦν καὶ πρέπει νὰ γίνουν διὰ νὰ παύσῃ ἡ νὰ περιορισθῇ ὡς πρὸς μετοικεσίαν συναγερμός τῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν. 'Αξίζει νὰ τύχῃ κάποιας προσοχῆς τὸ ζήτημα. Θά ἀποδειχθῇ βαθύτερον ἔξεταζόμενον, διὰ τοῦτο πράξεων ἀνέτρεψαντος, εἶναι.

TO PΡΩΤΟΝ KROUΣΜΑ

Τὸ εἶχομεν προβλέψει: Πρὸς τοὺς 'Αστάτας Ναυτικοὺς ἡρχισταν προσφεύγοντες καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας. Τοὺς ὑποχρέωνει ἡ ἔδω ἐλλειφεις — ἡ ὁδυτάτη τελευταίως — κατωτέρων πληρωμάτων.

Τοσάτερε ἀεροπλάνον μετέφερε πρὸ ἡμέρων 53 'Ινδοὺς ναυτικοὺς προοριζομένους διὰ δύο πλοία γνωστῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρίσεων. 'Ἐπελέγησαν ἀπὸ τὸν μεταβάντα εἰς 'Ινδίαν ἀρχιπλοίαρχον τῆς ἑταίριας μεταξὺ τῶν ὀμιλούντων τὴν ἀγγλικήν. 'Η σχετικὴ σύμβασις ναυτολογίσεως, διαρκεῖας ἐνὸς ἔτους, συνήφθη μὲ τὴν ίνδικην Ναυτεργατικὴν 'Ἐνωσιν.

Εὐθὺς ὡς ἀφίχθησαν ἔδω οἱ 'Ινδοὶ ναυτικοὶ διεπεριαώθησαν ἐπὶ ἀναμένοντος φορτηγοῦ σκάφους ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας.

ΠΡΟΣΟΧΗ

'Έχομεν διωρισμένας πληροφορίας, κατὰ πάντας ἀκριβεῖς, ἐπὶ τῶν ἐπιμόνων προσπαθειῶν ξένων τινῶν ἐφοπλιστῶν νὰ προσεταιρισθοῦν ἐλληνικὰ πληρώματα. Προσφέρουν πολλὰ διὰ νὰ τὸ ἐπιτύχουν. 'Ανυπέρβλητον μέχρι τοῦτο ἐμπόδιον ἡ ἄρνησις τοῦ N.A.T. νὰ δεχθῇ τὴν ἀσφάλισιν πλοίων, ἀποδειγμένως ξένων συμφερόντων. Πιστεύομεν ἡ ἄρνησις αὕτη νὰ συνεχισθῇ. 'Ἐφεκτούμεν τὴν προσοχὴν τῶν ὀρμοδίων. Τοὺς προειδοποιούμεν διὰ δεκθοῦν πιεστικὰς ἐνοχλήσεις.

HMEIS KAI OI ALLAOI

'Αποφαίνεται, μεταξὺ ὅλων, ἡ εἰδικῶς διὰ τὴν ἔρευναν τῆς νοσηρότητος τῶν Σουηδῶν ναυτικῶν συσταθεῖσα 'Ἐπιτροπή: «Τὸ ἐδεσματολόγιον ἐπὶ τῶν πλοίων εἶναι λίαν ύψηλὸν εἰς θερμίδας καὶ, ὡς ἐκ τούτου, συχνοτέρα κατ' ἀναλογίαν, εἶναι ἡ παχυσαρκία μεταξὺ τῶν ναυτικῶν, παρὸς εἰς τοὺς ἕργαδομένους εἰς τὴν ξηράν. Πολλὰ τὰ δυσάρεστα ἐπακόλουθα διὰ τὴν ὑγείαν τῶν οὐρών διατρέφουμενα».

Παρομοίας ἔρευνα διεξάγεται τώρα καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν. Αἱ μέχρι τοῦτο διαπιστώσεις δὲν διαφέρουν ἐκείνων τῆς Σουηδικῆς 'Ἐπιτροπῆς.

THORESEN & Co., (BANGKOK) Ltd.

448 SURIWONGSE ROAD - P. O. BOX 1587

BANGKOK

CABLES:

BRANCH OFFICES

TELEX:

THORSHIP

SATHAHEEP - SRIRACHA

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

'Ανερέθη, όμως, κατά σχετικήν συζήτησιν, ότι ή νοσηρότης τών Νορβηγών ναυτικών είναι πράγματι μεγάλη. Μέλος τού Νορβηγικού Κοινοβουλίου άπειλε περισσότερον, ότι κατ' έτος δέκα χιλιάδες ναυτικών(;) έγκαταλείπουν το έπαγγελμά των, λόγω τών συνθηκών διαβίσεως έπει τών πλοίων. Δεν είναι αύτοι τούς καλαί, σύνονται. Ή έπισταμένη έρευνα τού δύο θέματος έκριθη άπό την Νορβηγικήν Κυβέρνησιν ώς έπιβεβλημένη.

Θά ήτο δύσκολον νά ύποδείξωμεν την σύστασιν μιᾶς 'Επιτροπής έρευνης καὶ διὸ τὰ καθ' ἡμᾶς. Δυσχερέστατον θὰ ήτο τὸ ἔργον της, λόγω τῶν ταξιδίων τῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν μας. Θά ἔχρειάστε, πάντως, νά τεθοῦν ὑπὲρ δύναμα τῶν Σκανδιναϊκῶν ἐπιτροπῶν. Πολλὰ τὰ χρήσιμα βάσισαγμενε, ἔστω καὶ ἄν βασικαὶ διαφοραὶ υφίστανται μεταξὺ τῆς διαβίσεως τῶν ιδικῶν μας καὶ τῶν Σκανδιναϊκῶν ναυτικῶν. Οἱ 'Ελληνες δὲν μεθύσκονται καὶ τὸ ἐδεσματολόγιον τῶν δὲν είναι τόσον πλούσιον εἰς θερμίδας, σύνονται πορείαι συναδέλφων των.

Εἰς τὸ παρελθόν τὰ πορίσματα τῶν συζητήσεων εἰδικῶν ἐπιστημόνων διὰ τὴν νοσηρότητα καὶ τὰ εἶδη τῶν ἀσθενειῶν τῶν ναυτικῶν μας ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας, διὰ νά ἀγνοηθοῦν ἀπό τούς κομματάρχας 'Υπουργούς. Δὲν συνέφερεν εἰς

σύνονται ή συζήτησις θεμάτων, ποὺ ἐνειχον καὶ τὸ στοιχεῖον τῆς παρεξηγήσεως ἀπὸ τούς ἔχομένους τῶν γαστριμαργικῶν συνηθειῶν των ναυτικούς, ἵσως δὲ καὶ ὅπο τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἀποστρεφομένους τά... «καινά δαιμόνια».

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

'Αξίζει νά τύχη κάποιας ιδιαιτέρας προσοχῆς τὸ 'Ακτοπλοϊκόν. 'Υφίσταται, πράγματι, πρόβλημα οὐτω τιτλοφορούμενον. 'Αναφέρεται εἰς τὴν ἀπουσίαν σαφῶν κατευθύνσεων στον ἀφορὰ τὰ μέσα —τὰ πλοῖα— ἀπινα διατίθενται διὰ τὴν διενέργειαν τῶν έσωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνίων.

'Απὸ τινων μηδὲτέρων ἀνεξέλεγκτος ή κατάστασις εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν ἔχωρης πρὸς τὸ ἀδιέξοδον. 'Η ἀρχὴ «τὰ μέσα ἀνάλογα τῆς κινήσεως» ἡγονηθεῖ. Σκάφη ὑπερμεγέθη διετέθησαν καὶ διατίθενται, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν βαθμίασιν ἀχρήστευσιν τῶν μικροτέρων —τῶν καταλληλοτέρων πάντως— καὶ τὴν προβληματικὴν διὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον τῆς χαμηλῆς κινήσεως πλήρη ἔξυπηρέτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν μας ἀναγκῶν. Τὰ μεγάλα σκάφη, ἀντιοκονομικά ὁπωσδήποτε, ἡ θά συνεχίσουν ὑποχρεωτικὰ τὰ δρομολόγια των (Νόμος 6059) ζημιούμενα, ἡ διὰ μηχανευθοῦν τὸν καθ' οίονδήποτε τρόπον παροπλισμὸν των κατὰ τὸν χειμῶνα.

Καὶ η ζημία των δὲν ἀφορᾷ μόνον τοὺς

πλοιοκτήτας. Ζημιοῦται καὶ η Οἰκονομία μας. Καύσιμα καὶ ὑλικὰ ἀναλίσκονται ἀνευ ἀποδόσεως, ἀπόκόπως ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ. Τὰ πλοῖα ταξιδεύουν μὲ μικρὸν ποσοστὸν τοῦ προσφερομένου παρ' αὐτῶν χώρου.

Ζημία, όμως, είναι καὶ ὁ παροπλισμός. Τὰ ἐπενδυμένα κεφάλαια δὲν ἀποδίδουν. 'Ελάχιστα παραγωγικὰ είναι τὰ σκάφη, που δὲν ἔχουν πρετερούν τὰς συγκοινωνίας καθ' ὅλον τὸ έτος.

Καὶ διερωτώμεθα: Πῶς θὰ ἔκτελεσθῇ ὁ παρασίτης πυκνὸν δίκτυον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν κατὰ τὸν χειμῶνα, ἀν τὰ μικρότερα ἀποχωρήσουν πρὸ τῶν μεγάλων καὶ τὰ τελευταῖα δὲν ἔκτελέσουν τὰ βάσει τοῦ Νόμου ὑποχρεωτικὰ δρομολόγια τῶν;

'Άλλ' ἔστω: 'Ἄς δεχθῶμεν ὡς μόνιμον πλέον κατάστασιν τὴν παρουσίαν τῶν ὑφερμεγέθων σκαφῶν εἰς τὴν 'Ακτοπλοΐαν, ἀφοῦ ἀνεγνωρίσθησαν ὡς ἀκτοπλοϊκά. Χρήσιμα είναι διὰ τοὺς τρεῖς καὶ μόνον θερινοὺς μῆνας. 'Η ιδιωτικὴ πρωτοδουλία δι' αὐτῶν ἐπέτυχε καὶ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς μείζονος τριστικῆς κινήσεως. 'Άλλ' ἐφ' σημερινούν πληροῦνται ἀποδεδειγμένως αἱ συγκοινωνιακαὶ ἀνάγκαι τῆς θερινῆς περιόδου καὶ ὑπερπληροῦνται ἔκειναι τῆς χειμερινῆς, τῆς μεγαλυτέρας εἰς χρονικὴν διάρκειαν, διατί νὰ ἐπιτρέπεται η προσθήκη εἰς τὰς ὀλίγας γονίμους γραμμὰς καὶ νεωτέρων πλοίων, ὥστε νὰ φθάσωμεν εἰς τὸν πληθωρισμὸν μὲ δῆλας τὰς δυσπέστερους ἐπούτου συνεπείας διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου;

'Ασκόπως διατίθενται κεφάλαια, δαπανάται συνάλλαγμα πολύτιμον εἰς ὑλικὰ κοινάσιμα ἀνευ ἀποδόσεως τίνος. 'Αναπτύσσεται, τούναντίον, ὁ συναγωνισμός καὶ προκλείται ἡ οἰκονομικὴ καχεία, μὲ δῆλα τὰ συνεπακόλουθα (έλλιπτης συντήρησις σκαφῶν, ἀνασφάλεια ταξιδίων κλπ.).

'Ωρισμέναι γραμμαί, αἱ τέσσαρες κύριαι, ἔχουν μηδὲ ὑπερκορεσθῆ. 'Αντενδέκενται ἡ προσθήκη καὶ ἄλλων πλοίων, ἀν ταῦτα δὲν ἀντικαθίστονται τὰ ἀκατάλληλα, τὰ ἀνασφαλῆ. Νὰ ἀποτραπῆ ὁ περαστέρω πληθωρισμὸς καὶ σφεις διὰ τὸ μέλλον νὰ καθορισθοῦν αἱ κατευθύνσεις διὰ τὴν καιρῷ ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, τὴν βελτίωσιν τῆς ποιότητος τῶν παρεχομένων συγκοινωνιακῶν ὑπερεισῶν.

'Ο Νόμος 6059 χρήζει ριζικῆς τροποποίησεως. 'Αναγέται εἰς καταστάσεις, αἵτινες ὅρδην ἔχουν μεταβληθῆ. Καὶ μὲ τὴν τροποποίησίν του ἐπιβάλλεται βασικῶς νὰ πρωγραμματισθοῦν τὰ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, κατὰ τρόπον ἔξυπηρετούντα περιστότερον τὰς συγκοινωνίας. Τὸ μὲν νὰ καθορισθοῦν αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ κράτους κατὰ γραμμὰς (καταλληλότης πλοίων, πυκνότης δρομολογίων), τὸ δέ, ἐφ' σημαντικούν, ὁ κορεσμὸς νὰ είναι τὸ ἐν συνεχείᾳ μέτρον. 'Οπου τὸ συγκοινωνιακὸν ἀγαθὸν πάρεχεται ἐν ἐπαρκείᾳ, ἡ προσθήκη καὶ ἄλλων μονάδων περιπτεύει· ἐπιβάλλεται νὰ ἀπαγορευθῇ. 'Οπου η ἀνεπάρκεια διαπιστώνται, ἔκει καὶ νὰ ἀφεθῇ ἐλεύθερα η εἰσδοχὴ καὶ ἄλλων σκαφῶν. 'Η ἀντικατάστασις τῶν ὑπερχόντων, ἐφ' σημαντικούντων, ταχύτητος καὶ ἀνέσεων, νὰ πρωγραμματισθῇ εἰς χρονικὸν διάστημα ἐπιτρέποντα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ καταλληλοτέρου σκαφούς, μὲ τὴν παροχὴν, πάντως, χαμηλοτάκου διενέων ἀπὸ τὸ Κράτος.

Αὐταὶ, καθ' ἡμᾶς, είναι αἱ βασικαὶ γραμμαὶ τῶν τροποποιήσεων τοῦ Νόμου 6059. 'Απὸ τὴν 'Εθνικὴν Κυβέρνησιν δὲν ἔλειψεν ἡ ἀποφασιστικὴ παρέμβασις διὰ τὴν ἐπίλυσιν ζητημάτων γενικωτέρας κοινωνελούς σημασίας. Τὸ 'Ακτοπλοϊκόν, είναι ἐν ἔξι αὐτῶν. Είναι τὸ πρόβλημα, ποὺ ποτὲ δὲν ἀντεμπωτίσθη ὅπο τὴν ὄρθη τοῦ πλευρᾶς ἀπὸ τὰς κομματικὰς κυβερνήσεις. Εἰς δεκάδας πολλὰς ἀκατανομήσουνται αἱ προσελθούσαι, ἀπὸ τὴν ἐκκρεμότητά του ζημίας. 'Εσπαταλήθησαν, κυριολεκτικῶς, κεφάλαια καὶ συνάλλαγμα, τὰ ὅποια εἰς ἄλλην

1440 HP per metre of engine length

This high output per unit of engine length is reached by the 12-cylinder K12Z 93/170 E marine Diesel engine developing 2750 HP per cylinder at 115 rev/min. This engine meets all the demands made on the propulsion plant of a modern sea-going vessel in regard to high output with short installation length and low weight. This standard is achieved by high turbocharging in combination with the M.A.N. loop-scavenging system, ensuring a simple engine design, low weight and unsurpassed simplicity of maintenance and operation. Another increase in power up to 1800 HP/m (10-cylinder model) is under development.



M·A·N

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AKTIENGESELLSCHAFT AUGSBURG WORKS
REPRESENTATIVE IN GREECE: TANTEX, IERA ODIS 61, ATHENS 301

λας έπεινδυσεις θά δησαν παραγωγικά. Κεὶ ίνα προληφθή άκριβώς ή περαιτέρω σπατάλη, ή κρατική παρέμβασις δικαιολογείται καὶ ἐπιβάλλεται.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ

Εις ἐν ἔξαιρετικῆς ἐμφανίσεως φυλλάδιον, τὸ ὅποιον εἰς δεκάδας χιλιάδας ἀντίτυπων ἐκκλησόρησε τὸ γνωστὸν μέγα ταξιδιωτικό γραφεῖον τοῦ Λονδίνου «Cosmos», πέντε σελίδας κοσταλαμβάνουν αἱ ὄργανοι μεναι πρὸς τὴν Ἐλλάδα χειμερινὴν καὶ κρουαζέραι μὲ τὴν συνεργασίαν τῆς ιδικῆς μας «ΕΛΑΜΕΣ».

Οι μετέχοντες τῶν τουριστικῶν αὐτῶν ταξιδίων ἐπιδιδάσκονται εἰς τὴν Γένοβαν τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς τῆς «ΕΛΑΜΕΣ» «Ἀπολλωνία» καὶ «Κυνθία» διὰ νὰ περιηγηθούν τὴν Ἐλλάδα (Ἀθῆνας, Δελφούς, Κωνσταντίνου, Ρόδον) καὶ μετέπειτα τὴν Κύπρον, τὸν Λιβανόν, τὸν Ισραήλ καὶ τὴν Αἴγυπτον. Δεκαπενθημέρους διαφορείας εἶναι τὰ ταξιδία, μὲ πολὺμερον ἕδω παρασμονή.

Ἡ συνεργασία «Κόσμου» καὶ «Ἐλμές» ἀπέδωκε καλά ἀποτελέσματα ἀπὸ τῆς ἐφετεινῆς θερινῆς περίοδου, ὥστε νὰ δικαιολογηταὶ η πρόδειψις ικανοποιητικῆς ἐργασίας καὶ κατὰ τὴν χειμερινήν περίοδον. Ἐδιατέρας ἀκριβῶς καταβάλλεται προσπάθεια, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν πρὸς τὴν Ἐλλάδα τοῦ χειμερινοῦ (off season) τουρισμοῦ. Καὶ αὐτὸν κυρίων ἀποδέπται ἡ «Ἐλμές» νὰ ἀναπτύξῃ, ἐφ' ὅσον τὰ πλοία τῆς ἀνέλλιπτῶς ἔκτελοῦν τὴν γραμμὴν Δυτικῆς - Ανατολικῆς Μεσογείου, καθ' ὅλον τὸ ἔτος.

ΤΟ "ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ..

Ἄπὸ τὴν Νέαν Ὅρκην ἔγκαινιάζει τὸ «Αμερικανίς» τὰ δρομολόγια του. Ἀπέπλευτες πρὸ τινῶν ἡμερῶν τοῦ λιμένος Πειραιῶς χωρὶς νὰ παραλαβῇ ἐπιβάτας, λόγω τῆς ὑπερμέτρου εύθιξίας τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ, ὅπως κατὰ τὸ ἐντεῦθεν πρὸς τὴν Νέαν Ὅρκην ταξιδίουν μηδ' ἐπ' ἐλάχιστον ἐνοχληθοῦν οἱ ἐπιβαίνοντες τοῦ σκάφους ἀπὸ τὴν παρουσίαν ὠρισμένου ἀριθμοῦ τεχνιτῶν, οἵτινες θὰ ἀπτηχολοῦνται εἰς τὸ τελικὸν «φινίρισμα» μέρους τῶν διαμερισμάτων. Τὸ «Αμερικανίς» πανέτοιμον θὰ δεχθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Ὅρκης τοὺς προσεκλημένους νὰ παραστοῦν εἰς τὸν πανηγυρικὸν ἔορτασμὸν τοῦ πρώτου του ταξιδίου.

Ἡ παγκόσμιος Ναυτιλία δὲν ἔγνωρισε μέχρι τοῦδε ἰδεότερον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς σκάφος ἐπιβατηγόν. Δὲν ὑπάρχει τὸ προγομένων του εἰς διαρρύθμισιν θέσεων, ἄνεσιν, διάκοσμον, πολυτελεῖαν καὶ πρὸ παντὸς ἀσφάλειαν (SOLAS 1960 καὶ 1966).

Δὲν σκιαγραφοῦμεν τὸ 20 χιλ. τόν. ὑπερωκεάνιον μας. Ἐν καιρῷ ὁ κ. Χανδρῆς θὰ ἐπιδείξῃ τὸ δημιουργημάτου — περὶ δημιουργήματος ἔξόχου πρόκειται — καὶ εἰς τὸ Ἐλληνικὸν κοινόν. Ὑπερφανεύεται καὶ πολὺ δικαίως δι' αὐτὸ. Δὲν ἐδιαπάντωσ μόνον πολλὰ (ἔξι ἑκατομμ. δολ.) — ἔδω διετέθησαν τὰ τρία τέταρτα — ἐσπατάλησε, κυριολεπτικῶς, τὰς ίδιας του πνευματικὰς καὶ σωματικὰς δυνάμεις, ἐπιβλέποντας αὐτοπροσώπως τὰς ἐργασίας τῆς μετασκευῆς, συμμετέχοντας υγιημέρον τοῦ καταβαλλομένου μόχθου. Ἐπὶ τοῦ μετασκευαζομένου πλοίου ἐπὶ μῆνα παρέμεινε. Ἐγτὸς αὐτοῦ καὶ ἐκοιμάτο.

Ἐλληνικά, πάντως, χείρες ἐδημιουργησαν διὰ τις δυνατότητας νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπὸ ενα σκάφος ἐπιβατηγόν, καλύπτοντας ἀπολύτως τὸν προορισμὸν του ὡς λάϊνερ καὶ κρουαζιέροπλοιον. Τὸ τέλειον ἐπετεύχθη. Αἱ δύλιγαι αὐταὶ γραμμαὶ θὰ εὔρουν πλήρη τὴν δικαίωσιν ἀπὸ τὰς ἐντυπώσεις δῶλων ἐκείνων ποὺ θὰ ἐπισκεφθοῦν τὸ «Αμερικανίς».

Ἐχρειάζοντο πίστις βαθυτέρα καὶ δύναμις ἀκαταμάχητος διὰ νὰ ὑπερπρήβοσύν αἱ τεράστιαι δυσκολίαι, ποὺ παρενεβλήθησαν ἀπὸ πάσης ἀτυχῶς πλευρᾶς εἰς τὴν

προσπάθειαν τοῦ κ. Χανδρῆ. Ἐκινδύνευσε πρὸς στιγμὴν νὰ χάσῃ ἡ Κυανόλευκος τὸ ὠραιότερον, τὸ πλέον σύγχρονον ἐπιβατηγὸν σκάφος τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας. Ἡ πίστις δὲν ἀπέλιπεν εύτυχῶς ἀπὸ τὸν κ. Α. Χανδρῆν. Πλήρης ἡ ικανοποίησίς του, πληρεστέρα δέ, διότι ἐπάλισε κατὰ δυσχερεῖδν πολλῶν καὶ μεγάλων. Διερωτώμεθα δημοσίᾳ: Θὰ συνεχίσῃ; Θὰ τὸ ἕδωμεν ἐπαναλαμβάνοντα τὴν ἐπίμοχθον προσπάθειαν του, αὐτὴν ποὺ τώρα κατέβαλε;

ΠΛΟΙΟΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΝ

Αἱ στατιστικαὶ τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὴν γραμμὴν Εὐρώπης - Βορ. Αἰτλαντικοῦ διὰ τὸ 1967 διαπιστώνουμεν τὴν περιατέρα υποχώρησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν χρησιμοποιούντων τὸ θαλασσίον μέσον διὰ τὸν διάπλουν τοῦ ὕδατος, παρὰ τὴν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος σημειούμενην αὔξησιν τοῦ ταξιδιωτικοῦ ρεύματος. Οὕτω ἐπὶ συνολικοῦ ἀριθμοῦ ἔξι ἐκατομμυρίων προσώπων τοῦ 1967 (δύο ἑκατομμ. τὸ 1957) οἱ ἐπιβάται τῶν ὑπερωκεάνων σκαφῶν ἀνήρχονται πόλις 500 χιλιάδας, ἔναντι τῶν δύο ἐκατομμυρίων τοῦ 1957. Οἱ διὰ τὸν ἀεροπλάνου ταξιδεύσαντες ἀνήλθον εἰς 5.5 ἐκατομμύρια, ἔναντι τῶν 968.000 τοῦ 1957.

Καὶ ὡς ἀμεσος συνέπεια: Ἡ συνεχίζομένη παγκοσμίως υποχώρησις τοῦ τοννάζ τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου (8.7 ἑκατομμ. τὸν γρόδος τὸ παρελθόν ἔτος). Τὰ κρουαζιέροπλοιοι ἐπικρατοῦν. Εἰδικώτερον διὰ τὴν Μεσόγειον ἐδιπλασιάσθησαν τὰ τουριστικὰ ταξιδία ἐντὸς ἐπταετίας καὶ σημειούται αὔξησις κατὰ 10 % ἐντὸς ἔτους (1966 καὶ 1967). Σημαντικὴ ἡ αὔξησις καὶ τῶν εἰδικῶν ὄχηματαγωγῶν.

ΤΑ "MINI.. ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Ζωηρὸν προεκάλεσε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυπηγῶν, ἡ παραγγελία ἀπὸ τὸν κ. Γ. Π. Λιβανού τῶν εἰκοσι- «μίνιν» μπλεκ κάρροις. Τὰ ναυπηγεῖσα Χακοντάτε, μὲ τὰς ὅποιας ιδιαιτέρους ἔχει ἀναπτύξει δεσμούς συνεργασίας ὁ Οίκος Ι. Π. Λιβανού, ἀνέλαβον τὴν κατασκευὴν.

Πρόκειται περὶ σκαφῶν πρωτοτύπου σχεδίου, μὲ ἐν κατάστορωμα, 3.000 τόννων π. w., μὲ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

Οἱ μέλλων νὰ ἐφευρούσι τὸν δημοφιλέστερον σκάφος — ἡ τηλεκίνησις ἀπὸ τῆς γεφύρας — θὰ καταστήσῃ δυνατὴν τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν σκαφῶν μὲ πλήρωμα πέντε ἢ ἔξι ειδικευμένων προσώπων καὶ τὸ ἐλαφρόν των ἐπίσης βύθισμα, θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν προσπέλασιν των εἰς τὰ πλέον ἀθαβῆ σημεία — ποταμούς καὶ δρόμους — τῆς χώ-

ρας, τὰς μεταφορᾶς τῆς ὅποιας θὰ κληθοῦν νὰ ἔξυπηρετήσουν.

Καὶ αὐτή, ἀκριβῶς, ἡ ἐν σειρᾷ πολλῶν μονάδων κατασκευή, ὑποβιβάζει τὸ ναυπηγικὸν κόστος καὶ διευκολύνει τὸν καθορισμὸν ναυλῶν πλήρως συναγωνιστικῶν. Είναι πιθανὸν τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ χρησιμεύσουν καὶ κατὰ περιοχάς, ὡς μέσα τοῦ διανομῆς τῶν φορτίων, τῶν κομιζομένων ἀπὸ τὰ σημειονά μεγαθήρια, ἵστη δὲ καὶ ὡς μέσα συγκεντρώσεως καὶ μεταφορώσεως εἰς τοὺς κεντρικοὺς λιμένας.

Κατά τινας πληροφορίας, τὰ παραγγελθέντα σκάφη, θὰ ἔξυπηρετήσουν τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Νοτίου Κορέας. Κατ' ἄλλας, τῆς Κορεατικῆς. Οἰαδήποτε πάντως, καὶ ἂν είναι ἡ ἀπασχόλησίς των, ἀποδοτική προβλέπεται.

Καὶ ἔχουμεν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν νὰ θαυμάσωμεν τὴν τολμηρὰν πρωτοδουλίαν τοῦ «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ». Προβαδίζει· διανοίγει δρόμους· ἀποβαίνει δισημέραι, δικριώτερος μεταφορικός παράγων διὰ τὰ χῦμα δημοσίων φορτίων.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Τὸ δῆτι ὁ τομεὺς τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν, εἰναι ὁ ἐπιδεικτικότερος εἰς τὰς μεταξὺ τῶν κρατῶν συνεννοήσεις, εἰναι ἀναμφισθήτησον, ἀλλὰ καὶ τελείως φυσικόν, δεδομένης τῆς πολυμόρφου ἐπαφῆς εἰς τὴν ὅποιαν φέρει μεταξύ των τὰς διαφόρους χώρας τὸ ἐμπορικὸν πλοίον καὶ τῆς ἀπειρίας τῶν διεθνῶν σχέσεων τὰς ὅποιας ἐν τῇ κινήσει του δημιουργεῖ. Δι' αὐτὸ καὶ αἱ διεθνεῖς ναυτικοὶ συμβάσεις εἰναι αἱ πολυπληθέστεραι εἰς τὸν πίνακα τῶν συμφωνιῶν, τῶν ὅποιων οἱ ἀρμόδιοι παγκόσμιοι ὁργανισμοὶ ἔχουν ἐπιτύχει τὴν πραγματοποίησιν.

Τὸ ἔδιον τοῦτο μέτρον ἴσχυει φυσικὰ καὶ διὰ τὰς ναυτεργατικὰς συμβάσεις. Οἱ ναυτικοὶ κατέχουν σήμερον τὸ ρεκόρ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν διεθνῶν μέτρων τῶν υἱοθετηθέντων πρὸς προστασίαν των ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας. Τεσσαράκοντα δύο ἐν ὅλω συμφωνίαι, ἔξι διανομέρων τοῦ 27 συμβάσεις καὶ 15 συστάσεις.

Διὰ τὰς λόγους αὐτούς, θεωρεῖται ὡς πλέον ἡ ἀναγκαιότερος διάσημης συνέδριος τῶν ναυτικῶν θεμάτων, ὅπερ θὰ ἔχῃ τεχνικὸν προπαρασκευαστικὸν χαρακτήρα καὶ τοῦ ὅποιον ναυτικοῦ ἐνδιαφέροντος.

Τὸ συνέδριον τοῦτο μέτρον ἴσχυει φυσικά καὶ διὰ τὰς ναυτεργατικὰς συμβάσεις. Οἱ ναυτικοὶ κατέχουν σήμερον τὸ ρεκόρ εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν διεθνῶν μέτρων τῶν υἱοθετηθέντων πρὸς προστασίαν των ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Ἐργασίας. Τεσσαράκοντα δύο ἐν ὅλω συμφωνίαι, ἔξι διανομέρων τοῦ 27 συμβάσεις καὶ 15 συστάσεις.



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

λογίζεται ως έπειτας, δεδομένου ότι ή πρώτη τοισάνθη συνήλθε το 1920 και έκτοτε καθιερώθη ως συνήθεια δύναμης έκαστη δεκάτη σύνοδος της Διεθνούς Ναυτικής Διασκέψεως άφιερούται εἰς τὰ ναυτεργατικὰ προσδήματα.

Τὸ τεχνικὸν προπαρασκευαστικὸν ναυτικὸν συνέδριον θὰ συνέλθῃ εἰς Γενεύην τὸ δεύτερον έξαμηνον τοῦ 1969 και θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ δύο έδημάδας. Τὰ ἔξι κύρια θέματα ἐφ' ὧν τοῦτο θ' ἀσχοληθῆ, εἰναι τὰ ἀκόλουθα: α) Ἐνδιάτησις πληρωμάτων, β) ἀναθεώρησις ἐλαχίστου δύρου μισθῶν, γ) προβλήματα προκύπτοντα ἐκ τῶν τεχνικῶν ἑξελίξεων καὶ τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐκσυγχρονισμῶν, δ) πρόληψις ἀτυχημάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τοὺς λιμένας, ε) ἐπαγγελματικὴ ἐκπαίδευσις ναυτικῶν, στ) πρόνοια ναυτικῶν ἐν θαλάσσῃ καὶ εἰς τοὺς λιμένας.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

Ἐπιδιώκουν καὶ πάλιν οἱ Τούρκοι τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν στόλου. Σκάφη φορτηγὰ ἔνδημοι φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια συνολικῆς d. w. χωρητικότητος 612.500 τόν., μικρές ἡλικίας, προγραμματίζεται νὰ ἀποκτήσουν οἱ Τούρκοι ἐφοπλισταὶ, μὲ παροχὴν δανειακῶν, συνολλαγματικῶν, φορολογικῶν διευκολύνσεων ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους. Προβλέπεται νὰ ἀριθμῇ περὶ τὸ 1972 ἡ Τουρκικὴ Ναυτιλία δύναμιν ἔνος ἑκατομ. τόν. d.w., ἔναντι τῶν σημερινῶν 480.000 τόν. καὶ νὰ μετέχῃ εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου κατὰ 50%.

Χαρακτηριστικὸν τῆς νέας αὐτῆς προσπαθείας είναι ἡ πρὸς τὸν ἰδιώτην ἐφοπλιστὴν ἀνάθεσις τῆς πρωτοδουλίας διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν. Ἡ κρατικὴ πλοιοκτησία (Ναυτικὴ Τράπεζα) ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται ἀλυσιτελῆς, διὰ νὰ προσδώσῃ εἰς τὴν τουρκικὴν ναυτιλίαν τὴν ἀνάπτυξιν, παρὰ τὰ παρασχέθεντα προνόμια ἀποκλειστικότητος εἰς τὰς γραμμάτις τῆς ἀκτοπλοίας καὶ τοῦ ἑξωτερικοῦ.

Ἄλλα καὶ ὁ ἰδιώτης ἐφοπλιστὴς δὲν φαίνεται νὰ ἔχῃ ὀκόμη προσανατολισθῆ εἰς τὴν διεθνοῦς ἀκτινοθολίας ναυτιλιασκήν

δραστηριότητα. 'Υστερεῖ εἰς γνῶσιν καὶ πειραν.

'Υπεραρκετόν, εὐθηγὸν δ' ἐν ταύτῳ, προσφέρεται τὸ ἔμψυχον ὄλικόν, πλὴν ἀκατάρτιστον. Κέκτηται ὅμως κάποιον ἐπίδοσιν εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. 'Η Τουρκία ἀναπεπταμένας ἔχει τὰς ἀκτάς. 'Εξοικειωμένοι εἰναι οἱ κάτοικοι τῆς μὲ τὸ θαλασσινὸν στοιχεῖον. 'Η κατάρτισις ἵκανον ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ δὲν θὰ εἰναι καὶ τόσον δυσχερῆς. Περιωρισμέναι, ἀλλωστε, καὶ αἱ ἐπιδιώξεις μᾶς ναυτιλίας ἐνὸς ἐκατομμορίου τόνων d.w.

Λείπει ὅμως ὁ ἐφοπλιστὴς μὲ τὴν ἀνήσυχον, τὴν τολμηρὸν πρωτοδουλίαν, ὁ ἴκανος νὰ κινήσῃ ζωηρὸν τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὸ πλοίον. 'Ο Τουρκος ναυτικός ἐπιχειρηματίας ἔχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὴν σημαντικὴν ἔθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν, τὸ ἄφθονον ἔμψυχον ὄλικὸν καὶ τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν. 'Αληθὲς εἰναι ὅτι ἐπαρκὲς συνάλλαγμα δὲν παρείχετο μέχρι τοῦδε διὰ τὴν ἀγορὰν πλοίων. 'Αναγνωρίζεται τῷρα ἡ ὀνάγκη τῆς παροχῆς του. Δὲν ἀποκλείεται, συνεπῶς, νὰ ἐπιτύχῃ ἡ νέα προσπάθεια, διὰ νὰ ἴδωμεν καὶ τὸ τουρκικὸν πλοίον συμμετέχον εἰς τὰς ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ πρὸς αὐτὴν μεταφοράς. Καὶ θὰ εἰναι συναγωνιστικὸν μὲ τὸ χαμηλά τοῦ ἔξοδα. 'Η μοιραία τῶν πραγμάτων ἑξελίξις φαίνεται νὰ εἰναι, σὺν τῷ χρόνῳ, ἡ συστολὴ τῆς ἴδικῆς μας, ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, εἰς τὰ γνώμια μῆδαται τῆς Μεσογείου, ἐξ ἀντιθέτου δὲ ἡ ἀνάπτυξης τοῦ ἔθνικον πλοίου τῶν γύρω μας χωρῶν, ἐκτὸς καὶ ἐντὸς τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου. Κρατικὴ πλοιοκτησία, χαμηλὸν κόστος κινήσεως καὶ διάκρισις σημαίας. Τρίσια πλεονεκτήματα διὰ τοὺς ἄλλους καὶ ἀνυπέρβλητα διὶς ὅμας ἐμπόδια. Μᾶς ἀπομένει ἡ ἐπιχειρηματικὴ ἴκανότης καὶ τοῦ "Ἐλληνος" ἡ ἐπίδοσις. 'Αρκούν ὅμως τὰ ἐφόδια αὐτὰ εἰς τὴν ἀνίσον πάλην πρὸς αὐτὰ τὰ κράτη, ποὺ «πατρονάρουν» τὴν ναυτιλίαν των, ἀδιαφορούντα διὰ τὰς δοτάνας καὶ τὰς ὀπωσδήποτε ἀπίθανα κέρδη; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν.

ΚΑΙ Η ΣΥΡΙΑ

Στόλον ἔθνικὸν πειράται καὶ ἡ Συρία νὰ ἀποκτήσῃ. Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

πρόκειται νὰ προέλθῃ εἰς διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀγορὰν 12 σκαφῶν μέσης χωρητικότητος, πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν μεταφορικῶν της ἀναγκῶν.

ΚΕΡΔΙΖΟΥΝ ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ

Αἰσθάνονται πλέον τὸν συναγωνισμὸν τῶν Εὐρωπαίων συναδέλφων των οἱ Ἱαπωνες ναυτηροί. 'Η παραγωγικὴ τῶν ὑπεροχὴ εἰς μεγάλα σκάφη δύσκολον εἰναι νὰ ἀμφισβητηθῇ. Οἱ ἐφοπλισταί, ὅμως, ἐπείγονται για τὰ ἀποκτήσουν καὶ τὰ ἱσπωνικὰ ναυτηρεῖα, ὑπερπλήρη παραγγελιῶν, δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὰ παράσχουν ἡμερομηνίας παραδόσεως ἐγγυήτερας πρὸ τοῦ 1971-72.

Καὶ πειραρίσθησαν τελευταίως ἡ μᾶλλον ἀνύπαρκτοι εἰναι αἱ ἔνειναι παραγγελίαι, ἐνῷ ὅκτε τάνκερς μαρμούθ διὰ λογαριασμὸν Νορβηγῶν, Ἱσραηλιῶν καὶ τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐφοπλιστῶν, σπως καὶ τέσσαρα 'Ελληνος ἐφοπλιστῶν, θὰ κατασκευασθούν εἰς τὴν 'Ολλανδίαν τὰ πρώτα καὶ τὴν Γερμανίαν τὰ δεύτερα. Βραχύτερος, ὁ χρόνος παραδόσεως. Κόστος συναγωνιστικόν. Εἰς ὥρισμένας ἀλλως τε, κατηγορίας σκαφῶν — λαίνερς διὰ κοντείνερς, μικρά τράπτες, ἐπιβατηγὰ κλπ. — αἱ τιμαὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων εἰναι ἵσως καὶ χαμηλότεραι. Τείνουν, ἀλλως τε, νὰ ὀργανώσουν διὰ τῶν συγχωνεύσεων, ὀρθολογικῶτερον καὶ οἰκονομικώτερον τὴν παραγωγὴν των οἱ Εὐρωπαίοι. Σημειούνται τελευταίως αἱ παραγγελίαι 24 διαφόρων τύπων σκαφῶν, τὰς ὅποιας ἐκέρδισαν τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεία.

Παρὰ ταῦτα, ἡ Ἱαπωνία προβαδίζει ἀκύμη εἰς τὴν ναυτηρικὴν διοικησίαν. Εἰς 153 ἡριθμούντο τελευταίως αἱ εἰς χείρας τῶν Ἱαπωνῶν ναυτηρῶν παραγγελίαι μεγάλων κατὰ κύριον λόγον, τάνκερς καὶ μπάλκ κάμπιερες.

* * *

Εἶναι πιθανόν, αἱ νεώτεραι αὐταὶ παραγγελίαι Νορβηγῶν καὶ Ἱσραηλιῶν ἐφοπλιστῶν, εἰς τὰ ναυτηρεῖα Βερόλιμε, νὰ ἀναφέρωνται εἰς σκάφη ὑπὲρ τὰς τριακοσίας χιλιάδας τόν., μέρι καὶ τῶν τετρακοσίων χιλιάδων. Τεσσάρων τοιούτων σκαφῶν ἀνεκοινώθη πρὸ ἡμερῶν ἡ παραγγελία μὲ ὄψιν τὴν χωρητικότητὰ τῶν διὰ τὰ δύο, ὑπὲρ τὰς τριακοσίας χιλιάδας τόνους.

* * *

'Αλλὰ καὶ αἱ τελευταίαι στατιστικαὶ διαπιστώσεις τοῦ Λόδης Ρέτζιστερ ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγησεων, ὑποδεικνύουν τὸ γεγονός τῆς συστολῆς τῶν πρὸς τὰ Ἱαπωνικὰ ναυτηρεῖα παραγγελιῶν καὶ ἐξ ἀντιθέτου τὴν αὔξησιν αὐτῶν διὰ τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεία.

Οὕτω, εἰς τὸ τέλος 'Ιουνίου, ἐνῷ αἱ παραγγελίαι τῶν Ἱαπωνῶν, ἐφοπλιστῶν, εἰς τὰ ναυπηγησεων, ὑποδεικνύουν τὸ γεγονός τῆς συστολῆς τῶν πρὸς τὰ Ἱαπωνικὰ ναυτηρεῖα παραγγελιῶν καὶ ὀπώντες τὸ γέγονον τῶν πρὸς τὰς τριακοσίας χιλιάδας τόν., μέρι καὶ τῶν τετρακοσίων χιλιάδων — ἀγγλικῶν, γερμανικῶν, δανικῶν, ιταλικῶν, γαλλικῶν, ισπανικῶν καὶ ὀλλανδικῶν — εἰναι ηὐδημέναι κατὰ 1.112.593 τόν γκρος.

Καὶ ἀποδίδεται — ὅπως καὶ ἀνώτερω τονίζομεν — ἡ τοιαύτη ἑξελίξις, εἰς τὸ γεγονός τῶν ταχυτέρων παραδόσεων ἀπὸ τὰ ναυτηρεῖα τῆς Εὐρώπης, ἀλλὰ καὶ τῶν προσφερούμενων τιμῶν, αἵτινες πάντως ἔπαυσαν νὰ εἰναι κατὰ 15 - 20% ἀνώτεραι τῶν ἀξιουμένων ἀπὸ τοὺς Ἱαπωνας.

Η ΔΞΕΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Πρέπει χάριν τοῦ δευτέρου ναυτικοῦ μας κέντρου, τῆς Σύρου, ἀλλὰ καὶ τῆς καθόλου Οἰκονομίας τῆς χώρας, νὰ ἀναθεωρηθῇ ὁ κανονισμὸς καὶ τὸ τιμολόγιον τῆς ἐκεῖ πλωτῆς δεξαμενῆς. Εἶναι ὑψηλὰ τὰ δικαιώματα καὶ ἀπαγορευτικαὶ αἱ «ποιναὶ» διὰ τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων εἰς τὴν δεξαμενὴν ὑπὲρ τὸν δηλωθέντα χρόνον. Καὶ ἀκόμη: Πρέπει νὰ προσαναγγέλλεται πότε καὶ ἐπὶ πόσας ἡμέρας θὰ εἰναι

KRUPP

RADAR

GERMANIKΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ME TRANSISTOR

ΤΕΛΕΙΟΝ - ΗΓΓΥΗΜΕΝΟΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ - ΛΑΝΘΑΣΤΟΝ

ATLAS 3000

FRIED. KRUPP ATLAS - ELEKTRONIK BREMEN

ANTIPROSOPOI: **"NAUTEX"**

Νοταρᾶ 71 — Πειραιεὺς — Τηλέφωνον 421.675

διαθέσιμος ή δεξαμενή διά τὰ ἐμπορικὰ πλοία. Πρέπει νά τὸ πληροφορῶνται οἱ ἑφοπλισταῖ. Μόνον οὕτω δά πλεύσουν μέχρι τοῦ λιμένος τῆς Σύρου τὰ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν πλοία, διά νά ἀπασχοληθῇ καὶ τὸ Νεώριον μὲ τοὺς ὑπερδιακοσίους ἐργάτας τους καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Σύρου νά γνωρίσῃ κάποιαν κίνησιν. Ὑπὸ ἐξαιρετικῶν δυσκόλους συνθῆκας τελεῖ ἥδη αὐτῆ.

Λόγω τοῦ κλείσιματος τῆς Διώρυγος ὅλα τὰ ἐπισκευαστικὰ κέντρα τῆς Μεσογείου ὑποφέρουν. Ὁξύταντὸς ὁ συναγωνισμὸς διά τὴν ἐξασφάλισιν ἐργασίας. Τιμαὶ χαμηλαὶ προσφέρονται ἀπὸ τὴν Μάλταν, τὸ Παλέρμον, τὸν Τάραντα, τὴν Νεάπολιν καὶ τοὺς λοιποὺς λιμένας τῆς Μεσογείου. Διά νά ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπισκευὴν καὶ τὸν ιδικὸν μᾶς ἀκόμη πλοίων πρέπει νά εἴμεθα συναγωνιστικώτεροι. Αἱ ἐπισκευαὶ καὶ οἱ δεξαμενισμοὶ ἀποφέρουν συνάλλαγμα πολύτιμον. Διὰ τὴν Σύρον εἰδικῶτερον προϋποθεσίς ρητὴ συγκεντρώσεως κάποιας ἐργασίας είναι τὸ χαμηλὸν κόστος. Καὶ τὸ μὲν Νεώριον προσφέρεται νά τὸ παράσχῃ, διά τὴν δεξαμενής ὅμως — τὸ ἀπαραίτητον αὐτὸν ἐργαλεῖον διά τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων — δὲν τηρεῖται ἡ αὐτὴ τακτικὴ. Δὲν είναι πάντοτε διαθέσιμος διά τὰ ἐμπορικὰ πλοία καὶ δὲν ἀποφασίσθη ἡ ἔκπτωσις τῶν τιμολογίων καὶ ἡ ἐπὶ τὸ ἐπιεικέστερον ἀλλαγὴ τοῦ κανονισμοῦ ἀπασχολήσεως.

Εἶμενα δέδοιοι ὅτι εὐθὺς ὡς λάδουν γνῶσιν οἱ Κυβερνητικοὶ ἄρμόδιοι τῶν ἀνωτέρω προϋποθεσῶν θὰ παρέμβουν ἀποφασιστικῶς. "Ἄς φροντίσουν οἱ Συριανοὶ νά φέρουν τὰ περὶ δεξαμενῆς αἰτήματά των μέχρι τῶν ἀνωτέρων κυβερνητικῶν κλιμακίων. Θά συναντήσουν τὴν κατανόησιν.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Ο κ. Ἡλίας Φράγκου, πλοϊαρχος τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ» — παλαιὸς αὐτὸς μπασκετμπωλίστας — ἀνέλαβε μὲ ίδικήν του πρωτοβουλίαν καὶ συνεκρότησεν ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ πλοίου του μίαν ἀξιόλογον ποδοσφαιρικὴν ὄμάδαν, ἡ ὁποία ἐσημείωσεν ἥδη πολλὰς ἐπιτυχίας. Εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Κίνας, ὅπου εὑρέθη, ἡ ὄμάς συνηνήθη μετὰ τῶν ὄμάδων ξένων ναυλοχούντων πλοίων πάσης ἔθνικότητος καὶ τὰς ἐνίκησεν ὄλας.

Αἱ νίκαι αὐταὶ καθ' ἐαυτάς, δὲν ἔχουν καὶ τὸ σημασίαν. Σημασίαν ἔχει τὸ τί δύναται νὰ δημιουργήσῃ ἡ ἐμπευσμένη καθοδήγησις τοῦ συγχρόνου φωτισμένου πλοιάρχου. "Οχι κυρίως εἰς τεχνικὴν ἀθλητικὴν δεξιότητα ἀλλ' εἰς τὴν συναδέλφωσιν, τὸ φρόνημα, τὸ ἥθικὸν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ πληρώματος. Εἴμεθα δέδοιοι, ἔξ αὐλαῖ, ὅτι τὸ πνεύμα τῆς εὐγενοῦς ἀμύλης, τῆς ἀθλητικῆς σεμνότητος καὶ τῆς εὐπρεπείας, θὰ συνυδεύσουν τὰς ἐπιτυχίας τῆς ὄμάδος. Διότι εἰς αὐτὰ κυρίως δίδομεν ἔξετάσεις.

Μαζὶ μὲ τὰ πρὸς τὸν πλοϊαρχὸν συγχαρητήρια τῆς πλοιοκτήτριας ἐταίρειας — τοῦ κ. Μιχ. Καραγιώργη — ἔνομεν καὶ τὰ ίδικά μας. "Ἄς εὔρῃ αὐτὴ ἡ δραία πρωτοβουλία προθύμους μιμητάς.

• Η ποδοσφαιρικὴ ὄμάδας τοῦ φορτηγοῦ «Αρισταῖος», ἀπαρτίζεται ἀπὸ τοὺς κ. κ. Γρηγοριάδην, Πρέκαν, Κωστόπουλον, Συριανὸν, Καραγλίζιν, Γεραγιάνην, Καβαλλάρην, Παπαδημητρίου, Μαρκοπελιωτάκην, Καραλῆν, Μαστραντώνηη καὶ αὐτὸν τὸν πλοϊαρχον Η. Φράγκον. Μακούρης τῆς ὄμάδος ὁ κ. Ματσατσίνης καὶ ὁ παικτής Μαγκελάρης.

ΟΛΙΓΟΝ ΑΡΓΑ

Εἰς τελευταίαν ἔκδοσιν οἰκονομολογικοῦ περιοδικοῦ ὁ Ναύαρχος κ. Ἀλέξ. Σακελλαρίου ἀσχολεῖται μὲ τὰ πρόσφατα ναυάγια πλοίων καὶ τὰς περιστάσεις ὑπὸ τὰς ὁποίας ταῦτα συνέβησαν. Ἀναφέρεται καὶ εἰς τὸ «Ἡράκλειον» μὲ τὰ κατωτέρω ἀξιοσημείωτα. Ἐν ψυχρῷ ὁ κ. Ναύαρχος διατυπώνει τὰς ἀπόψεις του. Πόσον θὰ ἴσσαν

χρήσιμοι διά τὴν διαλεύκανσιν τῆς δραματικῆς ὑποθέσεως, ὃν ἐνώριτερον ἡ ἐγκύρως γνώμη τοῦ κ. Σακελλαρίου ἡκούετο. Γράφει:

«Μετὰ τὸ μεσονύκτιον τῆς 8ης Δεκεμβρίου 1966 ἐπλεε τὸ ὄχηματαγωγὸν «Ἡράκλειον» μεταξὺ τῶν νησίδων τοῦ Νοτίου Αιγαίου Φωκανέρας καὶ Παραπόλας, κατευθυνόμενον πρὸς Πειραιά. Αἱ μετεωρολογικαὶ συνθῆκαι ἡσαν ἀπαίσται. Εἰχεν ἐκσπάσει μία ἀπὸ τὰς συνήθεις χειμερινὰς καταιγίδας — τὰς γνωστὰς εἰς ὅλους μας σοροκάδας — με σκληρὰ πνέοντας νοτιοανατολικὸν ἀνέμους, οἵτινες προεκάλουν δεινὸν σάλον εἰς τὸ σκάφος, ὑπερφορτωμένον μὲ 300 περίπου ἐπιβάτας καὶ δεκάδας αὐτοκινήτων ἐστοιβαγμένων εἰς ιδιαίτερον χώρον ἐμπρὸς τῆς γεφύρας τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν γέφυραν διηγύθην τὸ σκάφος ὃ ίδιος ὁ πλοϊαρχος, ἔνας ἀντρας ἀπὸ ἐκείνους, τῶν ὅποιων ποτὲ δὲν ἴσχρωνει τὸ αὐτὸν ἀπὸ τὴν κακοκαιρίαν. Σκοπός του νά ἔχημεραθῆ τὴν κανονικήν του ὕδραν ἔξω ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Τὸ πανδαιμόνιον πού ἐπρόξενε ὁ σύνεμος καὶ τὸ κύμα εἴπων εἰς τὰ ὑπερκατασκευάσματα καὶ τὸ σκάφος, ἐπετείνειτο ἀπὸ τὰς συνήθεις ἐπικλήσεις καὶ οἵμωγάς τῶν ἐπιβατῶν λόγω ναυτιας, φόδου ἡ ἀγωνίας διά τὴν ἀσφάλειάν των.

Πρώτη διατυπωθεῖσα κατηγορία — ἀδικητὴ ἐμέ — ἦτο διτὶ εἰς τὸ πανδαιμόνιον αὐτὸν δὲν ἐστιμάνθη ὁ κώδων τοῦ κινδύνου διὰ νά γίνη συναγερμός καὶ νά εύρεθούν ὅλοι εἰς τὸ κατάστρωμα, καὶ νά σωθούν, ὅπαν ἐπρόχετο ἡ καταδύσις τοῦ σκάφους! Τόσοι μάρτυρες ἐπέρασαν ἀπὸ τὰς δίκαιας. Κανένας δὲν διετύπωσε τὴν εὐλογὸν ἐρώτησην. Διατὶ ὁ πλοϊαρχος — ὁ δέσιος καθ' ὅλα — δὲν ἐπόδισε, δὲν ἥλαττωσε ταχύτητα ἢ τουλάχιστον δὲν ἐπλαγίασε τὴν πορείαν του διὰ νά ἀνακουφίσῃ τὸ σκάφος ἀπὸ τὴν φοβερὰν δύναμιν τῆς προσκρουσεώς τοῦ κύματος καὶ τοῦ ἀνέμου. Διὰ νά ἀποφύγῃ μὲ τὰ μέτρα ταῦτα τῆς στοιχειώδους ἀσφαλείας τὸν κίνδυνον τῆς διστάνσεως των συνδέσεων ἀριστερῶν εύλογον πόνου ἀπολέσεις ἀσώματων, δύστε κατεδικάσθησαν ναυτιγοί, οἵτινες εἶχον ἐνεργήσει ἡ ἐποπτεύσει τὴν διασκευὴν τοῦ γκαράζ. Δεύτερη αὐτὴ — πόνως ἔγω γιατεύω — ἀδικία.

Τί δὲ νά εἴπῃ κανεὶς διὰ τὸ μαρτύριον τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, δικεζομένων διὰ παραμέλησιν καθήκοντας; "Ησαν οἱ δυστυχεῖς, παντελῶς ἀθώοι τοῦ ναυαγίου! Εύτυχως ἀπηλλάγησαν κατά τὴν διεξαγωγὴν τῆς δευτέρας δίκης. Ἐπίσης διὰ τὴν καταδίκην τῶν δικτύων καὶ διευθυντῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, εἰς ἣν ἀνήκε τὸ πλοῖον!"

Εἶναι φυτικὸν νά μὴ ἔχουν οἱ δικασταὶ τὴν ἀπαίτουμένην ναυτικὴν ἐμπειρίαν καὶ νὰ κρίνουν δάσει τὸν μαρτυρικὸν καταθέσεων. Διότι ὁ κυριώτερος — ὃς τὸν καταλογίσωμεν — ἔνοχος, ὁ πλοϊαρχος τοῦ σκάφους, μὲ τὸν ποληκαρίσιον θάνατόν του, ἐπάνω εἰς τὴν γέφυραν τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου του, εὐρήκεν ἐκεὶ τὴν ἐξιλέωσιν τοῦ σφάλματός του. "Ἄς γίνη τὸ πάθημά του, μάθημα εἰς δόλους".

ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ:

Δώσατε ἐντολὴν εἰς τὸν Μεσίτας σας νὰ τοποθετοῦν μικρὸν μέρος τῶν ἀσφαλίσεών σας εἰς 'Ελληνικὰς ἐταιρίας θὰ είναι πρὸς τὸ συμφέρον σας

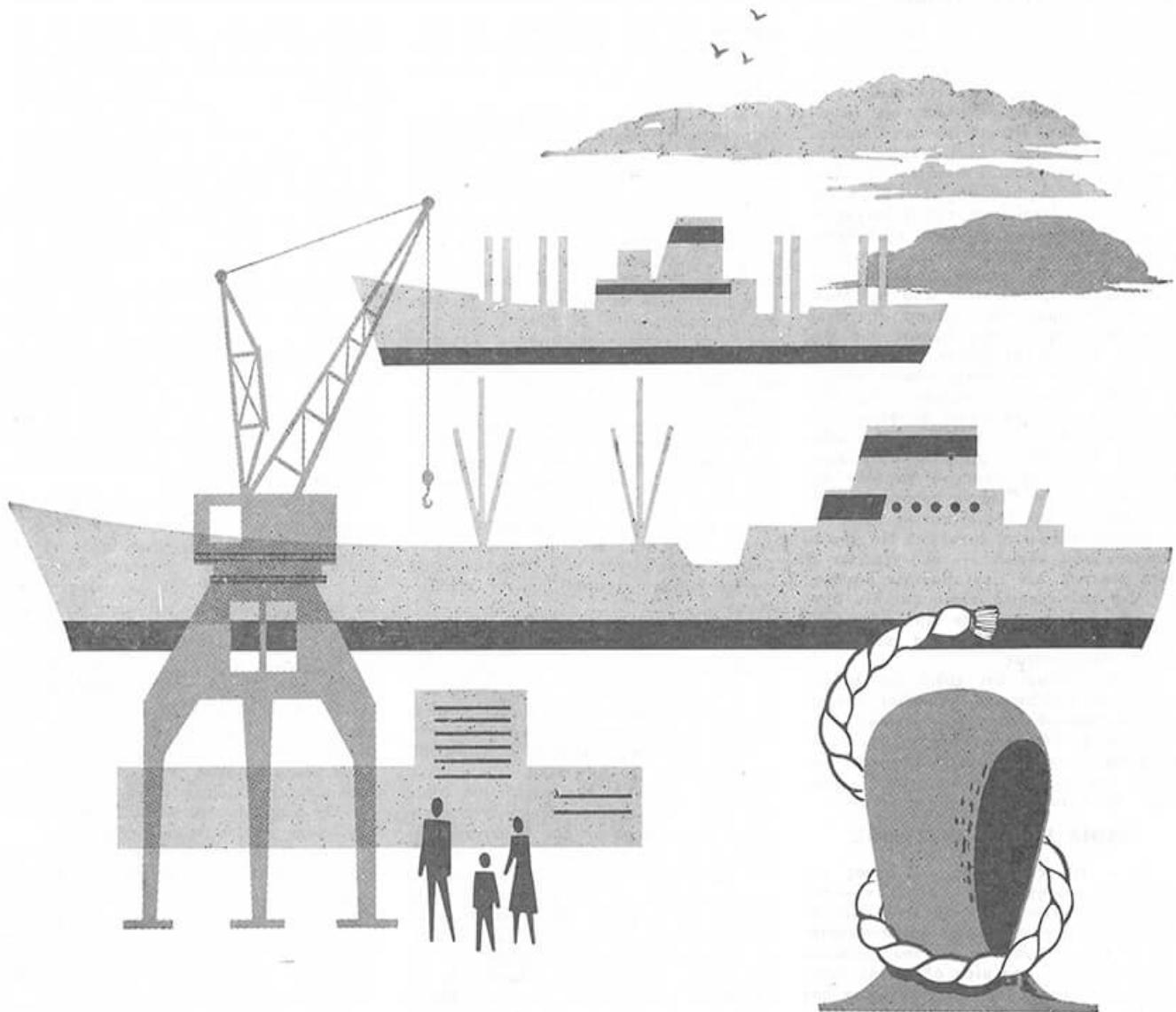
A. E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ

ORIZEN
HORIZON
INSURANCE CO. LTD.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ & ΠΕΝΤΕΛΗΣ 7 - ΑΘΗΝΑΙ 118 - ΤΗΛ. 221.835 - ΤΗΛΕΓΡ. «ΟΡΑΣΦΑ»

TELEX NO. 216.158 HORI GR



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



FRANK B. HALL & CO., INC.

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

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

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ

Τό διοικητικό συμβούλιον τού Ο.Λ.Π. απεράσπισε τήν άποδοχήν τών όρων τού Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, διὰ τήν δανειοδότησίν του μὲ ποσὸν 400.000.000 δρχ., προκειμένου νὰ ἑκτελέσῃ τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τοῦ λιμένος.

Οἱ όροι τοῦ δανείου εἶναι οἱ ἀκόλουθοι:

'Επιτόκιον 7%, ἐτησίως. 'Εὰν διὰ πράξεων Κυβερνητικῶν η ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς οὐδεμειώθη τὸ ίσχυον ἐπιτόκιον καταθέσεων Ταχυδρομικοῦ Ταμιευτηρίου, θὰ αὐξηθεῖ τὸ πρόγραμμα συγχρόνων καὶ ἀντιστοίχως τὸ ἐπιτόκιον τῶν 400 ἑκ. δριζμένων, ἔκαστοτε, κατὸ μίαν καὶ ὥμισιαν μονάδων δινάτερον τοῦ ἐπιτοκίου καταθέσεων Ταχυδρομικοῦ Ταμιευτηρίου, οὕτως ὡστε νὰ διατηρήται πάντοτε η ὑφισταμένη σήμερον διαφορὰ αὐτὴ μεταξὺ τῶν δύο ὧν ἄνω ἐπιτοκίων.

Τό δάνειον θὰ ἔχοφθη κατὰ τὸ σύστημα τῆς συνθέτου χρεωλυσίας, ἐντὸς 15 ἑτῶν, διὰ 30 ἵσων, ἔξαμηνιάων, τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων, ἐκ δραχμῶν 21.748.532, ἔκαστης καταβαλλομένης τὴν 30,6 καὶ τὴν 30,12 κατ' ἕτος.

Ποσὸν 200.000.000 θὰ ἀναληφθῇ ἐντὸς τοῦ 1968 καὶ 200.000.000 δρχ. ἐντὸς τοῦ 1969.

Η τοκοχρεωλυτικὴ ἔξυπηρέτησις τοῦ δανείου θὰ ἀρχίσῃ τὴν Ιηνὸν 1970 καὶ η πρώτη, ἔξαμηνιά, τοκοχρεωλυτικὴ δόσις θὰ καταβληθῇ εἰς τὸ Ταχυδρομικὸν Ταμιευτήριον τὴν 30.6.1970.

Ἄπὸ τῆς ἀναλήψεως ἑκάστου τμήματος η τοῦ δόλου δανείου μέχρι τῆς ἡμερομηνίας ἐνάρεως τῆς τοκοχρεωλυτικῆς ἔξυπηρέτησεως του θὰ καταβάλλωνται εἰς τὸ Ταχυδρομικὸν Ταμιευτήριον οἱ ἀναλογούντες, ἀποδοῦ, ἐνδιάμεσοι τόκοι, πρὸς τὸ ἐπιτόκιον τοῦ δανείου.

Οὔτη τίθενται πλέον τὰ οἰκονομικὰ θεμέλια, διὰ τὴν ὑποδομὴν τοῦ μείζονος λιμένος. 'Ολόκληρον τὸ δάνειον θὰ ἀπορροφῇ ἀπὸ τὸ πρόγραμμα ἀπαλλοτριώσεων, τὸ οποῖον ἐπεκτείνεται εἰς ὅλοκληρον τὴν ἀναπτυσσόμενην λιμενικὴν περιοχὴν, ἀπὸ Περάματος μέχρι Νέου Φαλήρου. Εἶναι ἀξία ἐπαίνου η ἀπόφασις τοῦ ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Νικ. Μακαρέζου νὰ ἔγκρινῃ τὴν δανειοδότησιν τοῦ Ο.Λ.Π., προκειμένου οὗτος νὰ χωρῆῃ ἀπερίσπαστος εἰς τὸ δημιουργικὸν του ἔργον, ἐν ὅψει τῶν νέων τεχνολογικῶν ἔξελιξεων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας.

ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ

Υπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἐτροποιήθη καὶ συνεπληρώθη ἡ πάργαφος I τοῦ ἄρθρου 5, τοῦ Κανονισμοῦ καὶ Τιμολογίων δικαιωμάτων ἐπὶ πλοίων, ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς, ὡς ἀκολούθως:

ο) «I. Τὰ ἔχοντα ὡς μόνιμον ἀγκυροδόλιον τὴν κατὰ νόμον θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ λιμένος Πειραιῶς πλοῖα η πλωτὰ ναυπηγήματα καὶ χρησιμοτοιύμενα ἐστὶν εἰς βοηθητικάς, ἐπὶ κέρδει, ἔργασίας, ὑπόκεινται μόνον εἰς δικαιωμάτα ἀλιμεντισμοῦ, ὑπολογίζομενα κατὰ μῆνα, ἀδιαρέτως, ὡς κάτωθι:

α) Πλωτοὶ γερανοί, ὑδροφόρα καὶ πετρελαιοφόρα διανομῆς ὑγρῶν καυσίμων (σλέπια) ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος 1.250 δρχ.

β) Ἰδιωτικὰ ρυμουλκὰ καὶ ναυαγοσωστικά:

ο) Ἐλεκτικῆς ίκανότητος μέχρι καὶ 150 ἵππους 300 δρχ.

ο) Ἐλεκτικῆς ίκανότητος ἀπὸ 151 - 1.000 ἵππους 500 δρχ.

ο) Ἐλεκτικῆς ίκανότητος ἀπὸ 1.000 καὶ ἄνω ἵππους 800 δρχ.

Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν δικαιωμάτων ἐλλιμενισμοῦ τῶν ρυμουλκῶν καὶ ναυαγοσωστικῶν λαμβάνεται ὡς βάσις η εἰς τὸ Πρωτόκολλον Γενικῆς 'Ἐπιθεωρήσεως ἀναγραφοφένη ἵπποδύναμις τῆς μηχανῆς αὐτῶν.

γ) Πλωτὰ συνεργεία αὐτοκινούμενα η μή, φέροντα ἐπὶ αὐτῶν μονίμως η προσωρινῶν μηχανικῶν ἑξοπλισμὸν η πάστης φύσεως ἐργαλεῖα ἐπισκευῶν, ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος, 300 δρχ.

δ) Ἰδιωτικαὶ φορτηγίδες ἀνεξαρτήτως χωρητικότητος 300 δρχ.

'Απαλλάσσονται τῶν δικαιωμάτων ἐλλιμενισμοῦ αἱ λέμβοι καὶ τὰ πρὸς αὐτάς ἑξομοιούμενα σκάφη, ἀνεξαρτήτως ἐὰν φέρουσιν η μὴ πρωστηρίους μηχανάς».

ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΞΥΛΕΙΑΣ

'Ελπίζομεν, βασίμως, ὅτι θὰ συγκρατηθῇ η ξυλεία εἰς τὸν Πειραιά καὶ ὅτι η σημειωθεῖσα διαρροή τῶν φορτίων τῆς εἰς ἑτέρους ἐλληνικοὺς λιμένας ('Ελευσίνα κ. α.) θὰ σταματήσῃ μετὰ τὴν μείωσιν τῶν φορτοεκφορτωτικῶν καὶ ἀποθηκεύτων τῆς οἰκοδομησίμου ξυλείας. 'Ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Ξυλείας 'Ελλάδος καὶ ὁ Σύνδεσμος Ξυλείας 'Ελλάδος καὶ ὁ Σύνδεσμος Ξυλεμπόρων Πειραιῶς ἐπεστίμανον ἔγκαιρως εἰς τὸν Ο.Λ.Π. τὴν αὐξησην τῶν ἀνωτέρω δικαιωμάτων, διὰ προγενεστέρων πράξεων τοῦ Ο.Λ.Π., μὲ ἀποτέλεσμα νὰ θεωρήται ὡς τελείως ἀσύμφορος η διὰ τοῦ λιμένος Πειραιῶς εκφορτωτικοῖς καὶ ἀποθήκευτοις τοιούτων φορτίων.

Πράγματι, διὰ τῆς υπὸ ἀριθμὸν 551/67 πράξεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπεδήθη αὐξησης ἐπὶ τῶν τιμολογίων τῶν ἐν γένει ἔργασιν τοῦ λιμένος κατὰ ποσοστὸν 25% καὶ συνεπείᾳ τούτου τὰ δικαιωμάτα ἀκοφτωτικῶν καὶ κομιστικῶν ἔργασιῶν ἐπὶ φορτίων ξυλείας ἀνήλθον τελικῶς κατὰ Μ3 εἰς 153,25 δρχ. διὰ τὴν ἐρυθρὰν ξυλείαν καὶ εἰς 127,60 δρχ. διὰ τὴν λευκήν.

Ἐκ γενομένων ὑπολογισμῶν ὡς πρὸς τὸ κόστος διεξαγωγῆς τῶν ἔργασιν τούτων

κατὰ στάδιον, διεπιστώθη ὅτι περιθώριον μειώσεως ὑφίστατο μόνον διὰ τὸ στάδιον ἔργασίας κύτους καὶ S.P. καὶ δὴ εἰς περιωρισμένον ποσοστόν, ὥστε ἀνότερον τοῦ 15%. Τὰ εἰσπραττόμενα, πρὸ τῆς μειώσεως, δικαιώματα διὰ τὰ ἀνωτέρω στάδια ἔργασίας κύτους κατὰ Μ3 εἰς 73 δρχ. περίπου, διὰ τὴν λευκὴν καὶ 88 δρχ. περίπου, διὰ τὴν ἐρυθρὰν ξυλείαν. Κατόπιν τῶν ὑπολογισμῶν αὐτῶν ἡ μείωσις τῶν ἀνωτέρω σταδίων ὑπολογίζεται εἰς 4,50 δρχ., καὶ 12 δρχ. κατὰ Μ3 ἀντιστοίχως.

Σημειούται ὅτι ἀντιμετωπίζεται ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τὸ ἀμέων προσεχές μέλλον, ἡ περιπτώση μείωσις τῶν ἐλάχιστων δικαιωμάτων, ἐν ὅψει τῆς συντελουμένης ηδη ἀναμορφώσεως τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας καὶ εἰδικότερον τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν προβλεπομένων συνθέσεων τῶν ἔργατικῶν διμάδων καὶ ἀπόδοσεων αὐτῶν εἰς Μ3, ἐκ τῆς ὥστε θὰ ἐπιτευχθῇ συμπίεσις τοῦ ἔργατος κόστους.

Ἐξ ἄλλου διὰ τῆς υπὸ ἀριθμὸν 122/66 πράξεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπεφασίσθη ἡ αὐξησης τῶν ἀποθηκευτικῶν δικαιωμάτων τοῦ Ειδικοῦ (μειωμένου) Τιμολογίου Ξυλείας. Οὕτω ἐνώ εἰσεπράττετο ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., πρὸ τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς, ποσὸν 36 δρχ., κατὰ Μ3 ξυλείας τελούσης ἐν ἀποταμίευσι ἐπὶ 90 ημέρας, διὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα εἰσεπράττοντο, μετὰ τὴν ἀπόφασιν αὐξησεως, 147 δρχ., ἥτοι ἐπῆλθεν αὐξησης κατὰ 111 δρχ. κατὰ Μ3 η κατὰ ποσοστὸν ἀνωτέρων τοῦ 300 %!

Ὑπῆρχεν δόμως η ἀνάγκη, τότε, τῆς ἀποσυμφόρησεως τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων ξυλείας, διὰ τῆς παραλαβῆς ταύτης ὑπὸ τῶν εἰσαγωγέων δόχι ἀργότερον τοῦ διμήνου, ἀπὸ τῆς ἐκφορτώσεως της. Ήσαν, τότε, ἀνεπαρκεῖς οἱ ἀποθηκευτικοὶ χώροι καὶ υπῆρχεν ὀδυναμία ἔξυπηρετήσεως τῶν ἀφικούμενών, εἰς τὸν λιμένα, σκαφῶν.

Σήμερον, εύτυχῶς, πρόδλημα συμφορήσεως τοῦ λιμένος καὶ τῶν χώρων αὐτοῦ δὲν ὑφίσταται, μετὰ τὴν δημιουργίαν νέων ἀποθηκῶν καὶ κρηπιδωμάτων καὶ διὰ τῆς ἀποπερατώσεως τοῦ νέου προβλήτος Υ τοῦ λιμένος «Ηρακλέους». Συνεπώς, η ἀξία διοίκησης τοῦ Ο.Λ.Π. όρθως ποιούσα ἐξήντησε τὸ περιθώριον μειώσεως, τὸ ὅποιον διετίθετο, προκειμένου νὰ μὴ συνεχισθῇ ἡ παρατηρεῖσα κάμψις εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ξυλείας, διὰ τοῦ Πειραικοῦ λιμένος, ἀσχέτως τοῦ ὅτι τὰ διαρρέοντα φορτία ἐκφορτώνονται εἰς ἔτερους ἐλληνικοὺς λιμένας καὶ ἐπομένων οὐδεμία ἀπώλεια ἐσημειούτω.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΠΟ ΤΟ 1956 ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ 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

20Ν ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΑΣ — ΙΣΟΤΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΠΤΥΧΙΟΥ ΡΑΝΤΑΡ - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ κ.λ.π.

"Εναρξις Τμημάτων ἀνὰ δεκαήμερον

30Ν ΣΧΟΛΗ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ — ΤΜΗΜΑ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ κ.λ.π.

"Εναρξις Τμημάτων ἀνὰ δεκαήμερον

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΡΑΙΣΚΟΥ 98 ΤΗΛ. 471.041 - 422.306



«Σὲ όνομάζω 'Ελληνικήν 'Αναγέννησιν...», είπε ή Κα Εύγενια Νιάρχου θραύσουσα τὴν φιάλην.

Χάρις εἰς τὴν ἀνήσυχον πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου συνεοτήθησαν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἐπὶ τῶν ἔρειπών τῆς ήμιτελούς προπολεμικῆς βάσεως ναυτικῶν κατασκευῶν τοῦ Β.Ν. 'Εφιλοδόξησεν ὁ κ. Νιάρχος νὰ χαρίσῃ εἰς τὴν ναυτικὴν 'Ελλάδα διὰ ἀκριβῶς τῆς ἔλειπε: τὸν πυρήνα τῆς ναυπηγικῆς τῆς βιομηχανίας. Καὶ ἀμόχθησε προσωπικὸς διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ προσπάθειά του αὐτῆς. 'Εδαπάνησε πολλὰ —ἐπένδυσις 120 ἑκατομ. δολλ.— καὶ ὅμεσως ἐπέβλεψεν εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου. 'Εφθασε νὰ ἐνδιαφέρεται περισσότερον διὰ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά παρὰ διὰ τὸν τεράστιον στόλον του.

Καὶ ἐπετελέσθη τὸ ἔργον κατὰ τὸν τελείστερον δυνατὸν τρόπον. 'Εξωπλίσθησαν τὰ ναυπηγεῖα μὲ τὰ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καὶ ἐργαλεία, μὲ τρεῖς δεξαμενᾶς καὶ μίαν κλίνην, ἐνῷ ἀντεμετωπίζετο καὶ ἡ κατασκευὴ τῆς δευτέρας. Κατηρτίσθη τὸ ἐπιτελείον τῶν τεχνικῶν ὥπο στελέχη δεδοκιμασμένης γνώσεως καὶ πείρας. Ειδικεύθη καὶ τὸ ἑογνατοτεχνικὸν προσωπικὸν εἰς τὸ βαρὺ ἔργον τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν. Μία κυψέλη ἐντατικῆς, συστηματικῆς, πλήρως ὠργανωμένης ἐργασίας ἤρχισεν ἀναπτυσσομένη εἰς τὴν ἥρεμον ἀκτὴν τοῦ κόλπου τῆς Σαλαμίνος.

Καὶ ἐτέθη ὅμεσως μὲ τὴν παράδοσιν τῆς κλίνης ἡ τρόπις τοῦ πρώτου δεξαμενοπλοίου τῶν 25.000 τόν. διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου. Τοῦ ἐστοίχισε πολλά. 'Ητο η πρώτη δαπανῆρα δοκιμή. 'Η ἐπελθούσα ναυτιλιακὴ κρίσις τοῦ 1958, ἡτὶς ἐπὶ τόσα ἔτη ἐκράτησεν, ἀνέκοψε τὰς εὐρυτάτης ἀκτινοθολίας ἐπιδιώξεις τοῦ κ. Νιάρχου. Δὲν ἔπαυσαν ὅμια τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἀποδίδοντα. Καὶ πάλιν ὁ κ. Νιάρχος προθαδίζει. Μετασκευάζει ιδικά του δεξαμενόπλοια T2 εἰς μπάλκα κάρριερς, μὲ παράλληλον αὐξήσιν τῆς χωρητικότητός των. 'Ἐπακολουθούν αἱ παρόδοις μετασκευαὶ πλοίων ἄλλων ἐφοπλιστῶν, ὅπως καὶ μεγεθύνσεις δεξαμενοπλοίων πάλιν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου. 'Η κρίσις, ὅμως, ἐκράτησεν ἐπὶ πολὺ καὶ αἱ παραγγελίαι ἔλειψαν, δχι διότι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἦσαν καθυστερημένα εἰς τεχνικὴ ἀπόδοσιν καὶ κόστος, ἀλλὰ διότι ἐλειψαν αἱ ἐντεύθεν χρηματοδοτήσεις, αὐτάς ποὺ ἀφθονῶντας παρείχοντας τὰ ξένα κράτη, διὰ νὰ στηρίξουν τὴν ναυπηγικὴν των βιομηχανίαν. Τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα δὲν ἤδυναντο, βεβίως, νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ξένα, ἀφοῦ δὲν ἦσαν εἰς θέσιν νὰ παράσχουν τὰς μακροπροθέσμους καὶ χαμηλοτόκους πιστώσεις.

Μάτην, κατὰ καιρούς, ἐπιμόνως ἔζητηθη καὶ ὥπο τὸ ίδικόν μας κράτος νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ ξένον παράδειγμα, ὑποστηρίζον

ΓΕΓΟΝΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ

"ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ,,

ΟΙ ΟΡΑΜΑΤΙΣΜΟΙ ΤΟΥ Κ. ΣΤ. ΝΙΑΡΧΟΥ

ΑΡΧΙΖΟΥΝ ΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ

μίαν βιομηχανίαν συνάδουσαν πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας καὶ ἡτοίς εἴτις τὴν 'Ελλάδα. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἦσαν τὸ μοναδικὸν δεῖγμα τῆς βαρείας βιομηχανίας διὰ τὸν τόπον μας. 'Αναὶ πᾶσαν περίστασιν τὰ ἐπεδεικνύμενα εἰς τοὺς ξένους ἐπισήμους ἐπισκέπτας μας:

Καὶ δῆμας, τε κράτος ἡρηνήθη τὴν συμπαράστασιν. 'Εκώφευσαν ὅλαι αἱ προκάτοχοι τῆς παρούσης κυβερνήσεις εἰς τὸ αἴτημα τῆς χρηματοδοτήσεως. Καὶ μόνον ὅταν τὸ αὐτὸ αἴτημα ὑπεβλήθη εἰς τὸν 'Υπουργὸν Συντονισμοῦ κ. Μακαρέζον συνήντησε τὴν

Καὶ τώρα μὲ πίστιν ἀντιμετωπίζεται ἡ αὔριον τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων. Διανοίγεται ὁ δρόμος πρὸς μεγαλύτερα ἐπιτεύγματα. Μὲ τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν πολλὰ ἡμιποροῦν νὰ γίνουν καὶ ἀσφαλῶς θὰ γίνουν. Διατί νὰ μὴ φθάσωμεν εἰς τὰ μπάλκα κάρριερς, τὰ ἐπιβατηγά καὶ τὰ ἄλλων τύπων σκάφη, τῶν ὅποιων ἀπόλυτον ἔχομεν ἀνάγκην; Διατί νὰ μὴ κατασκευάσωμεν καὶ τὰς δηζελομηχανάς των;

'Εν τῷ μεταξὺ τὸ μέλλον τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως εὑρύτερον θεμελιοῦται μὲ τὴν μόνιμον δεξαμενήν τῶν 240.000 τόν. 'Εκεῖ εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Σκαραμαγκά ὀφαματίζομεθα τὴν δημιουργίαν ἐνὸς ναυπηγικοῦ συγκροτήματος μὲ δύο ἡ καὶ περισσότερας κλίνας, μὲ πλήρη τὸν ἔξπολισμόν των, μὲ τὰς πολλὰς δεξαμενάς, συγκροτήματα μεγάλα, ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τῆς Μεσογείου.

Αὐτονότος καὶ ἀπαραίτητος εἶναι ἡ ὑπαρξίς της εἰς χώραν ναυτικήν, ὅπως η 'Ελλάς, η ναυπηγική βιομηχανία. Κατέχομεν τὰ πρωτεία εἰς τὸν παγκόσμιον μεταφορικὸν στίδιον καὶ καταλείπομεν εἰς τὴν ξένην τὸ ἀπαντόν σχεδόν τῶν ὅσων ἀποδίδουν ἡ τολμηρὰ ἐπιχειρηματικότης τοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστής τοῦ Ελλήνος ναυτίου.

Τεράστιον τὸ ἐλληνικῶν συμφερόντων τονάζ, τεράστια καὶ αἱ εἰς σύγχρονα πλοία καὶ κεφάλαια ἀνάγκαι τῆς ἀνανεωμένης Ναυτιλίας μας.

'Αρκετὸν εἰναι ποσοστὸν τι τῶν πολλῶν ἐλληνικῶν παραγγελιῶν εἰς τὰ ξένα ναυπηγεῖα διὰ νὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ διατηρήσωμεν καὶ σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀναπτύξωμεν, μίαν ἀξιοχέλευτον ἔθνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν.

Τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα εἶναι πανέτοιμα. 'Υποστηρίζοντές τα προάγομεν τὴν ὅλην παραγωγικὴν Ικανότητα τοῦ τόπου μας. Τὰ ναυπηγεῖα εἰναι ὁ πυρήνα μιᾶς εὐρύτατης παραγωγῆς. 'Ακολουθεῖται ἀπὸ σειρὰν ὅλην ἄλλων βιομηχανιῶν, αἵτινες παραπλήλως θὰ εἰσφέρουν εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους καὶ τῶν ἔξαρτημάτων τῶν ἔργων πολύτιμων. Παρούσα θὰ είναι καὶ ἡ πειραικὴ ἀγορά. Πλείστα ὅσα τὰ ἔξ αὐτῆς εἴδη, ποὺ προμηθεύεται τὸ ναυπηγεῖον. Καὶ εἰς αὐτὰ ὅς προστεθῇ ἡ εἰσφορά τοῦ "Ελληνος τεχνίτου, η καλώς ἀμειβομένη τὰς ἔργατικὰ εἰς μίαν ναυπηγησιν 35 καὶ πλέον τοῖς ἔκατόν.

Δὲν ἔξερχεται τῶν δυνατοτήτων τοῦ κ. Νιάρχου, η ὅλη αὐτὴ προσπάθεια. 'Αρκεῖ εἰς αὐτὸν ἡ κρατικὴ συμπαράστασις διὰ νὰ προχωρήσῃ μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν τὸν πρόοδο τὰ μεγαλύτερα ἐπιτεύγματα. Τοῦ ἔλειψεν εἰς τὸ παρελθόν ἡ συμπαράστασις. Τώρα εύτυχως τοῦ προσφέρεται. Διατί νὰ μὴ πιστεύσωμεν εἰς τὴν καλυτέρων αὔριον;



κατανόστιν' προφρόνως ἐγένετο ἀποδεκτόν 'Η 'Εθνικὴ Κυβέρνησις ἐτόλμησε καὶ εἰς τὸ ζήτημα αὐτὸν καὶ κατήγαγε μίαν ὠραίαν νίκην. 'Ἐπιστοδότησε τὰς ἐδῶ ναυπηγήσεις διὰ νὰ παρασχεθῇ οὕτω η δυνατοτήτης εἰς τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα νὰ ἀξιοποιήσουν τὰς ἐγκαταστάσεις των, τὴν γνώσιν τοῦ τεχνικοῦ των ἐπιτελείουν καὶ τὴν ἐργασίαν τοῦ 'Ελληνος τεχνίτου. Προελήφθη ἡ ἄλλως ἀναπόφευκτος ἀπόλυτης ἐκατοντάδων ἐργαστῶν καὶ τὸ κράτος τώρα ὑπολογίζει εἰς τὴν ἐσόδειαν τοῦ συναλλάγματος, ποὺ θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐδῶ κατασκευαζομένων ἀντιλίμπερτς διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. 'Η ἐργάδης προσπάθεια τοῦ κ. Νιάρχου συνήντησεν, ἐπὶ τέλους, τὴν δικαίωσιν.

ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΡΣΕΩΣ

ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

ΤΥΠΟΥ SD 14 ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

"Όταν ή «Ελληνική 'Αναγέννησις», τὸ πρῶτον ἑλληνικῆς κατασκευῆς ἀντιλίμπερτο SD14, ἥκισε νὰ διλισθαίνῃ ἐπιβλητικῶς πρὸς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τὰς ζωηρὰς ἐπευφημίας τῶν πολλῶν παρισταμένων, ἐν ἴστορικὸν γεγονός εἶχε συντελεσθῆ διὰ τὰς «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» Σκαραμαγκᾶς: Κατέλαβον τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν μεταξὺ τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Ἐφεξῆς καὶ μέχρι τοῦ θέρους τοῦ 1970, τὸ ὄριστον προσωπικὸν — ἐπιστημονικὸν καὶ ἐργατοτεχνικὸν — τῶν Ναυπηγείων, θὰ δίδῃ ἀνὰ δύο καὶ ἡμίσους μῆνας ἔνα ἐκλεκτὸν δεῖγμο τῆς ἐργασίας του. Πράγματι, μέχρι τῆς ἐποχῆς ἐκείνης πιστεύεται, ὅτι θὰ ἔχῃ περατωθῆ ἡ ναυπηγησίς τῶν ἐννέα μέχρι τοῦδε συνολικῶν παραγγελθέντων SD14 εἰς τὰς «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» — τρία διὰ τὸν κ. Σπ. Κουμάνταρον, τέσσερα διὰ τὸν κ. Ν. Παπαλήον καὶ δύο διὰ τὸν κ. Γ. Κεφάλαν.

Ἡ ἐπιδιωκομένη δύμας σύντημησις τῶν προθεσμῶν κατασκευῆς εἰς δύο καὶ ἡμίσους μῆνας, ἀντὶ τῶν τριῶν ἀρχικῶν, ἐλπίζεται βασίμως, ὅτι θὰ ἔχῃ ὡς συνέπειαν τὴν ἀνάθεσιν καὶ νέων παραγγελιῶν εἰς τὰς «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα», μὲ τὴν ταχυτέραν δυνατήν παράδοσιν. Διαπραγματεύεται ἡδη διεξάγονται. Ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν ναυπηγήσεων θὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῆς πλέον ὀρθολογικῆς ὄργανώσεως, βάσει τῆς ἡδη κτηθείσης πείρας καὶ τῆς εἰς εὐρυτέραν κλίμακα προκατασκευῆς.

Ἡ διοίκησις τῶν Ναυπηγείων σκέπτεται νὰ ἐφαρμόσῃ ἀπὸ τῆς καθελκύσεως τοῦ τρίτου SD14 τὸν ἐν σειρῷ ἐπὶ τῆς αὐτῆς κλίνης ταυτόχρονον ναυπηγησιν ἐνὸς καὶ ἡμίσεως σκάφους.

ΤΟ ΠΟΡΤΡΑΙΤΟΝ ΤΟΥ SD 14

Ὦς ἄλλως τε ἀνεμένετο, ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου SD14 είναι ἀρίστη ἀπὸ πάσης ἀπόψεως — τεχνικῆς ιδιαιτέρως. Φροντισμένη ἡ ἐργασία τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, φιλοτίμως οἱ πάντες ἐμόχθησαν νὰ παρουσιάσουν ἔργον ἀνεπιφυλάκτως τέλειον. Δὲν ἀμιλλάται, εἶναι ἀνώτερον πολλῶν ξένων κατασκευῶν. Ἐξακόσιοι ἐργατοτεχνίται ἀπησχολήθησαν.

Τὸ «Ἐλληνικὴ 'Αναγέννησις», τὸ ὅποιον θὰ παραδοθῇ εἰς τὸν πλοιοκτήτην του περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦς 'Οκτωβρίου, θὰ εἴναι τὸ πρῶτον ἐκ τῶν φορτηγῶν τύπου SD-

14, αὐτοματοποιημένον. Ήση πρῶτον στάδιον τοῦ αὐτοματισμοῦ τὸ σκάφος θὰ είναι ἐφωδιασμένον μὲ σύστημα τηλεκινήσεως τῶν τύπου Σοῦλτζερ κυρίων μηχανῶν του, μὲ τὸν κεντρικὸν ἐλεγχον εἰδικῶς μελετηθέντα διὰ τὸν τύπον τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ὑπὸ τῆς γνωστῆς βρετανικῆς ἑταίριας «The Plessey Co. Ltd.».

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ σκάφους:

Μῆκος μεταξὺ καθέτων	440'0"
Πλάτος ἐπὶ νομέων	67'0"
Κοίλον	38'6"
Έμφορτον βύθισμα	29'0"
Dead weight	15.000 τόν.
'Ολικὴ χωρητικότης	9.070 (κόροι)
Καθαρὰ χωρητικότης	6.133 (κόροι)
Κυβισμὸς	764.300 κυβ. πόδ.
'Υπηρεσιακὴ ταχύτης	14 κόρμοι

2 τῶν 5 τόν. φορτωτῆρες εἰς ἔκαστον στόμιον κύτους.

1 τῶν 5 τόνων ἡλεκτρικὸν βαρούλικον ἀνὰ ἔκαστον φορτωτῆρα.

'Ενδιαίτησις 31 ἀνδρῶν.

Κυρία μηχανή: SULZER 5RD68.

'Ιπποδύναμις (μεγίστη συνεχοῦς λειτουργίας): 5.500.

Στροφαὶ ἀνὰ λεπτόν: 135.

'Ηλεκτρικὴ ἐγκατάστασις 440 Βόλτες, τριφασική 60 περιόδων.

Καὶ μερικαὶ ἄλλαι λεπτομέρειαι περὶ τὴν

Συντέμνεται ὁ χρόνος
κατασκευῆς τῶν λοιπῶν
όκτω παραγγελθέντων

κατασκευὴν του:

• 'Η τρόπου τοῦ σκάφους ἐτέθη τὸν παρελθόντα 'Απρίλιον. 'Η κατασκευὴ διήρκεσε τρεῖς καὶ ἡμίσους μῆνας.

• 'Η ἐγχώριος ἀγορά (συγγενεῖς βιομηχανίαι, βιοτεχνίαι καὶ ἐμπόριον) ὀφελήθη ἐκ τῆς κατασκευῆς τοῦ πρώτου SD14, δεδομένου ὅτι κατεβλήθη προσπάθεια προμηθείας ἐξ αὐτῆς δύσον τὸ δυνατόν περισσοτέρων υλικῶν. 'Ας σημειωθῇ ἐπίσης, ὅτι ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, δίδι τοῦ κλάδου τῶν νέων κατασκευῶν, θὰ καταστῇ τὸ ἐπίκεντρον τῆς δημιουργίας νέων βιομηχανῶν καὶ βιοτεχνιῶν (subcontractors), τῶν δύοις τὰ παραγόμενα εἶδη θὰ καταναλίσκωνται παρ' αὐτῆς.

• 'Ορόσημον ἀποτελεῖ ἡ καθέλκυσις τοῦ πρώτου SD14 διὰ τὴν νεοπαγὴ ἑλληνικὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, ἡ δποίσα, ἀπὸ τοῦ 1960, ὅτε τὸ πρῶτον καὶ πάλιν ἐκ τῆς ἐσχάρας τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων, καθειλύσθη τὸ πετρελαιοφόρον «Πλαγκόσμιος 'Ελπίς», 25.000 τόν. d.w., ἥρξατο ναυπηγούσα ωκεανοπόρα σκάφη, μὲ εύοιώνον προσπεικήν διὰ τὸ μέλλον.

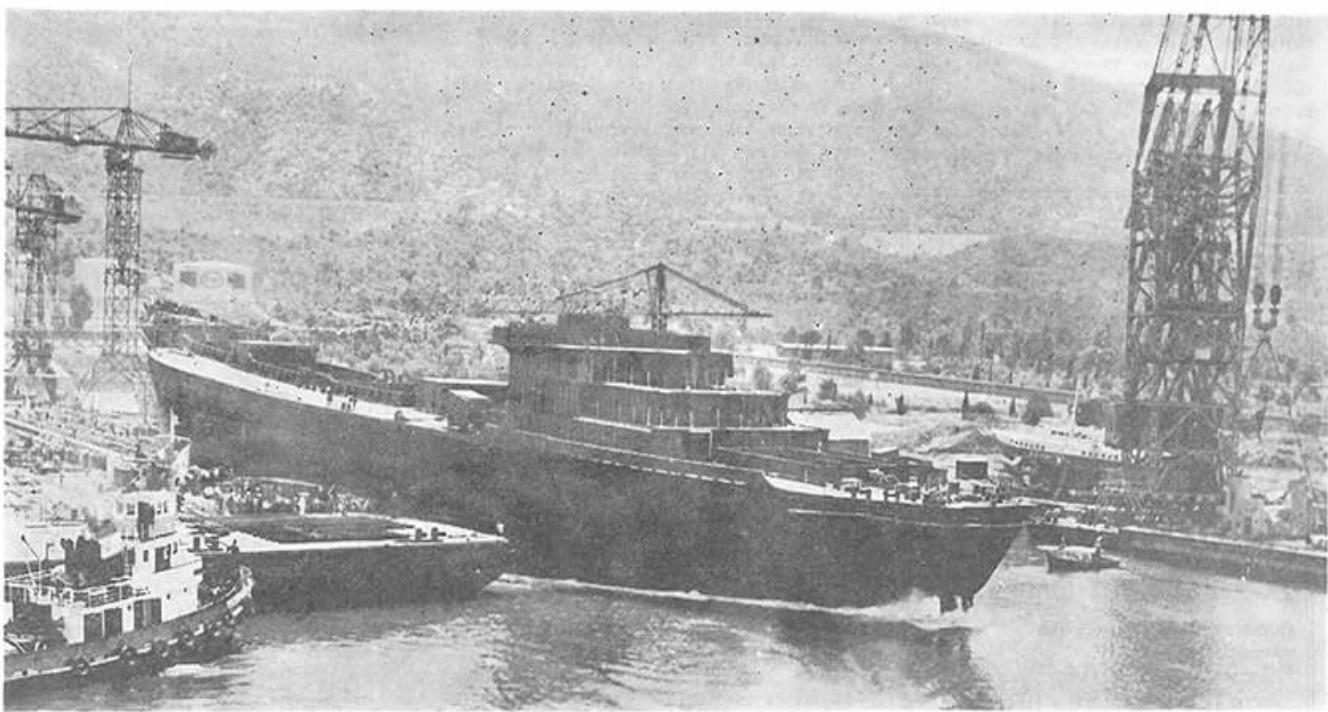
• Πλήρης σειρά ἀνταλλακτικῶν θὰ ὑπάρχῃ εἰς τὰς «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖα» εἰς τὴν διάθεσιν, ἀνὰ πάσαν στιγμήν, οιουδήποτε πλοίου τύπου SD14 προσερχομένου δι' ἐπισκευάς.

• 'Η 'Εθνικὴ Κυβέρνησις διεδραμάτισε πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῶν δυνατοτήτων, αἱ δποίσαι παρουσιάζοντο διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ προώθησιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας μας.

• 'Ιδιαιτέρως πολύτιμος ὑπῆρξεν ἡ συμπαράστασις ἡ παρασχεθεῖσα ὑπὸ τῆς διεύθυνσεως καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυπηγείων "Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ, εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΣ

Η τελετὴ τῆς καθελκύσεως ἔλαβε χώραν



Τὸ «Ἐλληνικὴ 'Αναγέννησις» διλοιθαίνει εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τὰς ζωηρὰς ἐπευφημίας τῶν παρισταμένων.

τὴν 3ην Αύγουστου. Ανάδοχος τοῦ σκάφους ήτο ἡ εὐγενής δέσποινα Εὐγενία Σπύρου Νιάρχου, μῆτηρ τοῦ Ἰδρυτοῦ τῶν Ναυπηγείων, ἥτις καὶ ἔθραυσεν ἐπὶ τῆς πρώρας τοῦ πλοίου τὴν πατροπαράδοτον φιάλην καμπανίτου.

Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως παρέστησαν ὁ Υπουργὸς Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζος, ὁ Υπουργὸς Ἐργασίας κ. Βογιατζῆς, ὁ Υπουργὸς Δημοσίας Τάξεως κ. Τζεβελέκος, ἀνώτατοι κρατικοὶ λειτουργοί, ἀνώτατοι ἀξιωματικοὶ τῶν τριῶν ὄπλων καὶ τῶν Σωμάτων Ἀσφαλείας, μέλη τοῦ Διπλωματικοῦ Σώματος, πολλοὶ ἐφοπλισταί, ἐκπρόσωποι τοῦ ξενού καὶ ἐλληνικοῦ Τύπου καὶ ἄλλοι.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Πρὸ τῆς καθελκύσεως ὡμίλησεν ὁ Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, κ. Κ. Δρακόπουλος εἰπὼν τὸ ἔχει:

«Μὲν ἔχειτε τὴν χαράνταν χαρεῖταινεν τὴν παρουσίαν ὅλων ὑδρίων εἰς τὸν χρόνον ἡτοῦν καὶ μὲν ἰδιαίτερα αἰσθῆματα τιμῆς καὶ εὐγνωμοσύνης τὰ μέλη τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ ἐκπροσώπου τῶν Οἰκονομικῶν Ὁργανισμῶν, οἵτινες, συνεπεῖς εἰς τὰ ὅπλα τῶν ὕδρων ἔχειγελέθενται, ἔχεισθαισκον τὰς ἀπαραιτήσους προϋποθέσεις διὰ τὴν δραστηριότητα τῆς ἡδοτικῆς πρωτοβουλίας τῆς ὅπλων ἐπίτευγμα εἶναι καὶ ἡ κατακευὴ τοῦ μετ' ὅλιγον μέλλοντος νὰ διεισθῇ εἰς τὸν θάλασσαν φορτηγὸν σκάφους, τόπου SD14, τοῦ ὅποιος ἡ τρόπις ἔτεσθε τὴν δην. Ἀπριλίου 1968.

Ἐπει τὴν εἰκαρία τῆς συμμετεινῆς τελετῆς, εἰμεθα ἐντυχεῖται νὰ ἀναγγείλωμεν, ὅτι εἰς τὰ ναυπηγεῖα μας ἀντέσθη μέχρι σήμερον ἡ κατακευὴ, παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἑτέρων Σ φορτηγῶν πλοίων τοῦ ἡτοῦ τόπου, δῆμα δὲ τῷ πέρατι τῆς συμμετεινῆς καθελκύσεως, θὰ τεθῇ ἀμέσως ἡ τρόπις τοῦ δευτέρου, τοῦ ὅποιος ἡ προκατακευὴ ἢρξητο ἥδη.

Λίγαν εἰστούσα, κατὰ συνέπειαν ὑπῆρχαν τὰ μέτρα τὰ θεοποιήσαντα ὅπλα τῆς Κυβερνήσεως, τὰ διευκολύνοντα τὴν χρηματοδότησην τῶν ἐν Ἑλλάδι ναυπηγήσεων, ἀφοῦ ἐντὸς δλίγων μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς των ἀπέδωσαν τοῦς καρποὺς των, πολλαπλὴ δὲ ἡ ὀψέτεια. Καὶ τοῦτο διότι, πλὴν ἡδην τῶν κατασκευαστῶν, ἡ ἔγχωρια βιομηχανία, ἀπὸ τὴν ὅποιον θὰ ἀντέσθων πλὴν ὄλικον τὸ ὅποιον δύναται νὰ μέση προσφέρῃ εἰς τιμῆς ἀνταγωνιστικά, θὰ αἰσθανθῇ τὸν ἐπωφελῆ ἀντίκτυπον.

Η ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΗ ΩΦΕΛΕΙΑ

» Πλὴν δημοσίων καὶ συναλλαγματική ὀψέτεια διὰ τὸν τόπον εἶναι μεγίστη. Τονίζω δὲ τοῦτο, διότι, ἐντὸς κατὰ τὸ στάδιον τῆς κατακευῆς τῶν πλοίων τούτων, τὸ 50% περίπου τῆς ἀξίας, ἀντιπροσωπεύοντος ὄλικα εἰσαγόμενα εἰς τὸν ἔμπτερον θὰ πληρωθῇ εἰς συνάλλαγμα, τὸ δὲ ὑπόλοιπον 50% ἀντιπροσωπεύοντος ἔργων καὶ προμηθείας ἐκ τῆς ἔγχωρος ἀγορᾶς.

ρᾶς θὰ πληρωθῇ εἰς δραχμάς, ἀντιτέως, κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀποτληρωματικῆς ἡ ἐξόφλησις: θὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῆς καταδολῆς ὑπὸ τῶν πλαισιοτητῶν διλοκήρου τῆς ἀξίας εἰς κατοίκους τονισθεῖται.

Δέν θὰ πρέπει δημοσίες νὰ παρορθῇ καὶ ἡ ἀπαραίτησης ἐπωφελῆς συνέπεια τῆς ὅποιαν ἔσχον αἱ προμηθείσαι παραγγελίαι: ἐπὶ τοῦ ἐργατεγκατούδιου δυναμικοῦ τῶν ναυπηγείων μας. Δι' αὐτῶν ἔσχεταισθαι ἔργασίας εἰς ίκανον ἀριθμού τοῦ προσωπικοῦ, τὸ ὅποιον ἀλλως, θὰ πλεύσεται, ἡ μέρος ἀντοῦ θὰ διετερηθῇ ὑποκατοχολούμενον, διὰ γὰρ μὴ ἀπογνωμοθῇ τελείως τὸ τμῆμα τῶν νέων κατακευῶν τῆς ἐπιχείρησεως καὶ στερηθῇ εἰδικευμένων καὶ πειραρχέμονων τεχνιτῶν.

ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΕΙΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ,,

» Θὰ ἦτο πράγματα, συνέχεισεν δ. κ. Δρακόπουλος, ἀπογοητευτικὸν διὰ διλούς μας, ἔχανγκανθίμενοι ἐκ τῶν πραγμάτων, νὰ φάσωμεν εἰς τὴν διακοπὴν τῶν ἔργων τοῦ τμήματος ἀντοῦ, διὰ τὸ ὅποιον ἀπεκτήσα-



Ο Πρόεδρος τοῦ Δ.Σ. τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κ. Κ. Δρακόπουλος δημοσίων κατά τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως.

μεν τὴν φήμην τῶν πρώτων ἐν Ἑλλάδι: κατακευαστῶν Θεοκαπορῶν, δεδομένου ἀλλοτεστεῖς ἔσχομεν εἰς τὸ ἀνεργητικόν μας τὴν κατακευὴν τοῦ πατρελαιοφόρου «Παγκόσμιος Ἐλπίς», 25.000 τόνων d.w., πλεύσιον ἀλλον μικροτέρων μονάδων, ὡς καὶ ίκανος ἀριθμοῦ μετακευεύν καὶ ἐπιμηκύνεων, αἱ δημοσίες θεωροῦνται πράγματα, διασκολωτέρα πλέον πλεύσιον τὴν νομοθετικὴν ρύθμισιν καὶ σύντομον ἔμφασισμεν εἰς τὴν ἀνδεικυμένην λόισιν, τὰ ένθυρηραμματικὴν ἡ Ἑλλάς μὲ τὰς υπολογίους νυκτιλιακὰς χώρας, εἰς τὸ θέρι τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι: ναυπηγήσουν.

» Εκ τῶν πρώτων Οἰκονομικῶν Ὁργανισμῶν ἀπὸ τὸν δημοσίου εἴρομεν πλήρη ἀνταπόκρισιν, ἵνα τὴν ἀνάγκην ιεροτεχνεών ὑπὸ τὴν Ἑλλάδος τῶν ἐν τῇ ἀλλοδοτηρῆ ἐφαρμοζούμενον εὔκολιόν πληρωμῆς, πρὸς ἐπιδίωσιν τῆς νεοπτυχίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας τοῦ τόπου, υπῆρχεν ἡ Τράπεζας Ἑλλάδος. Η πρότινη μας ἐπαγγεῖλη ὑπῆρχε, πράγματι, λίγην ἐνθαρρυντική, διότι μὲ διοριτικήτα καὶ εὐρύτητα ἀντιλήφτωσε, ἡ Διοίκησις, προσθήσεις τὸ θέμα τοῦτο, τὸ δημοσίον διῆρεται καὶ εὐρύτερον, διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν ἐνείχεν θύμιστη σημασίαν.

Πολλοί τιμονίοι, δημοσίες καὶ ἡ συμβολὴ τῆς E.T.B.A., ἤτις τὸ πρώτον ἐνεκκινήσας τὴν χρηματοδότησην τῶν μετακευεύν μεγάλων πατρελαιοφόρων, τὰς δημοσίες ἔξετασλέσαιμεν κατὰ τὸ πατρελαιό. Τελευτικὸς δε, θεώς ταχύτατα εἰς ἔνέργειαν τὸν μηχανισμὸν τῆς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προσαναφερέμονων μέτρων χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγήσεων.

τακευαστῶν καὶ προσφέρουν τόπον «ἀντιλίπητον» μὲ ποικίλας προδιαγραφάς, βασικῶν δημοσίων μὲ τονιάς κυριαρχόμενον, μεταξὺ 14.000-15.000 τόνων, d.w. περίπου.

» Ήμετε, ἐπόνεσεν δ. κ. Δρακόπουλος, πρόγλωσσεν εἰς συμφωνίαν μετά τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων «Austin & Pickersgill», διὰ τὴν κατακευὴν τοῦ τόπου ἀντοῦ τοῦ «ἀντιλίπητον», σταθμίσκαντες τοὺς τεχνικοὺς καὶ οἰκονομικούς παράγοντες, οἱ ὅποιοι: ἀποκλύνουν ὑπὲρ τῆς προτίμησεως αὐτοῦ, διότι τὸ προσφέρομεν πλεόναστον νὰ παρουσιάσῃ τὰ περισσότερα πλεονεκτήματα διὰ τὴν οἰκονομικήν εἰκαστάλλευσιν ἀπὸ τὸν ἄγορατον τῶν πολιτίσμων καὶ πρόθυμον νὰ εξαρχεῖται τὸν σημερινὸν τοῦ σημερινού πολιτισμού.

» Λαπό τὸν πράγματα, παραγγελίας ἀλλωτεῖται, τῶν ἐνέργητων SD14, αἱ δημοσίες μᾶς ἀντέσθησαν, φύκισταις, διὰ τὸν πρόγραμμαν μὲ τὰς ἀντέρων ἀπόφεις, οἱ οὖτε πελάταις μας, γνωστοὶ ἐφοπλισταῖ, οἱ δημοσίες δὲν καίρουν φύλης ὡς στερούμενοι: πείρας περὶ τὰ ναυτιλιακὰ καὶ τὴν ἀποδοτικότεραν ἐμπιετάλλευσιν τοῦ πλοίου.

ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ Η ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

» Διὰ νὰ φάσωμεν εἰς τὴν σημερινὴν καθελκύσειν, διήλθομεν πολλὰ στάδια, πολλοὶ δὲ εἰναι: ἔκεινοι τῶν δημοσίων ἡ συμβολὴ ὑπῆρχε πολύτιμος. Θὰ ἦτο δὲ ἀσυγχώρητος παράλειψις: ἔλλοι δὲν ἔχουμεν σήμερον τὴν εὐηγνωμοσύνην δῶλων λησμόν, τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, διὰ τὴν κατακευὴν καὶ προθύμιαν εἰς τὸ πρόσωπόν των πρὸς εἰσαγόμενον μας, τὰ ἐποίησαν, ἀναμφιστήτως, ἔσχον δημιουρούντων εὐνοϊκῶν ἀντικευτῶν, καὶ ἐπὶ τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου. Παρεμέρισαν τὴν συνήθη γραφειοκρατίαν τροχοπέδην, ἐλασσαν ταχέστως πρωτοβουλίας, ἀνέλαβον τὴν νομοθετικὴν ρύθμισιν καὶ σύντομον ἔμφασισμεν εἰς τὴν ἀνδεικυμένην λόισιν, τὰ ένθυρηραμματικὰς χώρας, εἰς τὸ θέρι τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι: ναυπηγήσουν.

» Εκ τῶν πρώτων Οἰκονομικῶν Ὁργανισμῶν ἀπὸ τὸν δημοσίου εἴρομεν πλήρη ἀνταπόκρισιν, ἵνα τὴν ἀνάγκην ιεροτεχνεών ὑπὸ τὴν Ἑλλάδος τῶν ἐν τῇ ἀλλοδοτηρῆ ἐφαρμοζούμενον εὔκολιόν πληρωμῆς, πρὸς ἐπιδίωσιν τῆς νεοπτυχίας ναυπηγικῆς βιομηχανίας τοῦ τόπου, υπῆρχεν ἡ Τράπεζας Ἑλλάδος. Η πρότινη μας ἐπαγγεῖλη ὑπῆρχε, πράγματι, λίγην ἐνθαρρυντική, διότι μὲ διοριτικήτα καὶ εὐρύτητα ἀντιλήφτωσε, ἡ Διοίκησις, προσθήσεις τὸ θέμα τοῦτο, τὸ δημοσίον διῆρεται καὶ εὐρύτερον, διὰ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν ἐνείχεν θύμιστη σημασίαν.

» Πολλοί τιμονίοι, δημοσίες καὶ ἡ συμβολὴ τῆς E.T.B.A., ἤτις τὸ πρώτον ἐνεκκινήσας τὴν χρηματοδότησην τῶν μετακευεύν μεγάλων πατρελαιοφόρων, τὰς δημοσίες ἔξετασλέσαιμεν κατὰ τὸ πατρελαιό. Τελευτικὸς δε, θεώς ταχύτατα εἰς ἔνέργειαν τὸν μηχανισμὸν τῆς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προσαναφερέμονων μέτρων χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγήσεων.

Η ΕΘΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ

» Επὶ ματαίῳ δημοσίῳ, δημοσίες καὶ ἡ συμβολὴ τῆς E.T.B.A., ἤτις τὸ πρώτον ἐνεκκινήσας τὴν χρηματοδότησην τῶν μετακευεύν μεγάλων πατρελαιοφόρων, τὰς δημοσίες ἔξετασλέσαιμεν κατὰ τὸ πατρελαιό. Τελευτικὸς δε, θεώς ταχύτατα εἰς ἔνέργειαν τὸν μηχανισμὸν τῆς διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προσαναφερέμονων μέτρων χρηματοδοτήσεως τῶν ναυπηγήσεων.

» Ιδιαιτέρως ἀνεκτήμητος δημοσίες καὶ της οἰκονομικής πατρελαιοφόρων Συντονισμοῦ κ. Ν.Ι.Κ. Μακαρέζου καὶ τῶν συνεργατῶν τοῦ Sunderland, «Austin & Pickersgill», πρὸς ἐκδιοικητήσιν τῆς χώρας, προσθήσαν ταχύτατα τὸ δέλτον θέμα, ἀποδείξαντες πράγματα: ὅτι νέα πνοή βασιλεύει εἰς τὴν Κρήτην μηχανήν.

» Μὲ τὴν ἡθικήν Ικανοποίησιν, ὅτι οἱ κόποι καὶ αἱ προσπάθειαι μας, πρὸς συνεχῆ καλυτερεύσιν τῆς παραγωγῆς μας καὶ διατήρησιν τῆς θέσεως μας ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ
Παρακαταθήκη καὶ τεχνικὴ πληροφορία:
Γράφτα «Ενημόρ. Ε.Π.Ε.
'Ακτή Γ. Κονδύλη 10 - Πειραιεύς
Τηλ. 410.573, 471.889

ἀνταγωνιστικότητος, εἰρίσκουν ἀνάλογον ἀναγνώρισιν ἀπὸ τὸ Κράτος, βεβαιωθῆτε, διτὶ θὰ συνεχίσωμεν τὸ δημιουργικόν μας ἔργον μὲ αἴσχοντα ἐνθουσιασμόν.

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

• Είς τὸ συμμετον τοῦτο, ἐς μοῦ ἐπιτραπῇ νῦ ἐκφράσω πρὸς τὸ προσωπικὸν τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπλιέων, ιδιαύτερον θὲ εἰς διπλωτὰς τοὺς ἔργονθέντας εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ στάχτου τούτου, τὴν πλήρην εὐχέρεσσαν τῆς Διαυθίστας τῆς ἑταρίκης, διὰ τὸν ἐπιδιογθέντα ζῆλον καὶ ἀριστηρα τεχνικὴν ἐκτέλεσαν.

Τέλος, τὸν πρῶτον μακρινόν πελάστην, τὴν οειδεῖς τῶν φορτηγῶν τόπον σεις SD14, κύριον Σπάρτην Κουμανίτερον, εὐχαριστοῦμεν θερμήτατα, διότι μᾶς ἐνεπιστεύθη τὴν νωπῆγον τριῶν ἀδελφῶν σκαψφύν, τὸν διαβεβαιούμεν δέ, ὅτι τὸ αἰχλός τοτε, ὃς καὶ τὰ ἔτερα ὅπ' αὐτοῦ πυρπράγγελθάντα, οὐδὲ είναν δέ εὑρετικῆς κατακευσῆς, τοῦ εὐδοκίαν δὲ διερμύχως νὰ είναι πάντα το γυγγάρει καὶ ἐπικερδή.

"Η δύναμις τοῦ σκάφους, τὸ δόποιον θὲ καθελκυσθῆ ἔντος δῆλγον, δριβλεῖται εἰς τὴν πεπικτή ἐμπειρίαν τοῦ κυρίου Κουμαντάρου, εἴναι τὰς γραπτηριστικὴς τῆς νέας ποντο-δύον ἀπὸ τὴν δόποιαν ὅλοι μας διαπνεόμεθα. Τοῦτο δέ τοι φέρεται. Νομίζεις; Είπες;

» Τὴν Κυρίαν Εὐδογείαν Νιάρχου, μητέρα τοῦ
Ιερυτοῦ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, εὐχαρι-
στοῦμεν θερμότατα διέτι: μᾶς ἔκαμε τὴν τιμὴν
ἡ εἰναῖς: ή ἀνάδογος τοῦ σκάφους τούτου.

» Παρόλον, εὐχαριστῶ δηλαὶ μᾶς ἔτιμος δεῖ τῆς παρουσίας σου εἰς τὴν τελετὴν αὐτῆν, ἐπιτρέψατε μου δὲ νὰ ἔχωράσω πόρο τὸν Ἔθνουν Κυδένησον καὶ τοὺς συμπαραστατούς σε εἰς τὸ ξηρὸν μας, τὰς Θερμὰς εὐχαριστίας μας.

О. К. АОГКМПОТОМ

‘Ακολούθως όμιλησε δι’ άλιγων ό εκπρόσωπος τῶν Βρετανικῶν ναυπηγείων κ. Λογκυμπότομ, ό όποιος έξηρε τὴν συνεργασίαν μετά τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων καὶ ἐν συνεχείᾳ προσεφώνησε τοὺς παριστάμενους ό πλοιοκτήτης τοῦ πρώτου SD14 κ. Σπ. Κουμάνωνας εἰπὼν τὰ έξης:

Ο. κ. ΣΠ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ

Κύροις ὑπουργοῖς, Κυρίαι καὶ Κύροις,
Συγκινητική διμολογίων δε' ἐμὲ η̄ στιγμὴ

Συγκινητική, διότι τὸ σύγχρονον αὐτὸν σκάφος, τισθηκε μέσα στὸν Ἑλληνικὸν χώρο καὶ ἀπὸ κάπου τοῦτον

“Η οπερήγραψεις ή δποια μὲ συνέχει, είναι συναίσθημα τὸ ὅποιον δικαίως θὰ δοκιμάζουν πρότοι, οἱ φορεῖς τοῦ συγκροτήματος τῶν ‘Ελλήνων. Ναυτικούς τοῦ Συγκροτήματος

ληγικούν Ναυπηγείον τού Σκαραμαχήκα.
"Η ἀλικατάθως ἔξειδα τὸν Ναυπηγείων
κόπτον, τὰ ἀνάγκαγεν εἰς ζηλευτὴν θέσιν, διτε
γὰ τὰ κατατάσσου σῆμερον διειθνῶς, μετεξέν των
ἀρτιωτέρων.

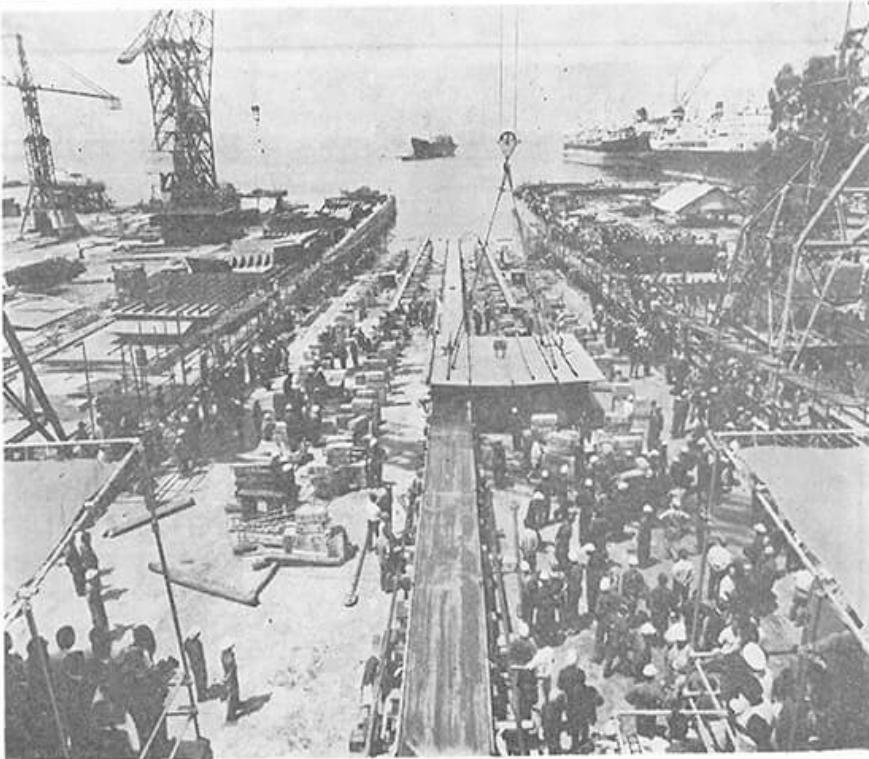
Τὴν δην παρελθόντος Ἀπριλίου, ἐποποθε
τήνῃ ἡ τρόπις, εἰνα: δὲ πράγματι: δύλος ζη-
λευτός, τὸ δέ εἰς τόσον βραχὺ χρονικὸν διά-
στημα, ξεπήδησε. Ἐποιευν νὰ καλήσῃ εἰς τὴν
Θάλασσαν τὸ σύγχρονον αὐτὸν ὕκεκοντόρον

αιάφος.
Τίτλον τιμῆς διμολογουμένων ἀποτελεῖ, τὸ
ἐπίτευγμα αὐτό, δὲ: τὸ δὲ θύμοντας τὰ χα-
ρηγίας, ἀλλὰ καὶ δι' ἔνα ἔκαστον ὁ ἑποτὸς
ἔμμαχος δι' αὐτό, ἀπὸ τῶν ἐπιστήμονα τεγνι-
κῶν, μέχρι καὶ τὸν ἀπλοῦν ἐργάτην. Ἐμὲ δὲ
προσωπικῶς, μὲν ὑπερηφάνειαν μὲ πληροὶ τὸ
γεγονός, διτὶ είμαι ὁ πρώτος "Ἐλλην ποὺ ἀ-
ποκτώ ἔνα τέτοιο σάφος, κτιζομένο μέσον στὴν

Ηπειρίδη Έλλασσα.
Εύχομαι εἰς τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα συ-
νεχῆ τὴν πρόσοδο.

Ο ἔμπορικος μας στόλος κατέκει αγημένον τὴν δευτέραν θέσιν ἐν τῇ Ὁδρογαίῳ καὶ εἴμασθα ἡμεῖς ως "Ελλήνες ὑπερήφανοι" δι' αὐτό.

“Η ἀληματωδίς ἀναπτυσσομένη ἐν Ἑλλάδι:
Ναυπηγικὴ Βιομηχανία, δὲν θυτέρες και φι-
λοδοξεῖ και αὐτή να καταλάβῃ τὴν αὐθήν ἐν
τῇ ὑφαλίῳ θείου, ἐκπιληρούσα εῦτο τὸν ἀνέ-
καθεν τῶν Ἑλλήνων ἔφοπτοιστον πάθον, νὰ ἴ-
δουν τὴν Ἑλλάδα νὰ ἔχῃ τὸν πρωτεύοντα ρό-
λον δυκαὶ μόνον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ



Εύθυνς μετά τὴν καθέλκυσιν τοῦ πρώτου SD14, διακρινομένου εἰς τὸ βάθος, τοποτετεῖται ἡ τρόπις τοῦ δευτέρου οκάφους.

καὶ εἰς τὴν παραγωγὴν πλοίων.
Οὐ πάπινος διὰ τὴν ἀλμυτώδη αὐτὴν ἔξελιξιν τοῦ τόπου μικρὸν ἄντικεν πρωτίστων εἰς τὴν Εθνικὴν Κυβέρνησιν. "Ολούς τοὺς κλάδους τῆς δραστηριότητος τῶν Ἐλλήνων τούς

Χάρις εἰς τούς πρωταργάτας τῆς Ἑπαναστάσεως ή "Ἐλλής ἀπέδειξεν εἰς θύλα τὸν κόσμον, διτὶ ἔχει τὴν δύναμιν νὰ ἐπενέργη και μόνη της τάξι δυσκόλους στιγμάς τῆς Ιστορίας της.

Ας τούς μημνούμε καὶ τούς βοηθήσουμε καὶ δικαιέσθω μας εἰς τὸν τομέα τῆς δραστηριότητος τοῦ, ἀς μὴ παραλείψῃ τὸ καθήκον τῶν πορφύρων τὴν Πατρίδα.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΤΡΟΠΙΔΩΝ

Χρήσιμον καρπό.

Τρεχηνή άποδειξη τούτου δ' ουγγάρεια αιδεικόν-
μανος ἐπαναπατρισμούς τῶν Ναυτιλιακῶν Ἑ-
πικειρήσεων μας καὶ ή προσδευτικῶν συνεχι-
ζομένη ψήφωσις τῆς Ἑλληνικῆς Σημιτικῆς.

— ΤΟΝΙΟΣΦΕΡΟΣ ΤΡΙΠΟΛΗΣ

Ἐπικολύθησεν ή ὄνομασία καὶ ή καθ-
έλκυσις τοῦ σκάφους ὑπὸ τοὺς συριγμοὺς
τῶν προσωρισμένων πλοίων καὶ τάς ζωη-
ράς ἀπευθίμας τῶν προσκελημένων καὶ
τῶν γιλαίδων ἐγκατεγεννών.

“Η υπό της Εθνικής Κυβερνήσεως προγραμματιστικών ανάγκηνης της Πατρίδος μης δένεινα; πλέον δραμα. Είναι πραγματικότης, διαπιστουμένη είς κάθε έκδήλωσιν τού τόπου μας.



‘Ο ύπουργός Συντονισμού κ. N. Μακαρέζος ένω μέσω άνωτέρων διοικητικών παραγόντων τῶν Ναυπηγείων καὶ τοῦ πλοιοκτήτου κ. Κουμαντάρου.

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



Ο ΟΜΙΛΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΜΕ ΤΗΝ ΡΑΓΔΑΙΑΝ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΚΑΙ ΤΑ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

«Έλπιζεται ότι δὲν πρόκειται καὶ τὴν φοράν αὐτὴν διὰ τὸν "Ομίλον Κολοκοτρώνη", λέγουν μὲ δόσιν θαυμασμοῦ οἱ ἐν Λονδίνῳ ναυτιλιακοὶ κύκλοι, ὁσάκις ἀνακοινωθῇ μεγάλῃ ἀγορᾷ πλοίου — εἰς χωρητικότητα καὶ τιμὴν τοῖς μετρητοῖς συνήθως — πραγματοποιουμένῃ ὑπὸ ἀγοραστοῦ. Καὶ συνήθως πρόκειται ἀκριβῶς περὶ τοῦ Ὀμίλου Κολοκοτρώνη.

'Ολίγα, πράγματι, 24ωρα ὀργότερον, γνωστοποιεῖται ἡ ἀγορὰ ὑπὸ τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου καὶ ἀνακοινούνται αἱ λεπτομέρειαι. Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ πλέον πρόσφατος εἰδησεογραφία τῆς ἔγκυρου βρετανικῆς ἐφημερίδος «Λό-ϋδ'ς Λίστ», ἐπὶ τῶν ἀγοραπωλησιῶν τῆς ἑδομάδος. 'Αναφέρονται ἐν προλόγῳ τὰ ἔξης :

«Μία ἀγορά, ἥτις πιστεύεται ὅτι εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ἀπὸ πλευρᾶς χωρητικότητος μεταχειρισμένου σκάφους, ἐκλείσθη εἰς Λονδίνον, τοῦτο δὲ ἀνεκοινώθη ὑπὸ τοῦ 'Ομίλου Κολοκοτρώνη, ὅστις ἡγόρασε τὸ νορβηγικὸν μικτὸν μεταλλοφόρον/πετρελαιοφόρον «Hoegh Hood» ἀντὶ 7 ἑκατομμυρίων δολαρίων τοῖς μετρητοῖς. '(Σημ.: Πρόκειται περὶ τοῦ μετονομασθέντος εἰς «'Επικ Κολοκοτρώνης», ἀνυψώσαντος τὴν κυανόλευκον πρὸ ἡμερῶν. Γράφομεν σχετικῶς κατωτέρω).

Τὸ σκάφος, τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν σχετικὴν εἰδῆσιν τῆς βρετανικῆς ἐφημερίδος, 65.000 τόννων d.w. περίπου καὶ ταχύτητος 16½ κόμβων, παρεδόθη εἰς τοὺς νέους πλοιοκτήτας του εἰς Σκαραμαγκά τὴν 2αν Αύγουστου, ὑψωσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν καὶ μετωνόσθη τοῦ «Επικ Κολοκοτρώνης». Λέγεται ὅτι πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλυτέρου σκάφους Ο.Β.Ο. (Oil/bulk/or carrier) ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν».

ΕΝΤΟΣ ΤΡΙΩΝ ΕΤΩΝ MONON!

Συνητήθημεν πρὸ ἡμερῶν μετὰ τοῦ κ. Μίν. Κολοκοτρώνη καὶ τοῦ ἀδελφοῦ του κ. Ιωσ. Κολοκοτρώνη εἰς τὰ Ἐπειραιεῖ γραφεῖα τῶν καὶ εἰχομεν μετ' αὐτῶν λίαν ἐνδιαφέρουσαν συνομιλίαν ἐπὶ τῆς παρ' αὐτῶν ἀναπτυσσόμενης ἐργάδους δραστηρίας καὶ τῶν προσπτικῶν τοῦ Οἴκου «Κολοκοτρώνης», ἡ ιστορία τοῦ ὄποιού, ἀν καὶ

σύντομος, εἶναι λίαν ἐντυπωσιακῆς: 'Ιδρύθη οὗτος πρὸ τριῶν περίπου ἑταῖρων, τὸ 1965. 'Ηρχοις τὴν δραστηριότητά του ἀρχικῶς μὲ τρία μικρὰ φορτηγὰ σκάφη. 'Ἐν συνεχείᾳ ἡγοράσθησαν ἔτερα πέντε, ἐξ ὧν τρία τάνκερ καὶ δύο ἔκρου φορτηγού. 'Ηκολούθησαν αἱ ἐντυπωσιακαὶ ἀγοραὶ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας (κάτω τῶν δέκα ἑταῖρων τὰ περισσότερα), σήμερον δὲ ὁ Οἴκος διαθέτει στόλον ἐξ 21 σκαφῶν, ἐξ ὧν 15 τάνκερ, συνολικῆς χωρητικότητος ἄνω τοῦ ἡμίσεος ἑκατομμυρίων τόννων d.w. καὶ 6 φορτηγὰ τράμπες, 50.000 τόννων d.w. περίπου.

ΤΟ ΜΥΣΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ

Άθορύβως, ἀλλὰ συντόνως εἰργάσθησαν οἱ κ.κ. 'Αφοὶ Κολοκοτρώνη, καθ' ὅλην αὐτὴν τὴν τριετίαν. Δέν ἐπεδίωξαν τὴν προβολὴν διὰ τῆς δημοσιότητος. Πρὸ τῆς ιδρύσεως τῆς ἐταίριας τῶν πολύτιμον πείραν καὶ θετικὴν συμπαράστασιν εὔρουν θητεύσαντες πλησίον τοῦ κ. Α. Χατζηπατέρα. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐπέλεξαν τοὺς στόχους τῶν. 'Ο κ. Μίνως Κολοκοτρώνης, ὅστις εἶναι καὶ ὁ ιδύνων νοῦς τῆς ἡδη εύρυτάτης ἐπιχειρήσεως τῆς — εἰσφέρει αὐτὴν εἰς τὴν Ἑλλάδας ἐπηρίως συνάλλαγμα ἄνω τῶν 4.000.000 δολαρίων — περιστοιχίζομενος ὑπὸ ἐμπείρου καὶ ἐμπίστου ἐπιτελείου συνεργατῶν ἐδῶ καὶ εἰς τὸ Λονδίνον, ἀπεφάσισε νὰ ρίξῃ τὸ βάρος τῆς κατὰ θάλασσαν δραστηριότητός του εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν δεξαμενοπλοίων, χωρὶς καὶ νὰ ἀτονίσῃ σύμως καὶ ὡς ἀπόδοτικὸς ἐργαζόμενος στόλος του τῶν τράμπων. 'Εργατικός καὶ συνεπῆς ἀπέκτησε ταχέως τὴν φήμην διεθνῶς τοῦ φερεγγύου ἐπιχειρηματίου. 'Εντεύθεν καὶ οἱ δεσμοί του μὲ μεγάλας Τραπέζας τοῦ ἔξωτερικοῦ, αἵτινες προθύμως συμπαρίστανταν εἰς τὸ ἔργον τῆς θετικῆς καὶ θεμελιωμένης ἀναπτύξεως τοῦ στόλου του. Τοῦτο ἀποτελεῖ καὶ τὸ μυστικόν τῆς ἐπιτυχίας του.

Καὶ ἂς σημειωθῇ ὅτι ὁ κ. Μίνως Κολοκοτρώνης δὲν πρόκειται νὰ ἀρκεθῇ εἰς τὰ κεκτημένα. Μᾶς εἶπε χαρακτηριστικῶς:

«Μολονότι δὲν ἔχομεν συγκεκριμένους στόχους, ἐν τούτοις μία εἶναι ἡ φιλοδοξία μας: Νὰ προσφέρωμεν τὰς μεγαλυτέρας δυνατὰς ὑπηρεσίας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν καὶ νὰ δημιουργήσωμεν τὰ κα-



Ο κ. ΜΙΝΩΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ. Τὸ μυστικὸν τῆς ἐπιτυχίας : 'Εργατικός, σύνεσις καὶ συνέπεια.

τάλληλα συναγωνιστικὰ μέσα εἰς τὸν διεθνῆ μεταφορικὸν στίβον».

ΚΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥΘ:

Καὶ συνέχισε:
«Μᾶς ἀπασχολοῦν δόλοι σχεδὸν οἱ τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Διαπραγματεύμεθα ἡδη τὴν ἀγορὰν καὶ ἄλλων σκαφῶν, ἀλλὰ δὲν θὰ ἐπεδύμων προτρέχων νὸν ἀναγγείλω λεπτομερείας. Σκεπτόμεθα ὀκόμη νὰ ναυπηγήσωμεν καὶ πλοία. 'Ηδη διαπραγματεύμεθα τὴν κατασκευὴν μπάλκ Καρρέρων τῶν 27.000 τόννων».

Εἰς ἐρώτησιν μας νὰ συνδέσῃ τὴν δραστηριότητά του καὶ μὲ τὰ τάνκερα μαμμούθ ὁ κ. Κολοκοτρώνης ἀπήντησε μειδῶν, ώστα νὰ εἶχε τί τὸ συγκεκριμένον κατὰ νοῦν:

«Μᾶς ἀπασχολεῖ καὶ ἡ πλευρὰ αὐτῆς».

ΔΕΝ ΦΟΒΕΙΤΑΙ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ

Ἐρωτηθεὶς ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Κολοκοτρώνης ἐκαὶ βοήθαι τὰς μεταπτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὸν στόλον του, συνεπείᾳ ἰσωσις καὶ ἀνοίγματος τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἀπήντησε:

«Μοιραίως ἡ ἐπαναπόδοσις εἰς τὴν Ἑλλειθέρων ναυτιλίδιαν τῆς Διώρυγος θὰ ἔχῃ δυσμενῆς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν μικροῦ μεγέθους δεξαμενοπλοίων. Ταυτοχρόνως σύμως καὶ ἡ Διώρυξ πρόκειται γὰ

ίδη μειωμένον τὸν ρόλον της, ώς νευραλγική θαλάσσια ἀρτηρία τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, καὶ τοῦτο λόγῳ τῶν γιγαντιαίων τάνκερς. Τὰ ίδικά μας σκάφη, πέραν τοῦ ὅτι εἶναι ίκανον μεγέθους, δὲν ἔχουν τίποτε νὰ φοβήθων ἐκ τῶν διακυμάνσεων τῶν ναυών, δεδομένου ὅτι ὅπαντα εἶναι, χρονοναυλώμενα διὰ 2 ἔως 8 ἡτη. Καὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου πρέπει νὰ διευκρινῆσω, ὅτι πρὶν προδῷ εἰς οἰανδήποτε ἀγοράν πλοίου φροντίζω προηγουμένως νὰ ἔχω ἑξασφαλίσει τὴν χρονοναυλώσιν του. Κινούμαι αὐτολόγως τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς. Διὰ νὰ ἀγοράσω, φερ' εἰπεῖν, τοῖς μετρητοῖς ἀκριβῶν τι σκάφος, πρέπει τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἕσοδα νὰ καλύπτουν τὴν ἀπόσβεσιν τοῦ κεφαλαίου. Καὶ τοῦτο φυσικά ἔχαρταί εἰναι ἡ τῆς ἐπικρατούσης καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. 'Υπάρχει ἀπόλυτος συνάρτησις μεταξὺ τιμῆς ἀγορᾶς πλοίου καὶ ναυών χρονοναυλώσεως. 'Εάν καταβάλλω πολλὰ δι' ἐκριβῶν σκάφος, ὡς τὸ «Ἐπικ Κολοκοτρώνης» θὰ ἔχω ἥδη ἐπωφεληθῆ καὶ τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς.'

ΜΑΚΡΑΝ ΤΩΝ ΑΠΗΓΟΡΕΥΜΕΝΩΝ

'Ο κ. Κολοκοτρώνης δὲν παρέλειψε νὰ τονίσῃ ἐπὶ τοῦ προκειμένου, διὰ ταταβάλλει προσπαθείας διὰ τὴν ἀπόλυτον, κατὰ τὸ δυνατόν, ίκανοποίησιν τῶν χρονοναυλώτων, γεγονὸς ὅπερ δι' αὐτὸν ἀποτελεῖ τὸ ὅπαντα τῆς ἐπιτυχίας μιᾶς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

'Ἐπίσης ὁ κ. Κολοκοτρώνης δημικρίνησεν ὅτι κρατεῖ τὰ πλοῖα του μακράν τῶν ἀπηγορευμένων περιοχῶν (Βιετνάμ, Κούβαν, Ἰσραὴλ) διὰ νὰ μὴ ὑπάρξῃ περίπτωσις δυσμενεύς μεταχείρισεως τῶν πλοίων του ἀπὸ τὰ ἀντίπαλα στρατόπεδα τῶν χωρῶν αὐτῶν.

Καὶ διαγράφεται ἀδρῶς ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἡ προσωπικότης ἐνὸς νέου ἐπιτυχημένου ἥδη, 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, ἔχοντος πρὸ αὐτοῦ εὑρύταν τὸ μέλλον, πολλὰ ὑποσχόμενου. 'Εστηρίθη ὁ κ. Κολοκοτρώνης εἰς τὴν ἀκράδαντον δημιουργικήν του πίστιν καὶ ἐπέδειξεν ἐργατικότητα καὶ σύνεσιν, ἥτις καὶ ἔγγνωται τὴν ἐπιτυχίαν. Γνωρίζει τὸ πλοῖον δὲν ὑστερεῖ οὐδὲ εἰς τεχνικὰς γνώσεις. 'Ο κ. Μίνως Κολοκοτρώνης, συνεπικουρύουμενος καὶ ὑπὸ τοῦ ἀδελφοῦ του, ἀκολουθεῖ τὴν τακτικήν του ἀθορύβως, σωφρόνως χωρούντος τὴν ἀνίούσαν ἐφοπλιστοῦ. Πίστις τοῦ ἡ ἐργασία καὶ ἡ συνεπείᾳ του ὡς μεταφρέως. Διὰ τῶν συντονισμένων καὶ εὐστόχων ἐνεργειῶν του κατώρθωσεν, ἐντὸς βραχυτάτου χρονικοῦ διαστήματος, νὰ καταστῇ εἰς ἐκ τῶν πλέον ἀνησυχών μελῶν τῆς νέας ἐφοπλιστικῆς γενεᾶς. 'Ἐφρόντισε νὰ κερδίσῃ τὴν ἐκτίμησιν τῶν μετ' αὐτοῦ συναλλασσομένων (φορτωτῶν, πιστωτῶν, ἀσφαλιστῶν), ἐπιζήλως δὲ ἐπέτυχε ἀπόλυτον ψυχικὴν ἐπαφὴν μὲ τὸ πολυάριθμον προσωπικὸν του. Συνομίλει μὲ τὴν ιδίαν προσεκτικότητα καὶ σεβασμὸν πρὸς ὅλους ἀνεξαιρέτως τοὺς ὑφισταμένους του, μετὰ ἀπειλεία τῶν πλοίων του, τὰ πληρώματά των. Καὶ ἐπισύρει οὕτω τὴν ἀνεπιφύλακτον ἐμπιστούντην τῶν συνεργατῶν του καὶ ἔξασφαλίζει καλὴν ἀπόδοσιν τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν των. Εἶναι βέβαιος ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ὅτι τὸ προσωπικόν του θὰ καταβάλῃ τὴν μεγαλυτέραν προσοχὴν του διὰ νὰ φέρῃ εἰς αἰσιον πέρας τὴν ἥν τὸν ἀνετέθη ἀποστόλην. Καὶ ἐν ἀκόμη ἀξιοπρόσεκτον σημεῖον: 'Αφήνει πλήρη πρωτοβουλίαν εἰς τὸ προσωπικόν τῶν Γραφείων του διὰ τὸν χειρισμὸν διαφόρων ζητημάτων. Κοινὴ ἡ προσπάθεια. 'Ολοι καὶ εἰς οἰανδήποτε βαθμίδα τῆς ἱεραρχίας καὶ ἀν εύρισκωνται, μετέχουν αὐτῆς, ἀπολαμβάνουν καὶ τῶν ἀγειδῶν τῆς ἐπιτυχίας. Κατὰ τὸν κ. Μ. Κολοκοτρώνην οὐδὲν ἐστὶ γενέσθαι εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, τὴν τόσον παλίντροπον, χωρὶς τὴν ἀπροκατάληπτον συνεργασίαν ὅλων τῶν εἰς αὐτὴν μοχθῶντων.

K. ΔΟΥΚΑΣ

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ Ο.Β.Ο.

Ἐνας ἀκόμη «Κολοκοτρώνης» ἐτέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον

Η ΤΕΛΕΤΗ ΕΠΙ ΤΟΥ «ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ»

Κατὰ τὴν διάρκειαν τελετῆς τὴν 5ην Αὔγουστου, παρουσίᾳ τοῦ 'Αντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Στ. Παπακού, τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἰω. Χολέδα, τοῦ ὑπασπιστοῦ τοῦ 'Αντιβασιλέως κ. Σούκουλη καὶ ἄλλων ἐπισήμων, ἀνύψωθή ἡ κυανόλευκος ἐπὶ τοῦ νεοαγορασθέντος νορθυγικοῦ μεταλλοφόρου/πετρελαιοφόρου (Ο.Β.Ο.) «Ἐπικ Κολοκοτρώνης» τοῦ Οἴκου «Ἀδελφοὶ Κολοκοτρώνη».

Τὸ σκάφος ἦτο προσωριμισμένον τότε εἰς τὰ Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, δόπου καὶ παρεδόθη εἰς τοὺς νέους του πλοιοκτήτας. 'Εκτελεῖ ἥδη τὸ πρώτον του ταξίδιον ἐπὶ χρονοναυλώσει.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς δοξολογίας, ἡ ὁποία ἐψάλλει εἰς τὴν μεγάλων διαστάσεων γέφυραν τοῦ σκάφους, προσεφώνησε τοὺς ἐπισήμους, ὡς ἐκπρόσωπος τῆς ἑταῖρίας, ὁ κ. Μ. Κολοκοτρώνης εἰπὼν τὰ ἔξις:

«Μὲ ίδιαιτέρων χαρὰν καὶ συγκίνησιν σᾶς καλωσορίζω ἐκ μέρους τῶν ιδιοκτητῶν καὶ σᾶς ἔκφράζω τὰς εὐχαριστίας μας διὰ τὴν τιμὴν που μᾶς ἔκανε νὰ προσέλθῃ εἰς τὴν τελετὴν τῆς ὑψώσεως τῆς ἐνδόξου κυανολεύκου εἰς τὸ πλοῖον μας τοῦτο.

«Ἀποτελεῖ δι' ἡμᾶς ὑψίστην ικανοποίησιν ποὺ μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Θεοῦ τὸ συγκρότημα μας ήδην θεῖ, ἀνταποκρινόμενον εἰς τὸ 'Εθνικὸν προσκλητήριον τοῦ ἔξοχοτάτου Προέδρου τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν πύκνωσιν τῶν τάξεων τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοίων.

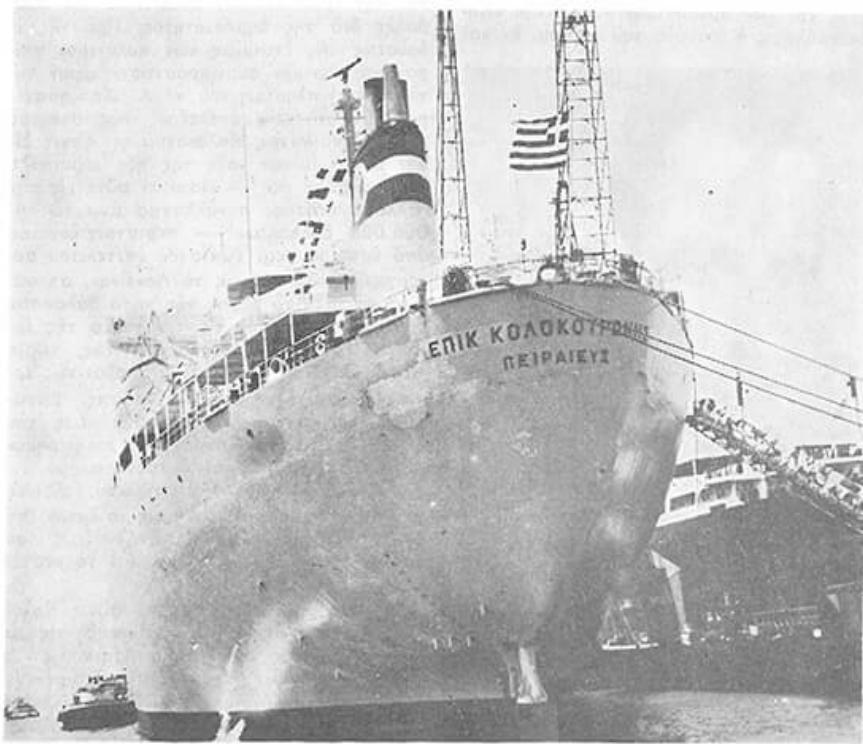
Τὰ πρόσφατα Κυβερνητικά μέτρα, ἀτιναθεστησαν διὰ τὸ καλὸν τῆς Ναυτιλίας,

τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, ἐπιβάλλουν ἀναλόγους ὑποχρεώσεις εἰς τοὺς 'Ελληνας ναυτικοὺς ἐπιχειρηματίας. Διὰ πρώτην φοράν η Ναυτιλία τῶν 'Ελλήνων εύρεν τόσην κατανόσιν καὶ ἀμέριστον τὴν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους.

Ἡ ὥραία καὶ εὐγενής ἐπίδοσις πρὸς τὰ θαλάσσια ἔργα, συνφασμένη μὲ τὴν ιστορίαν τοῦ 'Εθνους μας, ἐπιφύλασσει εἰς δῆλους τοὺς ἀσχολουμένους μὲ τὴν Ναυτιλίαν μεγάλας ικανοποίησεις, ἀλλὰ καὶ βαρείας ὑποχρεώσεις. Εἰς τὸν διεθνῆ θαλάσσιον στίβον, ἐντὸς τοῦ ὄπαίου η 'Ελληνική Ναυτιλία δρᾶ καὶ κινεῖται, ὀφείλομεν νὰ ἀγνωσθῶμεν ὅχι μόνον διὰ τὸ ἀτομικὸν ἔκαστος συμφέροντος, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν εὐημερίαν, τὸ γόντρον καὶ τὴν ισχὺν τῆς φιλτάτης Πατρίδος μας.

Εἶμεντος ἀποφασισμένοι νὰ πρωθήσωμεν τὴν προσπάθειάν μας διὰ νὰ δημιουργήσωμεν τὰς προϋποθέσεις ἑκείνας αἵτινες ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς μεγάλης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, η ὁποία συνεχίζει τὴν μακραίων σόσουν καὶ λαμπτὸν παράδοσιν τῆς ἐπιδόσεως τῆς 'Ελληνικῆς φυλῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Αἱ ἀντιξότητες καὶ οἱ κίνδυνοι τοὺς ὁποίους ἀντιμετωπίζει σήμερον η 'Ελληνική Ναυτιλία είναι πολλοί, ἀλλὰ μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Θεοῦ καὶ μὲ τὴν θερμὴν συμπαράστασιν τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως, 'Εφοπλισταὶ καὶ ναυτεργάται, ἡνωμένοι εἰς μίαν δύναμιν, μὲ θάρρος, εύσυνειδησίαν καὶ φιλοπατρίαν, θὰ ἔξουδετερώσωμεν τοὺς κινδύνους.

Πρὶν τελειώσω ἐπίθυμω καὶ πάλιν νὰ σᾶς



«ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ» : Η κυανόλευκος κυματίζει ἐπὶ τοῦ μεγάλου σκάφους

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΟΦΕΙΛΑΙ.

Κύριε Διευθυντά,

Τὰ ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοῖα ὑπὸ ζένας σημαίας ἀσφαλίζουν, ὡς γνωστόν, τὰ πληρώματα τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., βάσει κανονισμῶν ἐκδόθενταν εἰς ἔκτελεσιν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Νόμου 3170/1955. Διατηροῦν ἑλληνικὰ πληρώματα καὶ εἶναι ἀπλλαγμένα τῶν περὶ συνθέσεως διατάξεων. Ναυτολογοῦν καὶ ἀλλοδαπούς εἰς πλεῖστας δόσας περιπτώσεις. Μεταβιβάζεται ἡ κυριότης τῶν ἀνέυ διατυπώσεων καὶ ἐν γένει πλεονεκτοῦν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

"Οταν διαγράφεται τοῦ Νησιού τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, πρέπει, βάσει ὅρου τῶν Ἑγκριτικῶν πράξεων, νὰ προσκομισθοῦν πιστοποιητικὲς μεφαίνοντα, διὰ τὸ πλοῖον ἔξωφληση τῆς πρὸς τὸ Δημόσιον καὶ τοὺς Ἀσφαλιστικούς ὄργανος τῶν ναυτικῶν ὄφειλας του. Εἳναι δὲν προσκομισθοῦν τὰ πιστοποιητικά, κατατίθεται ἔγγυησις 7 - 10.000 στερλινῶν.

Τὸ μέτρον αὐτὸν καὶ δίκαιον καὶ λογικὸν εἶναι. Επαναλαμβάνεται ἐν μέρει καὶ αὐθίς διὰ τοῦ ἀρθρου 10 τοῦ Νόμου 465/68, ὅπερ δρίζει τὰ ἔχης: «Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ παρόντος νόμου ἀπαγορεύεται ἡ πρὸς ἀλλοδαπούς μεταβίβασις ἡ ὑποθήκευσις τῶν εἰς φόρον ὑποκειμένων πλοίων ἀνέν προηγούμενης προσαγωγῆς βεβαιώσεως τοῦ ὀρμοδίου οἰκονομικοῦ ἐφόρου, διὰ ἔχουν ἐκπληρωθῆ ἀι κατὰ τὸν παρόντα νόμον φορολογικὴ ἥπαρχεωσις τοῦ πλοϊοκτήτου καὶ ἔχουν ἔξοφληθή ὁι βαρύνοντες τὸ πλοῖον φόροι τοῦ Δημοσίου».

Ἄφοῦ, λοιπόν, ὁ νομοθέτης ἐπιμένει νὰ ἔχῃ κατὰ τὴν πώλησιν τακτοποιηθῆ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον ὡς πρὸς τὰς ὄφειλάς του πρὸς τὸ Δημόσιον, μήπως δὲν εἶναι λογικὸν καὶ δίκαιον νὰ καθιερωθοῦν παρόμοιαι διατάξεις καὶ διὰ τὰ ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοῖα, ἀτινα ἔχουν ἀσφαλίσει τὰ πληρώμα-

εύχαριστήσω ποὺ μᾶς ἐτιμήσατε μὲ τὴν παρουσίαν σας εἰς τὴν ὥραίν αὐτὴν τελετὴν καὶ νὰ εύχηθούμε δόπως ὁ Πειραιεὺς καταστῇ τὸ πρώτον ναυτικὸν κέντρον τοῦ κόσμου.

Ζήτω ἡ μεγάλη Ἐλληνικὴ Ναυτιλία.

Ἀκολούθως ἀπῆντησε δι' ὀλίγους ὁ Ἀντιπρόδορος τῆς Κυβερνήσεως κ. Παττακός, ὁ ὄποιος ἐτόνισεν διὰ τὸ Πρέδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Γ. Παπαδόπουλος τὸν ἔξουσιοδότησε νὰ μεταφέρῃ τὸν χαιρετισμὸν καὶ τὰς εὐχάς του τόσον πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας, ὅσους καὶ πρὸς τὸ θέλρωμα. Ἐν συνεχείᾳ, ὑπεργράμμισεν διὰ τὸν πλοῖον οἱ Ἐλληνες πρέπει νὰ εἴμεθα ὑπερόφανοι διότι ἡ προσπάθεια τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀνέλιξιν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας εὐδούται, καὶ προσθέσεν διὰ τὴν Κυβερνήσης πράττει καὶ θὰ πράττῃ πᾶν τὸ δυνατόν διὰ νὰ καταστῇ ἡ ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία ἡ πρώτη δύναμις εἰς τὸν κόσμον.

Ἀκολούθως οἱ ἐπίσημοι κατηυθύνθησαν εἰς τὴν πρύμναν τοῦ σκάφους ὃπου ὑψώθη ἡ κυανόλευκος ὑπὸ τὰ χειροκροτήματα τοῦ πλήθους.

Τὸ μεταλλοφόρον/πετρελαιοφόρον «Ἐπικ Κολοκοτρώνης» πρώην νορβηγικὸν «Hoegh Hood» εἶναι χωρητικοτητοῦ 63.615 τόνων d.w., δίλικον μήκους 788' 1'' καὶ ἐναυπηγήθη τὸ 1965 εἰς τὰ ναυπηγεία Δουνκέρκης καὶ Μπορτν. Ἡ μηχανὴ του κατασκευής γαλλικῆς, τύπου B & W, εἶναι ἐννεακύλινδρος, ισχύος 20.260 ίππων. Καταναλίσκει φιούελ σῖλ. Ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 16,7 κόμβων.

Κατὰ τὴν κατόπιν ἐπιθεωρήσεως παραλαβὴν τοῦ σκάφους διεπιστώθη ἡ ἀρίστη ποιοτικῶς κατάστασίς του καὶ ἡ φροντισμένη συντήρησή του. Πρόκειται περὶ σκάφους, πράγματι, ἔξαιρετοῦ. Ἰδιαιτέρων προεκάλεσαν ἐντύπωσιν τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος. Ἀνέστεις ὑπερωκεανίου ἐπιβατηγοῦ.

τὰ των εἰς τὸ Ν.Α.Τ., διὰ τὰς ἑκ τῆς συμβάσεως ὄφειλάς των πρὸς τὸν Ἀσφαλιστικὸν ὄργανον τῶν Ναυτικῶν μας; Λι ὄφειλαί αὐταὶ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον εἶναι προνομούχοι, ὑπαγόμεναι εἰς τὴν B. τάξιν τῶν προνομίων τοῦ ἀρθρου 205 τοῦ K.I.N.D.

Ὑφίσταται, βεβαίως, σήμερον ἡ ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν δρων τῆς ὑπογραφησομένης συμβάσεως, πλὴν τὸ μέτρον τοῦτο δὲν εἶναι γενικόν, εἶναι πολυένοδον διὰ τὸ πλοῖον καὶ προκαλεῖ ἀντιδράσεις.

«Ἡ ἔξι ὑπαρχής ρύθμισις τοῦ θέματος φρονοῦμεν διὰ τὴν πιστὴν ἐκπλήρωσιν τῶν δρων τῆς συντάξεως, πλὴν τὸ μέτρον τοῦτο δὲν εἶναι γενικόν, εἶναι πολυένοδον διὰ τὸ πλοῖον καὶ προκαλεῖ ἀντιδράσεις.

Λύσεις ὑπάρχουν εἰς τρόπον δύστε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ν' ἀπαλλαγοῦν, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν ἔξδων τῶν ἐγγύησεων, ἀλλὰ καὶ τὸ N.A.T. νὰ εἶναι ἔξησφαλισμένον.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Δικηγόρος

Προϊστάμενος Διοικ. Τμήματος N.A.T.
Πειραιεύς, Αὔγουστος 1968

ΠΡΟΣ ΕΠΙΚΡΙΤΗΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ σχολίων ἀνωνυμογράφου σας εἰς τὸ τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» τῆς 1ης Ιουλίου 1968 καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «ΕΠΙΣΤΟΛΩΝ ΣΥΝΕΧΕΙΑ», θὰ φέρῃ κάπιοιαν τάξιν, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν παρελθόνσαν Διοίκησιν. Αὐτά διὰ τὸν ἀνώνυμον ἐπιστολογράφον, τὸν μήδεν ἀλλο πράττοντα παρὰ νὰ διατυπώῃ παράπονα.

Μέ φιλοικὸς χαιρετισμοὺς
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ
ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Ε. Ν.

Ο Πρέδρος
ΑΝΔΡΕΑΣ ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ
'Ο Γενικὸς Γραμματεὺς
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ ΡΑΙ·ΣΗΣ
'Αθῆναι 30 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 ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
- ΠΛΗΡΕΣ 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 ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

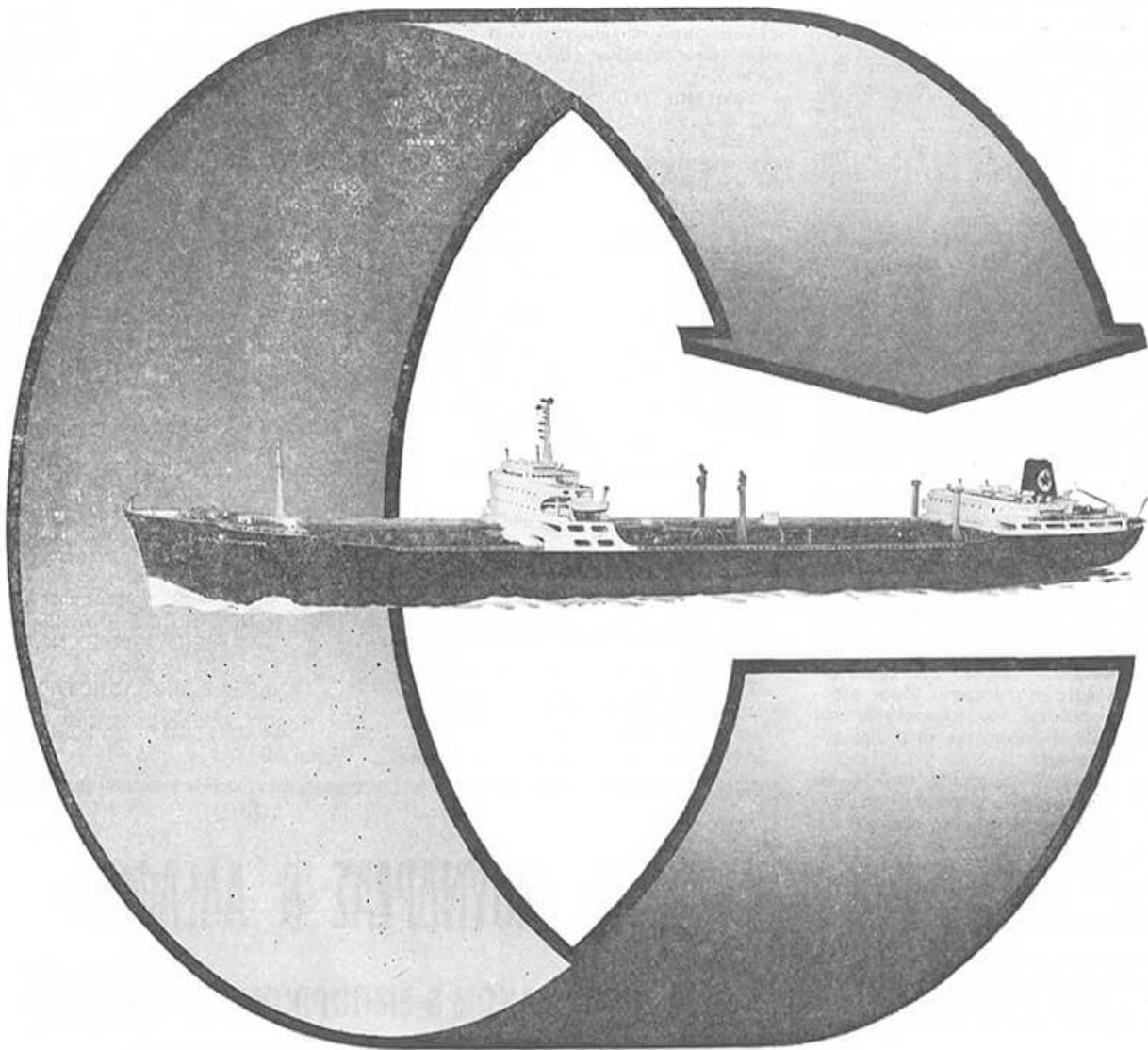
- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 412.433, 425.371.

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

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

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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



IS FOR CAMROC

CAMROC IS FOR ALL-ROUND SHIP PROTECTION...THE WORLD OVER



Years of intensive research by the Camrex Development Division have produced a zinc silicate coating unequalled for ease of application . . . Camroc Type 3. Used as a tank lining, it can safely carry volatile cargoes from A for Acetone right through the alphabet to X for Xylol (and if you have anything beginning with Y or Z it will probably carry that, too). Used as a primer for the outer shells of vessels Camroc Type 3 gives complete and lasting protection.

The Camrex Marine Contracts Division will be pleased to quote for the surface preparation, supply and application of the Camroc Type 3 system at any ship-building or repairing centre in the world, thus ensuring that the required standards of preparation and application are maintained for maximum results.

CAMREX LIMITED (MARINE DIVISION), P.O. BOX 34, SUNDERLAND, ENGLAND

Associated Company in Greece: FILKA LIMITED, LYCABETUS STREET No 1 (a), ATHENS 135

ΘΕΜΑΤΑ ΔΙΟΙΚΗΣΕΩΣ

ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

ΤΟΥ Κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

"Οπως πλείστοι ὅσοι θεσμοί εἰς τὴν ναυτιλιακήν νομοθεσίαν μετέβαλον χαρακτηρά καὶ περιεχόμενον, προϊόντος τῆς ἔξελίζεως τοῦ ἐμπορικού πλοίου καὶ τοῦ τρόπου διεξαγωγῆς τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου, οὕτω καὶ ὁ θεσμὸς τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καθίσταται ὀσημέραι περισσότερον διαφορετικός, πλέον πολύπλοκος τοῦ ὀρχικῶν καθιερώθεντος.

'Αναζητούντες ὁρίσμὸν διὰ τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, θ' ἀνέύρωμεν μετά δυσχερείσας στοιχεῖα καλύπτοντα ἐν τῷ συνόλῳ τῶν τὴν φύσιν καὶ τὸν σκοπὸν τῶν ἔγγραφων τούτων. Διὰ τούτο καὶ περιορίζουμενοι εἰς τὸ τυπικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου παρουσίας τῶν, περισσότεροι συγγραφεῖς δέχονται ὅτι πρόκειται περὶ ἔγγραφων καὶ βιβλίων, τὰ ὅποια ὁ πλοίαρχος ὑποχρεούται νὰ φέρῃ πάντοτε ἐπὶ τοῦ πλοίου. Ἀτυχῶς οἱ διδάσκοντες τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον, τὸ ἴδιωτικὸν ἐρμηνεύοντες Δίκαιον, δὲν ἀσχολούνται εἰδικῶς μὲ τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ἀλλὰ μὲ τὴν περὶ τηρήσεως τῶν ὑποχρέων τοῦ πλοιάρχου. Οἱ γενικότερον ἐπὶ τοῦ Δικαίου τῆς ναυσιπλοΐας ἀσχοληθέντες, τοῦ περιλαμβάνοντος τόσον τὸ ἴδιωτικὸν σον καὶ τὸ δημόσιον Ναυτικὸν Δίκαιον, προσδιορίζουν τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ὡς δηλούντα τὴν κατάστασιν καὶ τὰς κινήσεις τοῦ πλοίου καὶ διασφαλίζοντα τὰ συμφέροντα παντὸς ἐπὶ αὐτοῦ ἐνδιαφερομένου. 'Ο προσδιορισμὸς εἶναι προφανῶς τοσούτον εὔρυς, ὥστε νὰ καταντᾶ σχρηστός.

Ποιά ἀκριβῶς εἶναι τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ βιβλία οὐδαμοῦ ἀναφέρεται ἔξαντλητικῶς. Ἀρχικῶς τὸ Διάταγμα περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ 1836, δώμιλησεν εἰς τὸ ἄρθρον 15 καὶ 23 περὶ τοῦ ἔγγραφου ὀναγνωρίσεως (νῦν ἐθνικότητος) καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ διττώματος, τὸ δὲ περὶ Ἀστυνομίας τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Διάταγμα τοῦ ίδιου ἔτους, ἐπεχερήσεν εἰς τὸ ἄρθρον 37 μίσιον ἀπαριθμησιν τῶν ἔγγραφων καὶ βιβλίων, τὰ ὅποια «πάς πλοίαρχος ἢ κυβερνήτης ὀφείλει, παρὰ τὸ ἔγγραφον ἰδιοκτησίας καὶ τὸ ναυτιλιακὸν διπλωμα, νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου». Ήσαν δὲ ταῦτα, τὸ ναυτολόγιον, ἢ ἀδεια ἀναχωρήσεως, τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου, τὰ φορωτικὰ καὶ τὰ ἔξοφλητικά τῶν τελωνειακῶν δικαιωμάτων.

'Ο παλαιὸς Ἐμπορικὸς Νόμος ἀνέφερεν εἰς μὲν τὸ ἄρθρον 224 τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου (τὸ νῦν ἡμερολόγιον), εἰς δὲ τὸ ἄρθρον 226 ἐπανελάμβανε τὰ διὰ ἀνωτέρω ἔγγραφα καὶ βιβλία, προσθέτων μόνον τὰς «περὶ ἐπισκέψεως ἑκάστεις». Ἐκτοτε πολλοὶ μεταγενέστεροι νόμοι, ἀλλοι μὲν προσέθεσαν νέα ἔγγραφα, ὡς ὁ ΡΠΔ τοῦ 1851, δοτὶς εἰσήγαγε τὸ βιβλίον ναυτοδανείων, ὁ ΧΠΘ τοῦ 1867, ὅστις εἰσήγαγε τὸ πρωτοκόλλον καταμετρήσεως κ.λ.π., ἀλλοι δὲ προσέθεσαν εἰς περαιτέρω διασφάγνισιν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν ἡδη καθιερωμένων ἔγγραφων, ὡς ὁ ΩΔ τοῦ 1880 διὰ τὸ ναυτιλιακὸν διπλωμα, τὸ περὶ νηολογίων Διάταγμα τοῦ 1910 διὰ τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος κ.λ.π.

Διὰ τῆς ἐν τοῦ 1910 εἰσαγωγῆς τοῦ νέου περὶ θαλασσίας ἐμπορίας μέρους τοῦ Ἐμπορικού Νόμου, ὑπὸ τὸν Νόμον ΓΨΙΖ, τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα ἔλαβον περισσότερον συγκεκριμένην μορφήν, μειωθέντα εἰς τέντε μόνον, εἰδικῶς ἀναφέρομενα εἰς τὸ ἄρθρον 315. Ταῦτα εἶναι: τὸ ἔγγραφον ἐθνι-

κότηος, τὸ ναυτολόγιον, τὰ φορωτικά, αἱ ἐκθέσεις ἐπισκέψεως καὶ τὰ ἀποδεικτικά ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων. Μολονότι ἡ διατύπωσις τῆς διατάξεως παρέχει τὴν ἐντύπωσιν τῆς περιοριστικῆς ἀπαριθμήσεως, εἶναι δέδαιον ὅτι ἔξηκολούθουν παραπλήλως νὰ ὑφίστανται ὡς ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ τὰ λοιπὰ τοιαῦτα, ἔτινα, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν καθιερωσάντων αὐτὰ γενικῶν ἡ ειδικῶν νόμων, ὑπερχερούτο δ Πλοίαρχος νὰ φέρῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Τοιαῦτα ἐπὶ παραδείγματι ήσαν τὸ ναυτιλιακὸν διπλωμα, τὸ πρωτόκολλον καταμετρήσεως, ἀλλὰ καὶ τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου (ἡμερολόγιον) τοῦ ὅποιου τὴν τήρησιν ἐπανελαύνεται τὸ ἄρθρον 315 τοῦ Ε. Ν.

'Ἐδν τὴν διατάξεως τοῦ ἄρθρου 315 ἡθέλομεν δῆγηθη εἰς τὴν σκέψιν ὅτι «ναυτιλιακὰ ἔγγραφα» εἶναι ἀποκλειστικῶς τὰ ἐν αὐτῷ ἀναφερόμενα τέντε, τότε μοιραίως ἡθέλομεν καταπλήξει εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ ὁ πλοίαρχος ὑποχρεούται νὰ φέρῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου, πλὴν τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων τοῦ ἄρθρου 315, καὶ πάντα τὰ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμενα ἔγγραφα καὶ βιβλία. Θὰ δεξιόμεθα δηλαδὴ ὅτι ὑπάρχουν ἐπὶ τοῦ πλοίου δύο κατηγορίαι ἔγγραφων, τὰ «ναυτιλιακά» τοῦ ἄρθρου 315 καὶ τὰ ὑπὸ τῆς λοιπῆς νομοθεσίας προβλεπόμενα. Πρέπει ἀλλωστε νὰ σημειωθῇ ὅτι καὶ τὰ μέχρι τότε ὑφιστάμενα ἔγγραφα δὲν παρέμενον σταθερά εἰς ἀριθμόν. Μεταγενέστεραι διατάξεις προσέθεσαν καὶ νέα τοιαῦτα, ἐξ ὣν ἐνδεικτικῶς μηνυμούσεμεν τὰ ἡμερολόγια μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου, τὸ πιστοποιητικὸν γραμμῆς φορτώσεως, τὸ ποινολόγιον κ.λ.π.

Εἰς τὴν κατάστασιν ταύτην, δὲν Κώδιξ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (Ν. 3816/1958) ἔδωσε μίαν λύσιν, ἡτις δὲν ἀποκατέστησε μὲν οὔτε τὸν δρισμὸν οὔτε τὸν ἀριθμὸν τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων, ἀλλ' ἔτοιμε, τουλάχιστον, τὴν ἀμφισβήτησιν περὶ τῆς ἀποκλειστικῆς ἡ μη ἀπαριθμήσεως τῶν ἐν τῷ Νόμῳ. 'Ορίζων, πράγματι, εἰς τὸν περὶ πλοιάρχου τίτλον (ἄρθρον 42), ποιά ἔγγραφα καὶ βιβλία ὀφείλει νὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου ὁ πλοίαρχος, ἔτινα καὶ ἀποκαλεῖ «ναυτιλιακά», παραστεῖ ὁνομαστικῶς ταῦτα καὶ ἀποσαφηνίζει διὰ τοῦ «ιδίωφ», διὰ ὡς τοιαῦτα δέοντα νὰ θεωροῦνται καὶ πάντα τὰ λοιπὰ «κεκανονισμένα ἔγγραφα καὶ βιβλίων». Τὰ ὑπὸ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ρητῶς δριζόμενα εἶναι: 1) τὸ ἔγγραφον ἐθνικότητος, 2) τὸ πιστοποιητικὸν πλωμότητος, 3) τὸ πρωτόκολλον καταμετρήσεως, 4) τὸ ναυτολόγιον, 5) τὸ ποινολόγιον, 6) τὰ φορωτικά, 7) τὰ ἀποδεικτικά ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων καὶ 8) τὸ — ὑπὸ αὐτοῦ εἰσαγόμενον— πιστοποιητικὸν ὑποθήκων καὶ κατασχέσεων (τὸ βιβλίον διαρῶν τοῦ Ν. Δ. 3899) 1958). 'Ως ἀλέχθη δύως ἀναγνωρίζει ὡς ναυτιλιακὰ ἔγγραφα καὶ τὸ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμενα, τοιαῦτα δὲ ἀναμφισβήτητως εἶναι καὶ τὰ ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας προβλεπόμενα, πρότερα τοιαῦτα δὲ δεν θεωροῦνται κατασχέσεως τῆς σχετικῆς

Πέραν δύως τούτων ὑπάρχουν πολλὰ ἀκόμη ἔγγραφα καὶ βιβλία, τὰ ὅποια ὑποχρεούται κατά νόμον νὰ τηρηθῶνται πολίτη τοῦ ίδιου Κώδικος, ἐν τῷ εὐθὺ προγονισμένω πρόθρῳ 41, περιγραφόμενα ἡμερολόγια γεφύρας, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου, τὸ ποινολόγιον κ.λ.π.



Marine Diesel Engines from
40 – 34 000 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 5234 TELEGRAMS: INDUPROHAN ZURICH

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

διατάξεως του Κώδικας, σσον και ἐκ τῶν εἰς τὴν θεωρίαν ἀναπτυχθεισῶν ἀπόφεων, καθ' ἄς τὸν τίτλον τοῦτον προσδίδει εἴτε ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τηρήσεώς των εἴτε ἡ διασφάλισις τῶν συμφερόντων τοῦ πλού, προϋποθέσεις, τὰς ὅποιας ἀναμφιβόλως πληρούν πάντα ταῦτα. Χωρὶς νὰ ὑποστηρίζωμεν ὅτι τὰ ἔξαντλούμεν, δυνάμεθα ἔξ αὐτῶν νὰ μημονεύσωμεν τὰ ἀκόλουθα:

1) Τὸ διεθνὲς πιστοποιητικὸν γραμμῆς φορτώσεως, τὸ εἰς ἐκτέλεσιν τῆς οἰκείας Διεθνοῦς Συμβάσεως καθιερώθεν καὶ καταστάν ἐκτότε ἐν ἑκ τῶν σημαντικωτέρων ἔγγραφων.

2) Τὸ παλαιὸν «ναυτικὸν δίπλωμα» ἡ διαβατήριον, ἢτοι τὸ ναυτιλιακὸν δίπλωμα τοῦ Νόμου ΩΔ) 1880, ὅπερ καίτοι ἀνέκαθεν καταπολεμούμενον ὡς ἀχρηστὸν καὶ ἀσκοπὸν καὶ δῆ μετὰ τὴν καθέρωσιν τοῦ πιστοποιητικοῦ πλωμότητος, ἐν τούτοις, μη ῥητῶς καταργηθέν, ἔξακολουθεῖ καὶ σήμερον νὰ χορηγῆται.

3) Τὸ ὑπὸ τοῦ Ν. 4005) 1929 καθιερώθεν διδίλιον τροφοδοσίας τοῦ πληρώματος, διὸ τὸ ὅποιον προβλέπεται ἡ ὑποχρέωσις τῆς ἀνελλιποῦς τηρήσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ ἡ κανονικὴ θεώρησίς του ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν.

4) Τὸ ὑπὸ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσε-

ων ναυτικῆς ἐργασίας, περιγραφόμενον διδίλιον ὑπερωριῶν, οὐτινος καὶ ὁ ὑπόλογος τῆς τηρήσεως καθορίζεται καὶ ἡ ἐπιτήρησις τοῦ πλοιάρχου, κατὰ τὸ πρότυπον τῶν μη ὑπ' αὐτοῦ προσωπικῶς συντασσομένων διδίλιον.

5) Τὸ διδίλιον ἐπισκέψεων, προβλεπάμενον ἡδη ἀπὸ τὸ 1835, ὃς διειστέρας σημασίας καὶ μεταγενεστέρως διὰ τοῦ περὶ ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας Νόμου 4166) 1929 συστηματοποιηθέν.

6) Τὸ ναυτικὰ φυλλάδια. Ταῦτα κατὰ κανόνα δὲν μημονεύονται ὑπὸ τῶν συγγραφέων, παλαιῶν καὶ νεωτέρων, ὡς ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, χωρὶς ἐν τούτοις νὰ ἔχηγηται κοὶ ἡ αἰτία. Διότι πρόκειται περὶ διδίλιορίων, ὑποχρεωτικῶν κατὰ νόμον φερομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ ἔξυπητερούντων τὴν ναυτολόγιον τοῦ πληρώματος ἐξ τούτου τουλάχιστον μετὰ τοῦ ναυτολογίου. Ἐκ τῶν παλαιοτέρων μόνον ὁ Π. Χρυσανθόπουλος εἰς τὸν «Ναυτικὸν 'Οδηγόν» του, τὰ συγκαταλέγει μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων, προσθέτων μάλιστα, διὰ τοὺς ἐπιβάτας τοῦ ἔξωτερικοῦ, καὶ τὰ διαβατήρια.

7) Τὰ ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς ικανότητος πλοιάρχου καὶ πληρώματος, διὰ τὰ ὅποια ισχύουν ἀκριβῶς ὅσα ἀνωτέρω ἐλέχθησαν περὶ τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

Δὲν περιελάβομεν εἰς τὸν πίνακα τὴν ἀδειαν ἀπόπλου καὶ τὴν ὑγειονομικὴν πιστοποίησιν, μεγάλης ἄλλοτε σημασίας, διότι ἀμφότεραι θεωροῦνται στήμερον κατηργημέναι. Ἡ ἀδεια ἀπόπλου, ἡ ὑπὸ τοῦ Διατάγματος περὶ ἀστυνομίας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας καλουμένη ἀδεια ἀναχρήσεως, δὲν χορηγεῖται πλέον ὡς ἴδιον ἔγγραφον, τῆς ἐγκρίσεως ἀπόπλου παρεχομένης ἡδη διὰ τῆς θεωρήσεως τῆς οἰκείας θυρίδος τοῦ ναυτολογίου. Ἐξ ἄλλου, ἡ ὑγειονομικὴ πιστοποίησις κατηργήθη ἀπὸ τοῦ 1952, ἀντικατασταθείσας ὑπὸ τῆς παρὰ τοῦ πλοιάρχου κατατιθεμένης ναυτιλιακῆς δηλώσεως ὑγείας.

* * *

Τὰ κύρια ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ὡς εἶναι τὸ ἔγγραφον ἔθνικότητος, τὸ ναυτολόγιον κ.λ.π. ἔξεταζονται διεξιθικῶς εἰς τὰ διάφορα συγγράμματα, ὡς τε νὰ παρέλκη ἐνταῦθα ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξίς των. Ὑπάρχουν ὅμως δύο κατηγορίαι ἔγγραφων, τὰ οποία ἀνέκαθεν ἀνεφέρονται συλλογικῶς: Εἰναι πρῶτον τὰ λεγόμενα φορτωτικὰ καὶ δεύτερον τὰ ἀποδεικτικά ἐπιτηρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων. Εἰς τὰ πρῶτα, τὸ ὑπὸ τοῦ ἀρχικοῦ ἐμπορικοῦ Νόμου «φορτωτικὰ καὶ ναυλωτικά καλύμενα, ὑπάγονται σι φορτωτικά καὶ τὰ ναυλοσύμφωνα. Τὸ δηλωτικὸν τοῦ φορτίου, ὑπαγόμενον κατά τινας εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτωτικῶν ἔγγραφων, θεωρεῖται κατ' ἄλλους ὡς ἀνήκον εἰς τὰ ἀποδεικτικά ἐπιτηρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρεώσεων, ἐν τῷ ὅποιο μάλιστα καὶ ἔξαντλούνται τούτα. Πάντως καὶ τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων ὁ ἀριθμὸς δὲν εἶναι αὐτηρῶς καθωρισμένος, πολὺ περισσότερον ἐὰν δεχθῶμεν τὴν ἀποφιλί τοῦ εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτήν ὑπάγονται καὶ αἱ ἀποδείξεις πληρωμῆς τῶν πάσης φύσεως δικαιωμάτων, ὡς ναυτιλιακῶν, πλοηγικῶν κ.λ.π.

Ίδιαν σχεδὸν κατηγορίαν ἔγγραφων ἀποτελοῦν τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὴν ἀσφαλείαν τοῦ πλοίου πιστοποιητικά. Τὴν βεβαιώσιν περὶ τῆς καταλλήλοτητος τοῦ πλοίου, ἡν παρείχεν ἀρχικῶς τὸ ναυτιλιακὸν διπλωματικὸν μάλιστα καὶ μεταγενεστέρως αἱ ἐπισκέψεως, ἀντικατέστησαν, προϊόντος τοῦ χρόνου, τὰ πρωτόκολλα ἐπιθεωρήσεως. Ταῦτα ὁ Κ.Ι.Ν.Δ., γενικεύων τὸν ὄρον καὶ εύθυγραμμίζων αὐτὸν πρὸς τὰ ἐν τῇ διεθνεῖ πρακτικὴ κρατοῦντα, μετωνόμασεν εἰς πιστοποιητικὰ πλωμότητος (seaworthiness). Εἰς τὴν ούσιαν δὲν πρόκειται περὶ ἐνὸς μόνον πιστοποιητικοῦ, ἀλλὰ τουλάχιστον περὶ τριών, ἢτοι τῶν πιστοποιητικῶν, ἀσφαλείας, ἀσφαλείας ἔξαρτισμοῦ καὶ ἀσφαλείας ραδιοτηλεπικοινωνίας, τὰ ὅποια ὡς γνωστόν, καθέρωσεν ἡ διεθνής σύμβασις περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Ἐάν ὑπὸ τὸν ὄρον «πιστοποιητικὸν πλωμότητος» δεχθῶμεν ὅτι περιλαμβάνονται πάντα τ' ἀνωτέρω βεβαιωτικὰ ἀσφαλείας, τότε ὅρθως ἡ συντομογραφία τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καλύπτει τὸ θέμα, ἀλλως εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ καταλέγωμεν μετοξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ πάντα τὰ ἐπὶ μέρους πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας τοῦ πλοίου.

Τὰ ἀνωτέρω μημονεύθεντα πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας συνιστοῦν χαρακτηριστικὸν παράδειγμα τῆς εἰς τὸν τομέα τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων δυναμένης νὰ ἐμφανισθῇ καταστάσεως ἐκ τῶν καθημερινῶν δημιουργουμένων ἀνάγκων τοῦ συγχρόνου ἐμπορικοῦ πλοίου. Καινοφανῆ δργανα, συστήματα φορτώσεως καὶ μέσα ἀσφαλείας, ὡς καὶ ἐκουγχρωνισμέναι μέθοδοι ἐργασίας καὶ διεξαγωγῆς τῆς περὶ τὸ πλοίον γραφειοκρατίας, εἰναι δυνατὸν νὰ δημιουργήσουν νέας ὑποχρεώσεις, ὃν ὁ Ἐλεγχος νὰ ἐκφράζεται διὰ νέου τινὸς ἐπισήμου πιστοποιητικοῦ ἡ ἔγγραφον. Καὶ ἐφ' ὅσον ναυτιλιακὸν ἔγγραφον οὐδὲν ἄλλο θά σημαίνει ἔγγραφον φερόμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου, πάσας διάταξις καθημερινὰ μίαν νέαν βεβαιώσιν, πιστοποίησιν ἡ ἀπόδειξιν, θά εἰσαγγή κατ' ἀνάγκην καὶ ἐν νέον ναυ-

Langeberg-KOO-GOLD REEF



**9 ΜΕΤΑΛΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΛΕΚΤΗ ΤΟΥΣ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ
ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ
ΟΛΥΜΠΙΑΔΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ
1964 1965 1966**

ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΜΠΟΔΟΝΙΑΣ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ

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

Άντ/πος διό τὴν Ἑλλάδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπιδου 9 — Αθηναί — Τηλέφωνον 228-801
Διορκής Παροκαταδήκη Τράνσιτο διάτον ἐφαδιούμον πλοίων: Εἰς ταύς κυριωτέρους τροφοδότος Πειραιώς

τιλιακὸν ἔγγραφον. Ἡ σχετικὴ ἄλλωστε διατύπωσις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἔχει ἀφῆσι μονίμως ἀνοικτὴν τὴν θύραν, Καὶ θὰ διερθάται τις, διατὶ ἀποτελούντων ναυτιλιακὰ ἔγγραφα αἱ ἀποδείξεις ἐκπληρώσεως τῶν τελωνειακῶν ὑποχρέωσεων καὶ δὲν ἀποτελοῦν τοιαῦτα αἱ ἀποδείξεις πληρωμῆς τῶν φαρικῶν τελῶν, τῶν πλοηγικῶν δικαιωμάτων, τῶν τελῶν ἀγυροβολίας καὶ τῶν πικιλωνύμων δὲλλων τελῶν, εἰς τὸ ὅποια ὑπόκειται τὸ προσαρμόζομενον πλόοιον. Σημειωτέον μάλιστα, ὅτι ἔκ τῶν τελωνειακῶν καὶ λοιπῶν ἀποδεικτικῶν, ὡς καὶ τῶν φορτωτικῶν ἔγγραφων, πολλὰ δὲν εὑρίσκονται πάντοτε καὶ κατ' ἀνάγκην ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐφ' ὅσσον τοῦτο δέν είναι ναυλωμένον ἢ ὑπὸ φορτίου. Καὶ θὰ φθάσωμεν ἐν τέλει νὰ μη̄ ξενιζώμεθα ἐτῆς προτάσεως, ἡτις, συζητουμένης τῆς ὑποχρεωτικῆς καθιερώσεως τοῦ Ἱατρικοῦ 'Οδηγοῦν ἐν τοῖς πλοίοις, ὑπέδειξεν ὅπως περιλήφθη ὡντος μεταξὺ τῶν γαυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ διδλίων τοῦ πάροφου.

Έγγραφων και θιβλών του συκοφάντη.
Ή υπό συγγραφέων τινῶν ἐπίχειρουμένη διαίρεσις τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων εἰς τοιαύτα ἀφορῶντα τὸ πλοῖον, τὸ πλήρωμα μη τὸ φορτίον, ἐνώ είναι δυνατόν νὰ δημιουργήσῃ σοθαράς ἀμφισθήτορες (διατί ἐπὶ παραδείγματι τὸ ήμερολόγιον ἀφορᾶ μόνον τὸ πλοῖον καὶ οὐχὶ συγχρόνως καὶ τὸ φορτίον καὶ τοὺς ἐπιβαίνοντας), κατ’ οὐδὲν συμβάλλει εἰς τὸν ἀκριδέστερον προσδιορισμὸν τῆς ἐννοίας τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων.

Μίαν βασικώτεραν ρύθμισιν τοῦ θέματος ἐπιχειρεῖ τὸ σχέδιον τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου. Κατ' ἀρχὴν δὲν ὅμιλεν περὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφῶν παρεμπότντως εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιάρχου, ἀλλὰ διαλαμβάνει ἴδιον περὶ αὐτῶν κεφάλαιον. Ἀπαριθμεῖ ἐν πρὸς ἐν τὰ «ναυτιλιακά ἔγγραφα», ἔκαστον τῶν ὄποιών αἱνάλινε εἰς ἴδιον ἄρθρον. «Ἐναντὶ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. διαφέρει κατὰ τὸ ὅτι παραλείπει τὰ φορτωτικά καὶ τελωνειακά ἔγγραφα ὡς καὶ τὸ βιβλίον ὑποθηκῶν καὶ προσθέτει τὸ πιστοποιητικὸν γραμμῆς φορτώσεως καὶ τὸ βιβλίον ἐπισκέψεων. Ἐνοεῖται πρὸς ὀντιμετώπισιν καταστάσεων, αἵτινες ἐνδέχεται νό δημιουργηθοῦν εἰς τὸ μέλλον, ὅριζει ἐν τέλει ὅτι διὰ Β.Δ. δύνανται νὰ καθορισθοῦν καὶ ἀλλὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα. Τὸ σπουδαϊκότερον ἵνα συμπέρασμα ἔκ της ὅλης διατυπώσεως εἶναι ὅτι πρὸς τὸ παρόν μὲν —δῆλαδὴ ἂμμα τῇ ἴσχυΐ τοῦ Κώδικος— ναυτιλιακά ἔγγραφα θά εἶναι μόνον τὰ ἐν αὐτῷ ὅριζόμενα, πᾶν δὲ νέον προστιθέμενον διὰ Β.Δ. πρέπει νὰ καρκατηρισθῇ ὡς τοιούτον ἵνα προστεθῇ εἰς τὸν πίνακα.

* * *

Η περὶ τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν ναυτιλιακῶν ἑγγράφων συζήτησις δὲν είναι θεωρητικῆς μόνον σημασίας. Δεδομένου ὅτι ὁ πλοίαρχος είναι ὑπεύθυνος; α) διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπαρχίαν καὶ τήρησίν των, 6) διὰ τὴν κανονικὴν σύνταξιν τῶν ἔξ αὐτῶν ἴδιοχείρως ή τῇ ἐπιμελείᾳ αὐτοῦ συντασσομένων καὶ γ) διὰ τὴν ἀνελλιπῆ θεώρησίν των ὑπὸ τῶν Λιμενικῶν ἢ Προξενικῶν Ἀρχών, ἔπειται ὅτι ἐνδέχεται νὰ δημιουργηθούν ἀντιστοίχως εὐθύνη, ὀσάκις οὐτος παραδείπει ή ἀμελεῖ νὰ τὰ ἔχῃ ἐπὶ τοῦ πλοίου, νὰ τὰ τηρῇ κανονικῶς καὶ νὰ μεριμνᾷ διὰ τὴν ἑγκαϊρων θεώρησίν των. Ποιῶν ὅμως ἔξ ὀδῶν; Τῶν ορητῶν ὑπὸ τοῦ K.I. N.D. μηνυμονευομένων ἢ πάντων τῶν «κεκανονισμένων» ἐγγνῶτων;

Τό άρθρον 42 του Κ.Ι.Ν.Δ. διμιεῖ, όως έλέχθη, περὶ τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ πλοιάρχου, όπως φέρει ἐπὶ τοῦ πλοίου πάντα τὰ κεκανονισμένα ναυτιλιακά ἔγγραφα καὶ λιδία τὰ ἐν αὐτῷ ρητῶς μνημονεύμενα. 'Η παραλειφις τῆς ὑποχρεώσεως ταύτης γεννᾷ ἀναμφιβολίας ἀστικήν εύθυνη τοῦ πλοιάρχου, εύθυνομένου κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 40 «διὰ πᾶν πτώσιμον, ήτοι καὶ δι᾽ ἐλαφρῶν ἀμέλειστον. Ποινικάς ἐκ τῆς παραβάσεως ταύτης εύθυνας θεμέλιον τὸ ἄρθρον 38 τοῦ Δ. 'Αστ. 'Εμπ. Ναυτ. καὶ τὸ

ἄρθρον 23 τοῦ Δ. Ἐμπ. Ναυτ., τοῦ 1836. Τὸ μὲν πρῶτον διὰ τὸ ναυτολόγιον καὶ ἡ μερολόγιον, τὸ δὲ δεύτερον διὰ τὸ ἔγγραφον θεινικότητος καὶ τὸ ναυτιλιακὸν διπλωμα. Εἰς ἀμφοτέρας τάς περιπτώσεις προβλέπεται ποιὴν προστίμου. Διὰ τὰ λοιπὰ ἔγγραφα τοιαύτη εὐθύνη δύναται νὰ στηριχθῇ μόνον ἐπὶ ωρῆς διατάξεως τῶν εἰσαγογῶντων αὐτὰ νόμων καὶ διὰ τῆς νομοθεσίας περὶ ἀσφαλείας ναυσιπλοᾶς καὶ τοῦ Τελωνειακοῦ Κώδικος. Πειθαρχικά τέλος κυρώσεις δύνανται νὰ ἐπιβληθοῦν κατὰ τοῦ πλοιορχοῦ, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 67 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἐπὶ παραβάσει τοῦ Κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπεροχείας τῶν πλοίων οὐτίνοις διάταξιν ἐπίσης ἀποτελεῖ ἡ ὑποχρέωσις παραβαλθῆς καὶ φυλάξεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων.

Η ευθύνη του πλοιάρχου διά τὴν μὴ κανονικήν τήρησιν τῶν ναυτιλιακῶν βιβλίων, στηριζόμενη εἰς τὸ ὄφρον 32 τοῦ Π.Π.Κ. E.N. ἀφορᾶ μόνον εἰς τὸ βιβλίον τοῦ πλοίου καὶ τὸ ποινολόγιον, διότι μόνον τὰυτά συμπληροῦ ὁ ἕδιος. Φρονούμεν ότι η διάταξις ἀφορᾶ εἰς τὴν μὴ κανονικὴν σύνταξιν καὶ οὐχὶ τὴν παραποίησιν τῶν ἐν αὐτοῖς ἔγγραφῶν, ὅποτε ἐμπίπτει εἰς τὰς περὶ πλαστογραφίας διατάξεις. Ζήτημα γεννάται ἔαν εἰς τὸ «βιβλίον τοῦ πλοίου» περιλαμβάνονται καὶ τὰ ἡμερολόγια μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου, ὡς μόνον τὴν ἐπιμέλειαν τῆς ἀκριβούς τηρήσεως ἔχει ὁ πλοιάρχος. Ή στενὴ ἔρμηνεία τῶν ποινικῶν διατάξεων ἐπιβάλλει ν' ἀρνηθῶμεν τὴν τοιαύτην ἐπέκτασιν, σημειοῦντες πάντως ότι αὐτοτελεῖς ποινικαὶ καὶ πειθαρχικαὶ εὐθύναι δημιουργοῦνται διά τοὺς ὑπολόγους — τὸν πρώτον μηχανικὸν καὶ ἀσυρματιστὴν — ἐξ αὐτῶν τὰύτων τὰ κιθιερωσάντων τὰ πρόσθετα ταῦτα ἡμερολόγια νομοθετημάτων. Περὶ ἔγγραφων τινῶν, τὰ ὅποια καταδεγμένα μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν, ὑπογράφονται ἡ ἐκδόντων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς εἶναι ἡ φορτωτικὴ ἡ τὸ δηλωτικὸν εἰσαγωγῆς, φρονούμεν ότι μόνον αἱ περὶ παραποίησεως ὑπομημάτων διατάξεις τοῦ Ποινικοῦ Νόμου δύνανται νὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν, ἐνώ ἐξ ἄλλου, εἰναι δέδαιον ότι εἰπει τὰς τελευταῖς ταύτας διατάξεις θά παπαχθῇ καὶ πάσα πλαστότης ἡ νοθεία τῶν πιστοποιητικῶν τῆς Δημοσίες

Άρχης, τὰ ὅποια περιλαμβάνονται μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων (ἔγγραφον ἐθνικότητος, πρωτόκολλον καταμετρήσεως κ.λ.π.). Ής συναφῆ μνημονέουμενόν είναι ταύτως καὶ τὴ διάταξιν τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν., καθ' ἣν τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως καὶ χρηματικῆς ποινῆς ὁ πλοϊάρχος, δῆστις ἐν περιπτώσει κινδύνου ἢ κατὰ τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου παραμελεῖ νά δισσώση πληγὴν τῶν ἄλλων, καὶ τὰ «δυνάμενα νά δισσωθῶσιν» ἔγγραφα τοῦ πλοίου».

Σαφέστερον καὶ ἐν προκειμένῳ τὸ σχέδιον τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., πρεπέλαθε εἰς τὰς ποινικὰς αὐτούς διατάξεις καὶ δὴ μετεξὺ τῶν παραβάσεων τῶν ὑπηρεσιακῶν ὑποχρέωσεων τοῦ πλοιάρχου καὶ τὴν περίπτωσιν, καθηγῆν οὗτος δὲν φέρει ἐπὶ τοῦ πλοίου τὰ ὑπότιμα τοῦ Κώδικος τούτου ὁρίζουμενα ναυτιλιακάς ἔγγραφα. Ἐξ ἄλλου, τὴν παράλειψιν τῆς θεωρήσεως τοῦ ἡμερολογίου καὶ τοῦ ναυτολογίου θεωρεῖ ὡς πειθαρχικὸν παρόπτωμα τοῦ πλοιάρχου.

* * *

Έκ της μικράς και συντόμου ταύτης με-
λέτης τού θέματος τών ναυτιλιακών έγγρα-
φων τού πλοίου, προέκυψεν, νομίζουμεν, ή
περὶ τὸν θεσμὸν τούτον κρατοῦσα σύγχυ-
σις. Κατὰ τὴν γνώμην μας, ὁ ἐπίγραμα-
τικὸς τίτλος τῶν «ναυτιλιακῶν ἔγγραφῶν»,
δημιουργήθεις εἰς τὴν γραφικὴν ἐποχὴν τῆς
ιστιοφόρου ναυτιλίας, καθ' ἣν ταῦτα ήσαν
καὶ ὀλίγα καὶ συγκεκριμένα, ἀποτελεῖ ση-
μερον ἐν πλασίσιον, τὸ δόπιον ἔχει διαρρα-
γῆ εἰς ὅλας του τὰς πλευρᾶς. Καὶ ὅταν
ἀκόμη τὰ μηνηγενεύνων ρητῶς οἱ Κάδικες,
ἀναγνωρίζουν εὐθὺς ἀμέσως τὴν ἀδυνατίαν
τοῦ προκαθορισμοῦ τῶν, ἐπιτρέποντες ἐκ
προοιμίων τὴν δημιουργίαν ἡ προσθήκην
καὶ νέων. Τὸ νὰ ἔξκολουθούμεν νὰ ἀπο-
καλούμεν ὅλα αὐτὰ τὰ ἔγγραφα καὶ βιβλία
«ναυτιλιακά» είναι ἵσως τοσούτον βολικὸν
ὅσον είναι καὶ ἀδρίστον. Ἐν πάσῃ δὲ πε-
ριπτώσει, δὲ πρέπει νὰ λησμονήτηται ὅτι ή
ἄλογιστος ἡ ἀπρόσεκτος χρησιμοποίησις
τοῦ τίτλου είναι δυνατόν, ἐν ὅψει τῶν κα-
θημερινῶν ἔξελίσεων, νὰ δημιουργήσῃ σο-
βαρά ζητήματα τόσον εἰς τὸν «παταγοῦχον
παρόντα καὶ τὰ πάντα πληροῦντα» πλοϊ-
αρχον, ὅσον καὶ εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον διε-
ξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ πλοίου.

**ΤΑΚΤΙΚΗ ΜΗΝΙΑΙΑ ΓΡΑΜΜΗ
ΨΥΓΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ**
ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΣ - ΒΡΑΖΙΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ

BRASILIAN ADVENTURIN

BRAZILIAN - API ENTRINH

γενικῶν φορτίων καὶ φρούτων

Πράκτορες ἐν Λονδίνῳ : N. & J. VLASSOPULOS LTD

Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι : I. ΠΑΡΑΣΧΟΣ, Μέγαρον Ναυτιλίας - Πειραιεὺς

Τηλέφ. 411.371, 474.216, 474.126

ULYSSES CASTLE»: 'Αναχώρησις ἐκ Πειραιῶς διὰ Μπουένος "Αὔρες καὶ Μούτεβίδες

15 Αύγούστου

ULYSSES REEFER»: 'Αναχώρησες έκ Πειραιώς διὰ Σάντος Βραζιλίας. Μπουένος

"ΑΥΓΕΕ και Μουτεβίδεο 20 Αύχονάτου



Οι ἀναγράφοντες τῆς στήλης μου, ἀσφαλῶς δὲν θὰ ξέχασαν τις παλῆς περὶ ραδιοεπικοινωνίας τῶν πλοίων ἀπελεύθετος περιγραφῆς τοῦ παλλοῦ καιροῦ. Χρόνια καὶ χρόνια ἀναφορές, κακταγελεῖς, διμιαρτυρίες, παρόπλιτα καὶ ὑποδειξίες πάνω σ' αὐτὸν τὸ θέμα. Χρόνια καὶ χρόνια βιολία καὶ τούμπανα στοῦ κουφοῦ τὴν πόρτα. Τί ζητούσαμε; Κάποιον τυπικόν, ἐπὶ τέλους συγχρονισμὸν καὶ τῆς πατρίδας μας στὴν περίπτωση τῆς τηλεπικοινωνίας μὲν τὰς ἀδενόβιες πλοΐα μας. Κάποιον εἴκολο καὶ προσιτὸ τρόπον ἐπικοινωνίας τῶν πολλῶν ναυτικῶν μας μὲν τὶς ἔστισις τους ἀπὸ τὰ πέρατα τῶν Ὀκεανῶν. Κάποιον σύντομον καὶ ἀπρόσκοπτη ἐπικρῆ τῶν πολλῶν καραβιδῶν μας μὲ τὴν δέδη βάσην τους. Στὸν ὄποιανάποτε τόπο μας, συντελέστο ἔνα Θύμιο. «Η Ναυτιλία μας, θηλαδή, τραχύσως διαφορετικὸ δρόμο. Γενθεῖται ὑπερανάπτυκτη καὶ ὑπερτροφική. «Ενας Ἑλληνισμός ἐθδομάντων καὶ ἀκόρυτχης λιλάδων, που στὸ προκείμενο ἐκπροσώπους ισάριθμης οἰκογένειας, εἴρησας ἐκεῖ τὸν βιοπορισμὸν τὸν ἄνετα καὶ μὲ ἐπάρκεια, τὸ δὲ εἰσερχόμενο συνάλλαγμα ἐπερνοῦσε τὰ διαισθεῖτα ἐκατομμύρια δολáρια τὸ χρόνο. Καὶ θύμος, ἡ καταπληκτικὴ μας αὐτὴ ἐξέρμηνη, ἔμενα σκέψη στὸ Θέμα τῆς τηλεπικοινωνίας. «Αλλοι γνωτοὶ μὲ πολὺ λιγότερους ἀριθμούς πλοίων καὶ ἀνθρώπων, είχαν καὶ παραστήσαν τὸ Θεῖον αὐτὸν δόρο μὲ συστήματα πολλαπλά καὶ μοδέρνα. Εμεῖς... τὸν αἰδίνιον χαρᾶ μας. «Ἀδιάφοροι στὶς ἐπιταχυνόμενες μας ἀνάγκες, ἀχάριστοι στὶς μεγάλες μας ὑποχρεώσεις.

"Ενας μοναδικός και άτροφικός παράκτιος στη Βάρη, τό απαντον τού σχετικού μας έξοπλισμού. "Ενας μονόδρομος, χωματόδρομος, άνυμάλους και κακοσταμένος, ή προσφέρα μας στήν οπτικούς της τρίτης Παγκόσμιας ναυτικής ήχωρος, τή στιγμή δύον ού δέκατον και δωδέκατον άλλοι χρησιμοποιούσαν λεωφόρους πολλαπλές και άσφαλτοστρωμένες. "Απελπιστικά φτωχός τό δίκτυο μας είδε ανυρμάτους και αδύρματα τηλέφωνα. Τάκανάλια τῶν συγκριτών τους έντοπισμένα στήν μονάδα. Τραγική η δε ή θέση τῶν ανυρμάτων τῶν πολιών, δεκανάναγκοτῶν τὴν ἐπαρχή τοῦ Παρακτίου, συναγωνιζόμενοι γιὰ τὸν ίδιο σκοπό μὲ γιλιάδα συναδέλφων τους. "Ετοι, άπόποιδο ή μαγάλη Ελληνική Ναυτιλία, ἀπὸ τὸ πανγγύρι τῶν αιθέρων να κατέποινει οι πολλοί μας ναυτικοί στὸ δέρμα τῆς τηλεπικονωνίας μὲ τὶς οἰκογνείες τους. Γιατί; Τρέχει γέρενε...

Τόδιον πλέον τα πάντα σε μετατρέπεται σε απλή ομοιότητα με την παλαιά γλώσσα, όπως η ελληνική. Το αδυνατότερο παραδείγματος γένος είναι το παρόν, που σημαίνει στην ελληνική γλώσσα την παρούση, την παραπάνω, την παραπάνω παραπάνω και την παραπάνω παραπάνω παραπάνω.

«Νῦν ἀπολύοις τὸν δοῦλον σου Δέσποτα»

Θέματος σὲ στεργιανούς ἐγκεφάλους. Καὶ μα-
ζὶ μὲν αὐτῷ, γῆταν καὶ τὸ Ἀνατολίτικο «βάρδα
-ζόρι».

— Τι φωνάζετε; Τι θορυβείτε; Μάς άπαντοσκαν στερεότυπα οι μαχαριγιάδες τού 'Οργανισμού τών Τυλεπικουνιών της 'Ελλάδος. Πρέσ τι μάς κυκλώθητε με τούς περιμεγάλης κυνιτικούς ρομαντισμούς σας; Εμεις ένα μόνο βλέπουμε και πάνω σ' αὐτό ιδιοτυπίουμε. Στό δή: Η σίκονομική άπόδοση τού Παρακτίου, συμβαδίζεται με τό τηλεγραφικό γραφείο της 'Αγουλινίτσας. Άστε, άναλογη είναι και η προσβατή μας πάνω σ' αὐτόν. Ήπιος θέλεται νά δικτυώσεις και δίλλοι;

"Οταν δὲ ήπιατε τὸ συμβατικό μαρτυρούσης καὶ αὐτοῦ,
καθάνιο διετέλεσε καταγγείλαν δι: ἐπι! ἔδο-
μάδος ἑστερήθη τῆς ἐπαφῆς τοῦ Παρακλήτου, ἐ-
δημοσιεύθη μία φωδειὴ ἀπάντησις:

— Ψέματα λέτε, χώρις. "Όπως διεπιστόλησαν από τα ήμισφαλόγυρα τοῦ Παρκατίου, μόνον πέντε ημέρες είστε εδώτερήμητα της επικοινωνίας καὶ δχι ἐπτά δύως δικταίνεσθε....

Αυτή ήταν η κατάσταση και αυτή ήμενα διώρυχα. Κατάσταση για τέλια και για τέλια κλάδων. Κατά σ' αὐτό το σημείο τὴν βρόκη ή "Επιναθασίας. Στή μεταξύ, ή "Ελληνική Ναυτιλία είχεν προφέρει τη δεύτερη παγκόσμια θέση και μὲ δισυγκράτητο καλπακιό δέσμοιδες για τὴν τελική πρώτη. Πίσω διώκεις από τὴ δική της δραστηριότητα, ή "Ελληνική μακαρίστης. Ή κλασική μης μάδιαφορία. Τὸ ἀπροσέπτωτο -τέλια.

Αλλά, ξαναλέμε, πώς ήρθε κάποτε η 'Επικυρώστασις. Δέν θά την λέγχαιε δε 'Επικυρώσταση, ήν δὲν παρακολουθώσαμε έργα και ή μέρες της. Την ανατροπή κάθε κακών καιμένου. Την ισοπέδωσην κάθε φυσικής και ταχυγήτης άνομης λίχης. Εδώλαρτα την έπικυρωτατικά άλιματα σε μάτια επίστων, άλλα και κακοπίστων. Όστε, περιττή τύρα κάθε φιλολογία. Ηεριτέτες οι περιγραφές και οι παπαγούλας. Πειστήσιμοι οι απαράτες και οι παπαγούλας.

πετρίσουν οι συστασίες, η παραγράφηση
Αντί ζλων αὐτῶν, ἡ καθομοιολογία στά γι-
γνουμενα. Αναδημοσιεύουμε, συνέπεται, τὸ κεί-
μενο τῶν ἐπικαναστατικῶν κυριεργητικῶν μέτρων
καὶ γιὰ τὸ πολυβαρισμένο αὐτὸ θέμα, τῆς
τηλεπικοινωνίας τῶν πλοίων μαζ. Προέρχεται
ἀπὸ τὸ δελτίον πληροφοριών τοῦ 'Υπουργείου
της Ναυτιλίας:

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΘΑΕ-
ΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΝ

ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
Εἰς τὸ πλαίσιον τῶν προσπαθειῶν διὰ
τὴν ἔξυπνηρέστων τῶν τηλεπικοινωνιῶν ακιν-
δναγκών τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, κα-
τόπιν γενομένης εἰς τὸ Γ.Ε.Ν. συσκέψεως
μεταξὺ 'Ιπουργοῦ, τοῦ Γεν. Γραμματέως,
τοῦ Ναυάρχου Γεν. Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Δι-
οικητοῦ τοῦ Ο.Τ.Ε., ἀπεφασίσθησαν τὰ ἐ-
ξής :

Διά το 1968 :

- 1) "Εγκατέστασις τεσσάρων πομπών με-γάλης ισχύος διά τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ρα-διοτηλεφωνικῆς ἀνταποκρίσεως.
- 2) "Εγκατέστασις θύρα κεραΐων κατευθυνο-μένης ἑκαποτήρης διά τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ραδιοτηλεγραφικῆς ἀνταποκρίσεως με-γάλων ἀποστάσεων.
- 3) "Αναδιοργάνωσις τῆς λειτουργίας τοῦ

παρακτίου είς τὴν ράδιοτηλεγραφίαν καὶ αἴγαγρος τῶν διαθεσίμων κυκλωμάτων, βάσει τῶν προσφάτων ἐκχωριοθετήσιν δέκα συγχονήτων, πέραν τῶν δώδεκα ἡριστικέννων, οἵτινες διάθεσις εἰδικῆς συγχονήτης είς ἐκάστην τὸν διάτην μεταβολάς τῶν δόρυγριδῶν τοῦ Γ.Ε.Ν. πρός τούς νωκτιλλομένους, τῶν λοιπῶν ἀνάκοκοινώσαν, ὡς καὶ τοῦ ΤΡΑΦΙΚ-ΑΙΣΤ τῶν πλοίων καὶ αἴγαγρος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συγχονήτων ἐργασίας, ἀπό τῆς μᾶκος εἰς τρεῖς, εἰς ἐκάστην τὸν διάτην.

1) Matzavot zed

- 1) Μεταχρόνια του Κέντρου ληφθεών και του Κέντρου έκπομπής του παραχτίου Κερκίδρας είς τούς ειδικούς πρός τούς αγγοροχθέντας χώρους και ένσιγχους του θνητοτοίχου έξοπλοισιδ. Βελτιώνεις των συνήθηκων λειτουργιών και της εμβέλειας του Κέντρου έκπομπής Πατρών, διά της αδεξίσως της λογίου έκπομπής κύτου.
 - 2) Διά τά έτη 1970 - 1974 προσδέλπονται :
 - 1) "Η έπειτας του παραχτίου Κερκίδρας, ώστε πέραν της ραδιοτηλεφωνίας νά δύναται νά έχει πρητήσης και την ραδιοτηλεγραφικήν άνταξόρχισιν είς τά μεσαία κύματα της κεντρικής και δυτικής Μεσογείου και της Αδριατικής."
 - 2) "Η δημιουργία ένδει νέου μεγάλου κέντρου έκπομπής και λήψεως είς την Δυτικήν Ελλάδα, διά την έξυπνηρέτας της προδειπομένης αδεξίσως και των μελλοντικών προσποτικών άναπτυξών της έπικουρωνάς των πλαισίων."
 - 3) "Η έξασφάλισις των προϋποθέσεων διά την είσαγωγή της τηλευτωπικής μετά τών πλαισίων έπικουρωνας.
 - 4) "Η δργάνωσης διάτυπου κινητής τηλεφωνίας Θαλάσσης είς τά οπερδραγάξια κύματα, ώστε τά έντδεις των Ελληνικών Θαλασσών είρησικόμενα πλοία, νά δύνανται νά συνέδενται μέλι σίονδήποτε συνδρομητήν Έηρας, μέσω του οπερατού έπικουρου του Ο.Τ.Ε.

Λατά, λοιπὸν ἐσωζῆταις καὶ αὐτὰ ἀπεισθῆσκαν. Δέν νομίζω δὲ οτι, γιὰ νὰ ληγοῦν αὐτές οι ἀποφάσεις προηγήθη κάποιος συνδρόμος ή κάποια μονηγήσις. Ἐκείνην ποι προσθήσῃ, ἡ τρίτη ἀπόλυτα είναι ἡ σύλληψη του μελού θέματος τῆς ἀξίας τῆς Ναυτιλίας, τοῦ δὲν κατόρθωσκαν νά συλλάβουν οι μεγάλοι φωτιστές τοῦ παρελθόντος, τὸ συνέλαβε

εί δρθά το δέ έστινης ή "Επανάστασις.
"Η στήλη μου, κάτι τέτοια: Δικαιούσος μὲ
φυλακίες της, στο θέμα τῆς ληπτικούνων.
Οιμολογή, διτι ποτὲ δὲν θε τολμεον νά
άσω σε προτάσεις, δισα τώρα ἀπαριθμει το
δερνητικό πρόγραμμα. "Θετε, δε μοδ ἐπι-
πητη νά Διανυσώνω και ἔγω σάν τὸν Συμεθ-
έος Γραφήν, σάν είδε προσερχόμενον στο
ὅ τον τὸν Θεανθρωπό:

Νῦν ἀπεργήσεις τὸν δρῦιλον σου Δέσποτα!...

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Σημ.: "Εχω υποχρέωση νό διολογήσω, έτι
άρχει και μία λίτων ικανοποιητική παρανή-
ση στήν έργασις, ως τώρα, τού Παρακτίου.
ναι και η καλή έξελιξη στήν Ικανότητα τῶν
πειρυγών του. Τδ άκουω αὐτό μὲ μεγάλη
η εδραίτηση ἀπὸ βεβαίωσεις συναδέψω
υ ἐδράσεις: «Τδ προσωπικό τού Παρακτίου,
γουν, ξεπέρασε τώρα σε ἄξια τούς καλότε-
ρους Ραδιοτελεγράφητάς του κόσμου. Εθυμεί-
το, τακτικοί, ἔμπειροι και εὐγενέστατοι
εις συναλλαγές διοι τούς. Τόσο τό καλύτερο,
πιόν. Τούς ἔλλειψαν τά καλά και τά συγ-
οισιμάντα δργανα, σε ποιότητα, ἀλλά και
ποσότητα. Νά ποι τούς τά προσφέρει τώρα
Ἐπενδυτικούν. Τά καλά μέσα σε καλή κέ-
νη. Ήδη μιά πλήνεις αἰσιοδοξεῖται.

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

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

London Agents: JAMES A. MCLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.



ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΙΝΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΑΥΤΩΝ

ΤΟΥ κ. Ι. Γ. ΜΕΛΙΣΣΙΝΟΥ

Τό κέντρον προγραμματισμού και Οίκονομικών Έρευνών, προέδρη εἰς τὴν ἐκπόνησιν καὶ ἔκδοσιν ἐμπειριστατωμένης μελέτης ὑπὸ τὸν τίτλον: «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ, ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ».

Αἱ βάσει τῆς ὡς ἄνω μελέτης ὑποδείξεις, συνωψίσθησαν εἰς σύντομον σημείωμα δοθὲν πρὸς τὸν Τύπον, οὕτως κρίνων σκόπιμον, λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ ἀντικειμένου, τὴν πλήρη κατωτέρω παράθεσιν. Αἱ παρατηρήσεις ἔπονται.

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

Χορήγησις δανείων εἰς ποσοστὸν 60 — 70% τοῦ ἀπαιτουμένου κεφαλαίου, ἀναλόγως τῶν περιπτώσεων, τοῦ μεγαλυτέρου ποσοστοῦ ἀντιστοχούντος εἰς τὰς περιπτώσεις πλοίων, τὰ ὅποια θέλουν ἀπασχοληθῆναι εἰς ἀπομεμακρυσμένα ἀλιευτικά πεδία, πλὴν τῶν τῆς Μαυριτανίας, ὡς καὶ εἰς περιπτώσεις ναυπηγήσεως ἐν Ἕλλᾳ.

Καθορίσθησαν δεκαετοῦς τουλάχιστον διαρκεία δανείων.

Προκειμένου περὶ ναυπηγήσεων ἀποδύντως συγχρονισμένων σκαφῶν (πλωτῶν ἔργοστασίων κ.ἄ.), πλέον τῶν ἀνωτέρω ἐπιχορήγησις μέχρι 10% ἐπὶ τοῦ κόστους κτήσεως τοῦ σκάφους.

ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Ἐνίσχυσις τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας πρὸς ἐπίδοσιν εἰς νέους κλάδους τῆς ἀλιείας καὶ ιχθυοτροφίας, διὰ τῆς θεσπίσεως διαφόρων εὐεργετικῶν μέτρων καὶ κινήτρων.

Ἐπιδοτήσεις πρὸς διαφόρους κλάδους τῆς ὑδατοκαλλιεργείας, διὰ νὰ προσαχθῇ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν καλλιεργητῶν καὶ ἐπιτευχθῇ ὁ ἐπιδιωκόμενος σκοπὸς τῆς διαδόσεως τῆς καλλιεργείας πεστροφῶν, δόστρεων καὶ μυτίλων.

ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

Ριζικὴ μεταβολὴ τῆς διαδικασίας χορηγήσεως τῶν δανείων, ἡ ὅποια νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὰς ιδιοτυπίας τῆς ἀλιευτικῆς οἰκονομίας.

Μείωσις τῶν ἐπιτοκίων τῶν χορηγουμένων δανείων καὶ τροποποίησις τοῦ ὑφισταμένου συστήματος ἀφοσιωτικῶν εἰσφορῶν.

Ρύθμισις τῶν ἀλιευτικῶν χρεῶν καὶ παροχὴ διευκολύνσεων πρὸς ἔξοφλησιν παλαιῶν χρεῶν.

Ἴδρυσις αὐτοτελοῦς κλάδου ἀλιευτικῆς πίστεως μὲν ίδιον διοικοῦν δργανον, εἰς τὸ ὅποιον νὰ συμμετέχουν ἀντιπρόσωποι τῶν ἐνδιαφερομένων τάξεων.

ΔΙΑΚΙΝΗΣΙΣ — ΔΙΑΘΕΣΙΣ

Σύντονος δραστηριότης πρὸς ταχυτέρων περάτωσιν τῶν ὑπὸ κατασκευὴν ιχθυοσκαλῶν καὶ ἴδρυσιν ἑτέρων περιωρισμένης ἐκτάσεως πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς ἀλιείας εἰς διάφορα ἀλιευτικά κέντρα μικροτέρας σπουδαιότητος. Διὰ τῆς ἀποπερατωμένης τῆς κατασκευῆς ἀπασῶν τῶν προγραμματισθεῖσῶν ιχθυοσκαλῶν θέλει ἔξασφαλισθῆ ἡ συγκέντρωσις καὶ συντήρησις 90.000 περίπου τόνων ἀλιευμάτων.

Κατασκευὴ καὶ λειτουργία εἰς διάφορα

ἀστικά κέντρα τῆς χώρας ιχθυαγορῶν λιανικῆς πωλήσεως πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς καταναλώσεως.

Συγκρότησις μεγάλων μονάδων μεταποίησεως (κονσερβοποιεῖα ιχθύων, ἔργοστάσια ιχθυολεύρων κ.ἄ.) διὰ τὴν πλήρη καὶ ὑπὸ ικανοποιητικοῦ ὄρους ἀπορρόφησιν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς παραγωγῆς, πρὸς διομηχανικὴν ἐπεξεργασίαν.

Ἴδρυσις πρατηρίων πωλήσεως ἀλιευμάτων διὰ τὴν ἄπτ' εὐθείας εἰς τὴν κατανάλωσιν καὶ ὑπὸ συμφερωτέας τιμᾶς διάθεσιν τῶν ἀλιευμάτων, ἀνευ τῆς παρεμβολῆς μεσαζόντων.

ΕΜΠΟΡΙΟΝ — ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΑΙ

Ἡ λειτουργία τῶν ιχθυοσκαλῶν θὰ παραμείστη αὐτομάτως τοὺς μεσάζοντας καὶ θὰ μεταβολὴ εἰς πραγματικούς ἐμπόρους τοὺς παρεμβαλλομένους, ὑπὸ διαφόρους τύπους, μεταξὺ τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν κανολώσεως. Τὸ κέρδος τῶν καταναλωτῶν, θὰ διαμορφωθῇ εἰς λογικότερα ἐπίπεδα.

Τέλος, δ' ἀ τῆς λειτουργίας τῶν ιχθυοσκαλῶν καὶ τῆς ὄργανωσεως τοῦ ιχθυεμπορίου, θὰ ἀποτροπή ή ἀχρήστευσις ἀλιευμάτων, ἡ ὅποια τόσον ἐπίτιμη εἶναι διὰ τοὺς παραγωγούς καὶ τὴν δῆλην ἔθνικην οἰκονομίαν. Οἱ παραγωγοὶ θὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ δια-

θέτουν τὰ προϊόντα των, ἀπ' εὐθείας ἡ διὰ δημοπρασίας ἀμέσως ἡ δραδύτερον τὰ ἐν τῷ μεταξὺ διατηρούμενα εἰς τὰς ἀποθήκας - ψυγεία εἰς τοὺς ἐμπόρους, πρὸς μεταπώλησιν ἡ εἰς τοὺς βιομηχανούς καὶ διοτέχνας πρὸς μεταποίησιν.

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΒΙΟΤΕΧΝΙΑΣ

Ἴδρυσις μεγάλων μονάδων κονσερβοποιίας ιχθύων, αἱ ὅποιαι θὰ ἐπεξεργάζωνται τὰ μὴ πρωθυμένα εἰς τὴν κατανάλωσιν πλεονεκτημάτων τῆς παραγωγῆς. Τὰ σήμερον λειτουργούντα μικρὰ ἔργοστάσια δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς αὐξανομένας ἀνάγκας κονσερβοποιήσεως ιχθύων.

Συγχώνευσις ἡ κοινοπρᾶξια τῶν μικρῶν μονάδων βιοτεχνίας λιπασμάτων, πρὸς χορηγοποίησιν νέων μέσων καὶ μεθόδων, τυποποίησιν τῶν προϊόντων καὶ συμπλεισιν τοῦ κόστους. Διὰ νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ συνεχής καὶ ὅμαλη τροφοδότησις τῶν βιοτεχνιῶν τούτων, εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ὑποχρεωτικὴ συμμετοχὴ ὅλων τῶν παραγωγῶν εἰς τὴν καθημερινήν παράδοσιν τοῦ προϊόντος τῶν ἔναντι τιμῆς ἀσφαλείας.

Συγκρότησις βιομηχανιῶν ἡ βιοτεχνιῶν ιχθύων συνεταιριστικοῦ τύπου πρὸς αὔξησιν τοῦ εἰσοδήματος τῶν ιχθυοπαραγωγῶν.

Ἴδρυσις βιομηχανίας παρασκευῆς φιλέ-

PAVLEDIS

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

Cable "Naftiko"
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 "Naftiko"
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

των και παρασκευής ίχθυαλεύρων. Η τελική ώφελεια έκ της συγκροτήσεως τών διομηχανών αύτών θά είναι ή έξοικουνόμιστος συναλλάγματος 11.000.000 δολαρίων (317 000.000 δραχμών) έτησίως, τό δύοτον έξιγεται διά την άγοραν άλιπάστων και άλλων παρεμφερών προϊόντων έκ του έξωτερο.

ΕΞΑΓΩΓΙΚΟΝ ΕΜΠΟΡΙΟΝ

Μελέτη τών δυνατοτήτων παραγωγής ύπό εύνοικούς δρους ειδών, ζητουμένων από την έξηνη άγοραν (πέστροφας, έγχελεων, άστοκων, διστρέων κ.λπ.).

Θέσπισης καταδηλήσων κινήτρων και παροχή διευκολύνσεων διά την άναπτυξιν τών έξαγωγών κατεψυχμένων ίχθυών.

'Οργάνωσης ένος φορέως, δύ δύοτον η προβαίνη είς την συγκέντρωσιν και έξαγωγήν των άλιευμάτων είς άλλας χώρας.

ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Γενναία οικονομική ένισχυσης του διό προσφάτου νόμου συσταθέντος νέου ένιστου φορέως έρευνών ('Ινστιτούτον Όκεανογραφικών και 'Άλιευτικών Έρευνών), διά της παροχής είς αύτό αφθόνων μέσων είς έμψυχον και άψυχον ήλικον.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΥΤΟΥ

Ληφίση συντόνων μέτρων πρός αντιμετώπισην τών ζημιών και τών καταστροφών είς την ίχθυοπαραγωγήν διά: α) της άπαγορεύσεως της άλιείας διά μηχανικών μέσων είς ωρισμένην άποστασην ήποτε ή πάντας, ωρισμένα βάθη και ωρισμένας έποχας του έτους, β) του καθορισμού κατωτάτου δρίου άνοιγμάτων είς τάς όπάς των δικτύων (πρός άποφροτήν συλλήψεως των πολύ, μικρών ίχθυών), γ) του καθορισμού άνωτάτου έπιτρεπτομένου δρίου άλιευμάτων κατά είδη ίχθυών και κατά σκάφος, δ) του πλήρους άποκλεισμού της χρήσεως τών καταστρεπτικών μέσων άλιείας και δή διά δυναμίτηδος, και, τέλος. Η έξοντάσεως τών δελφινών.

Προσφορωτέρα έκμεταλλευσις άπάντων τών έντος της ζώνης τών χωρικών μας υδάτων άλιευτικών πεδίων, διά της έφαρμογής κανονισμών, στηριζομένων είς βιολογικά κριτήρια.

ΣΥΜΠΙΕΣΙΣ ΚΟΣΤΟΥΣ

Η καλυτέρευσης τών συντελεστών συνθέσεως του κόστους άλιείας, πρός έπιτευξην χαμηλών τιμών, άποτελεί ζωτικόν παράγον-

τα ίσορροπίας διά τάς άλιευτικάς έπιχειρήσεις, μικράς και μεγάλας. Πρός τούτο, έπιστρεπται, διόπις παραστήλως πρός τά ώς άνω άναφερόμενα μέτρα, έπιδιωχθή ή ρύθμισης τών άκολουθων ζητημάτων:

'Αποσυμφόρησης του πληθωρικού και υποστασιούμενου άλιευτικού δυναμικού είς τά έθνικά χωρικά υδατά, αφ' ένδος διά της βαθμιαίας διακοπής της λειτουργίας δριακών έπιχειρήσεων και αφ' έτερου διά της έπεκτάσεως της άλιείας είς υδατά έκτος της Έλλας.

Βελτίσσως του τεχνικού έξοπλισμού τών άλιευτικών έπιχειρήσεων (θέλετε άνωτέρα).

Μείωσης τών δασμών είσαγωγής διά τάς πρωστικάς μηχανάς, τά άλιευτικά δίκτυα και λοιπά έφοδια.

Κατάργησης του διαφορισμού είς τάς τιμάς καυσίμων διά της έξειρέσεως τρόπου δημοιομόρφου διαμορφώσεως αύτών, ώστε νά μήν υφίστανται άνισον έπιβάρυνσιν αι είς τά διάφορα άλιευτικά κέντρα της χώρας λειτουργούνται άλιευτικά έπιχειρήσεις. Διάδεσης έπιστης υγρών καυσίμων είς τά άλιευτικά σκάφη διλοκήρου της χώρας, με τιμάς καυσίμων προελεύσεως έξωτεροι.

Διάθεσης τών άλιευμάτων απ' ουθείας είς την κατανάλωσην μέσω πρατηρίων.

Μείωσης ένοικου είς τά δημιόσια άλιευτικά κήπτα (λίμναι — ίχθυοπροΐεια).

Δοθείσης της σπουδαιότητος του θέματος τόσον ήποτε άποφεως έθνικής οικονομίας, άλλα και ειδικώτερον διά την προαγωγήν της άλιευτικής βιομηχανίας, θεωρώ σκόπιμον νά υποδείξω σημεία τινά, άφορώντα κυρίως την ήπερπόντιον άλιείαν, άτινα το έχουν παραπλεύθη ή κατά την γνώμην μου δέν έχουν διατυπωθή έμφαντικάτερον.

Τά σημεία αύτά κατ' έμειναν:

α) Προσωπικόν (έκπταίδευσις, θέσπισης κανώνων έργασίας και άμοιθης του άλιευτικού προσωπικού).

6) 'Άλιευτικά σκάφη (ποιότης, συγχρονισμός).

γ) Κόστος παραγωγής.

δ) Διακίνησης, διάθεσης.

Α) ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ.

Είναι άνεφικτος ή δημηιουργία και ή άνοιπτης άλιευτικής βιομηχανίας, έφ' θέσην δέν διατίθεται τό κατάλληλον έμψυχον ήλικον.

Η άλιεία, αυτή καθ' έσυτήν, είναι έργασία σκληρά, ή δέν υπερπόντιος τοιαύτη είναι έτι σκληροτέρα, ένέχουσα και τό πρόσθετον μειονέκτημα διά τόν είς αύτήν άσχο-

λούμενον οτι τόν άπομακρύνει έπι μακρών χρόνων άπο την οικογένειάν του, τόν έπιβάλλει δέ και τήν διαβίωσιν υπό ίδιαζόντως σιδηρός κλιματολογικάς συνθήκας, έξι χρόνων άπαφής έπαφής μέτρη την ξηράν. Προσέλκυσης άτόμων πρός τοιαύτην έργασίαν δέν είναι διανοτόν νά έπιτευχθή, έτοιμα τά απομακρύνονται ικανοποιητικών.

Η 'Έλλας είναι χώρα, της όποιας διηθυνμός, καίτοι κατ' έξοχην ναυτικός, σερείται οιασθήποτε άλιευτικής παραδόσεως είς την ήπερπόντιον άλιείαν, διότι ούδεποτε είχε την ένυσιαρίαν νά άσχοληθή είς τό παρελθόν μέτρη κλάδον αύτον.

Από τον 1956, δύποτε ούσιαστικώς ήρχισεν έμφανιζόμενος δέ νέος δι' ήμας κιλάδος της ήπερπόντιον άλιείας, τά σκάφη μας έπιπροσύνοντο, δύσον άφορά τό προσωπικούν ναυτιλοποίιας (κατάστρωμα, μηχανάκι και Α.Τ.) με ναυτικούς έπαγγελματίας, ξένους πρός την άλιείαν, κεκτημένους πάντως τά άπαραίτητα διπλώματα, πυχία κ.λ.π. Διά τό καθαρώς ήμως άλιευτικούν προσωπικούν έπιπροσύνοντο μέτρη πάσης της προελεύσεως έξωτεροι από τον, ξένα δέχι μόνον πρός την άλιείαν, άλλα και γενικώτερον πρός την άλιείαν απότην θάλασσαν σαν σκάφη.

Τά απόμακρα αύτά, λόγω της μικράς προσφοράς έν σχέσει πρός την ζήτησην, έπιτυχάνουν νά άμειβονται είς λίαν υψηλά έπιπεδα, είς υπερμέτρως υψηλά, έτοιμα λάδη της υπ' όψιν την τελείαν παρ' αύτων άγνοιαν της έργασίας. Επειδή οι ώς άνωτέρω προσλαμβανόμενοι δέν είναι έξι έπαγγελματος διάλεικας, άλλα τυχάρπαστοι, έπιδιωκοντες νά έκτελέσουν έν ταξιδίον πρός συλλογήν ποσού τινος χρημάτων, κάθε κατάπλους άλιευτικού είς Πειραιά ή και είς έπερον ξένον λιμένα, συνεπάγεται κατά κανόνα την άλιεγήν τού συνάλου σχεδόν τού άλιευτικού προσωπικού και την πρόσληψην νέου πλέον άκαταρτίστον τού άπαλουμένου.

Ούτως έχει δημιουργηθή έν περίεργον καθεστώς δαπανών έπανδρωσεως με διενιδίκευτα πρόσωπα. Αύτο και μόνον τό γεγονός είναι ικανόν διά νά καταστήση τό έλληνικόν άλιευτικόν άσύμφορον είς την έκμετάλλευσί του.

Είς την σελίδα 124 της μελέτης άναφέρονται τά της ιδρύσεως και ληξεως της λειτουργίας της άλιευτικής Σχολής Μηχανιών, Βεδαίων, ή Σχολή αυτή είχεν κύριον σκοπόν την κατάρτισην άλιεών παρακτίου άλιείας, ήδηνατο ήμως νά έξελιχθή και είς σχολήν εύρυτερων άριζόντων, ώς είναι αι είς τά σκανδιναβικά κράτη, την Μεγ. Βρετανίαν, την Γερμανίαν και Γαλλίαν λειτουργούσαι τοιαύτην. Νομίζω δτι και τώρα δάκρυ μείνειν καιρός νά άναληφθή μία νέα προσπάθεια καταρτίσεως άλιευτικών πληρωμάτων, άτινα έκπταδευμένα είς ειδικήν Σχολήν θάν θά είχον έξασφαλίσει έργα ασίαν έπι άλιευτικών υπερπόντιον άλιείας διά μακρόν προκαθωρισμένον διάστημα. Βεδαίως, είς περίπτωσιν έφαρμογής τοιούτου μέτρου, επρεπεν οι γενόμενοι δεκτοί μαθηταί, έναντι της δωρεάν έκπταδευσέως, νά άναλημβάνουν και αύτοί άντιστοιχον υποχρέωσιν παροχής της έργασίας των έπι άλιευτικών σκαφών δι' ίσον τουλάχιστον διά-

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices : "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ — Teleph. 24 28 75 / 76 - 44 39 47
Head office: 2000 Hamburg 1, Steinortweg 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

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negris Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Address : B L A K O - Phn. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

στημα.

"Η ανάληψης τοιαύτης ύποχρεώσεως, συνδυαζομένη με τὸν καθορισμόν δικαίας και ἐπαρκούς ἀμοιβῆς, θὰ ἐδημοσύγει τὰ εἰδικευμένα ἔκεινα πληρωμάτων, ἐφ' ὃν θὰ ἡδύνατο νὰ δασισθῇ ἡ ἀνάπτυξις μᾶς βιωσίμου υπερποντίου Ἑλληνικής ἀλιείας.

"Οσον ἀφορᾶ τὸ ζῆτημα τοῦ τρόπου καθορισμοῦ τῆς ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων πρέπει νὰ γίνη συνειδήσις εἰς πάντας διτ, ἐὰν θέλωμεν νὰ ἔξασφαλίσωμεν τὴν διάθεσιν ἀλιευμάτων εἰς τὴν Ἐλληνικήν ἀγοράν εἰς τιμάν προστίτας διὰ τὸ πολὺ κοινὸν καὶ κειμένας ἑντὸς τῶν διεθνῶν κρατουντῶν ὄριων, ἢ ἂν θέλωμεν νὰ ἔξασφαλίσωμεν τὴν διάθεσιν τῶν ἀλιευμάτων μας εἰς ξένας ἀγοράς, δὲν δυνάμεθα νὰ ἀποστώμεν τοῦ διεθνῶν κρατουντος κανόνος, καθ' ὃν ὁ ἀλιεὺς τοῦ σκάφους ἀμειβεται βάσει τῆς παραγωγῆς καὶ οὐχὶ διὰ σταθεροῦ μισθοῦ. Ἡ περίτια ἀπέδειξεν διτ, οὕτω μόνον δημιουργεῖται τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἔργαζομένου καὶ συμπιέζονται αἱ τιμαὶ κόστους διὰ τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς.

Β) ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ.

Εἰς τὰ περὶ χρηματοδοτήσεως καὶ ἐπιδοτήσεως κεφάλαια τῶν συνοψιζομένων ύποδειξῶν τῆς μελέτης ἀναφέρονται ὥρθαστοι δροι, δυνάμενοι νὰ δημιουργήσουν καθεστώτοι, διπερ δὲ ἐπέτρεπε τὴν προσέλκυσιν σοθαρῶν ἐπιχειρηματιῶν πρὸς τὸν κλάδον τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας.

Τῶν ύποδειξῶν αὐτῶν, κατ' ἐμέ, θὰ ἐπρεπε νὰ προπηγθοῦν ὠρισμένοι κανάνες, δι' ὃν θὰ δησφαλίζετο ἡ προμήθεια τῶν καταλήλων καὶ οἰκονομικῶν ἀπό ἀπόφεως ἀποδόσεως πλοίων καὶ θὰ ἀπέκλειον πά-

σης ἐπισφαλούς ἐνισχύσεως σκάφη ἀκατάλληλα καὶ ἀσύμφορα.

Καὶ πρέπει τὸ Κράτος, ἐν τῇ προσπαθείᾳ του νὰ ἔξασφαλισῃ μιὰν ἐπὶ ὑγιῶν οἰκονομικῶν βάσεων ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς υπερποντίου ἀλιείας, νὰ φανῇ, ἐπειδὴ παραλήλου, ἀπεγκτον πρὸς τοὺς ἐπιπολαίους ἔκεινους ἐπιχειρηματίας, οἵτινες ἐπρομηθεύθησαν ἀντιοικονομικά σκάφη, ἀφήνονται αὐτοὺς ἔξω κάθε προστατευτικοῦ μέτρου. 'Εάν τὸ Κράτος θελήσῃ ν' ἀκολουθήσῃ ἄλλην γραμμήν θὰ δημιουργήσῃ ἀντιοικονομικὸν καθεστώτος, ἐπὶ τῇ ζημιᾷ οὐχὶ μόνον αὐτῆς ταύτης τῆς ὑγιοῦς ἔξελιξεως τῆς υπερποντίου ἀλιείας, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ Ἑλληνικοῦ καταναλωτικοῦ κοινοῦ.

Γ) ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ.

Παραλήλως πρὸς τὰ ἀνιστέρω νομίζω ὅτι θὰ πρέπει νὰ ἀσκήται πραγματικὸς κρατικὸς ἔλεγχος ἐπὶ τοῦ υπολογισμοῦ τοῦ κόστους παραγωγῆς, διότι θὰ εἶναι τούλαχιστον ἀστείον, ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ Κράτος νὰ ἔνισχη καὶ ἐπιδοτῇ τὰς ἐπιχειρήσεις, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ ἀφίωνται ἐλεύθεροι οἱ ἐπιχειρηματίαι νὰ ἐπιβαρύνουν τὸ κόστος παραγωγῆς δι' ἀπαραδέκτων ἀποσέδεσων, γενικῶν ἔξδων κλπ. Πρέπει νὰ γίνη νοητόν, διτ, διό προστατευτισμὸς ἔχει ὡς φυσικὴν συνέπειαν τὸν παρεμβατισμὸν.

Βεβαίως, τὰ ἀνιστέρω ισχύουν διὰ τὴν περίπτωσιν διαδέσεως τῆς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῆς χώρας, δοθέντος διτ, αἱ τιμαὶ διαδέσεως τῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸ ἑσωτερικόν, ἐφ' ὃσον αἴτια εὑρίσκονται εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν διεθνῶν τιμῶν η κατώτερα τοιαύτα, παύουν νὰ ἔνισχαφέρουν τὸ Κράτος.

Δ) ΔΙΑΚΙΝΗΣΙΣ — ΔΙΑΘΕΣΙΣ

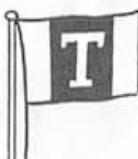
Εἰς τὰς ὄρθοτάτας ύποδειξεις, τὰς σχετικὰς μὲ τὴν διακίνησιν καὶ διάθεσιν τῶν ἀλιευμάτων, οὐδὲν θὰ εἶχε τις νὰ προσθέσῃ πλὴν ἐνὸς σημείου ὅπερ οὐδόλως ἀναφέρεται.

Τὸ σημεῖον τοῦτο ἀνάγεται εἰς τὸ εἶδος τῶν παρεχομένων πρὸς κατανάλωσιν ἀλιευμάτων. 'Υπάρχουν εἰδὴ βρωσίμων ἵχθυών, ὃν ἡ ἀλιεία ἀπὸ ἀπόφεως ποσοτικῆς εἶναι εὐχερεστέρα καὶ ίκανοποιητική, ἀτινοῦ δύμας λόγω γεύσεων, μεγέθους κ.λ.π., πωλοῦνται εἰς χαμηλάς τιμάς καὶ δη τόσον χαμηλάς, ὡς τὸ νὰ καθίσταται ἀσύμφορος ἡ ἀλιεία. 'Εφ' ὅστον δὲν δημιουργεῖται κεντρικὸς φορεὺς ἀγορᾶς τῶν ἀλιευμάτων η ἐφ' δοσον ἡ διάθεσις αἱφορᾶς ἀποκλειστικῶν τὸν ἐπιχειρηματίαν, τὸ θέμα δὲν παρουσιάζει οὐδὲν γενικῶτερον ἐνδιαφέρον, ἀλλ' ἀφ' ἡς στιγμῆς ἡ διάθεσις ἀρχίζει πραγματοποιούμενη ὑπὸ κεντρικοῦ φορέως η ὑπὸ οἰασδήποτε μορφῆς ὀργάνου, εἰς δι μετέχουν καὶ τρίτοι πολὺν τῆς ἐνδιαφερομένης ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως, ἔχω τὴν γνώμην, διτ, θὰ ἡτο ὄρθον καὶ δικαιον ὅτις χαράσσωνται δεσμευτικά κατευθύνεις εἰς τὰ ἀλιευτικά υπερποντίου ἀλιείας, ἀφορῶσαι τὴν ποσοστιαίν περιεκτικότητα τῆς συνθέσεως τοῦ ἀλιεύματος εἰς ίχθυς καλούμενους Γ' ποιότητος.

Αὐτά τὰ δλίγα είχα νὰ παρατηρήσω ἐπὶ τὴν πολυτίμου, κατὰ τὰ λοιπά, δημοσιεύθεσης μελέτης. 'Εάν παραθέτω τὰς δινα γνώμας μου, πολὺ πράττω μὲ δῆλην τὴν συναίσθησιν ἐπιτελέσεως ἐνὸς καθήκοντος ἔναντι τῆς ἀναληφθείσης προσπαθείας, χαράξεως μιὰς ὑγιοῦς ἀλιευτικῆς πολιτικῆς καὶ εἰς τὴν Χώραν μας.

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.



ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

194/200, BISHOPSGATE
LONDON, E.C.2.

TELEPHONE :

01-283 (AVENUE) 4980 & 7734
TELEX : 263468 & 23778

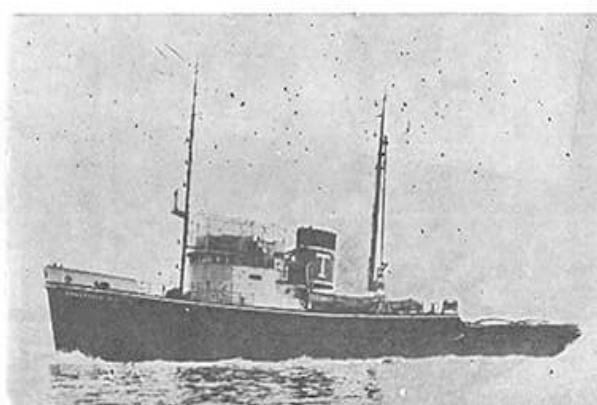
TELEGRAMS :

"SHIPMANAG", LONDON E.C.2.

AFTER OFFICE HOURS

TELEPHONE :

01-882 (FOXLANE) 1022
BILLERICAY (ESSEX) 3921



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

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

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 :

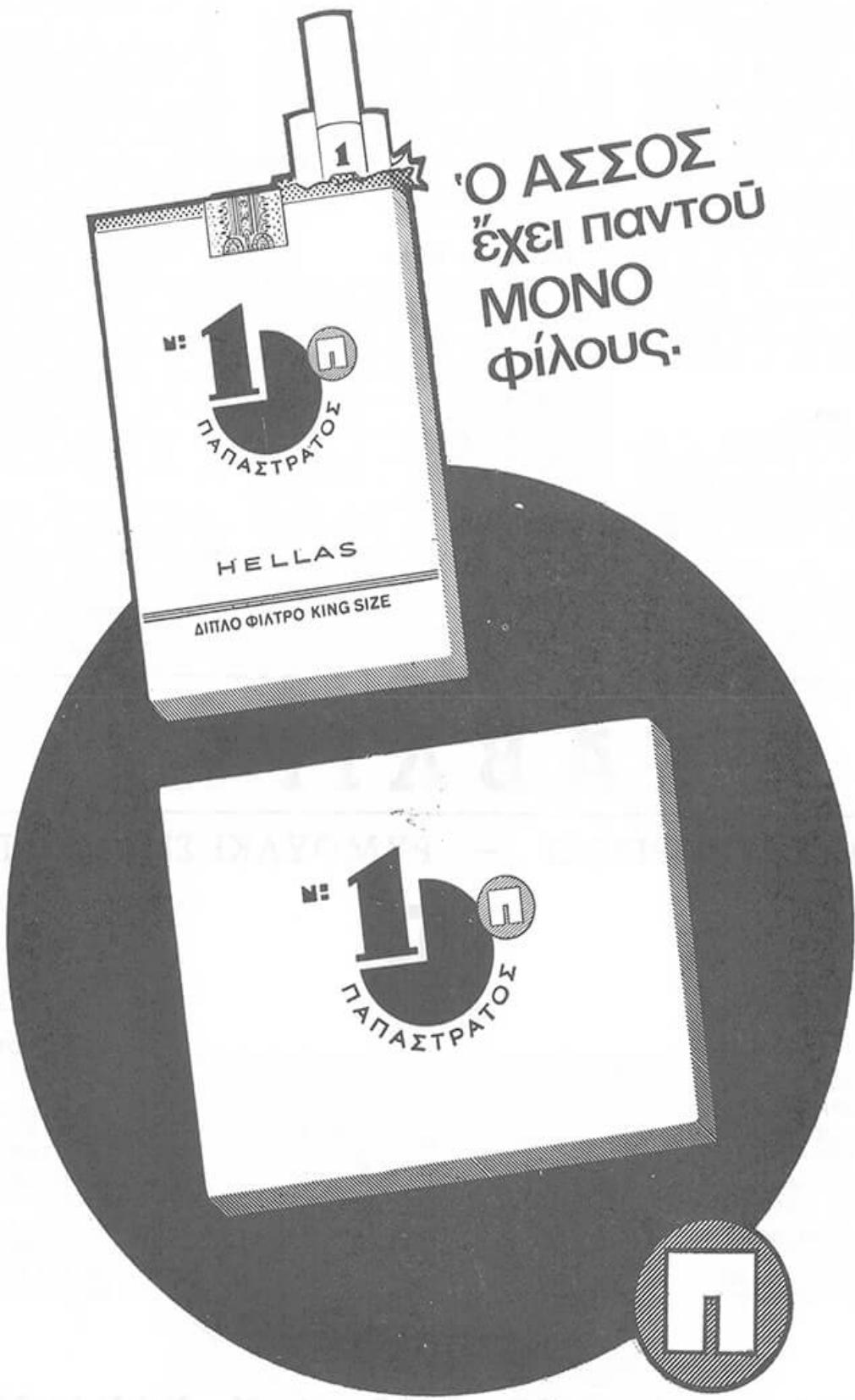
01-882 (FOXLANE) 1022 & BILLERICAY (ESSEX) 3921.

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΑΙ ΒΑΣΕΙΣ

ΕΙΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥ

• ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ • ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

ΚΑΙ ΙΝΔΙΚΟΝ ΩΚΕΑΝΟΝ



ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

TEXNIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΜΕΘΟΔΟΙ ΑΠΟΣΤΡΑΓΓΙΣΕΩΣ

Πάντοτε πρωτόποροι είς τὰς συγχρόνους τεχνολογίακας ἔξελίξεις τῆς ναυτιλίας οἱ Ἰάπωνες, ἐφήμεροι προσφάτως ἐπὶ τοῦ νεοκαθελκυσθέντος δεξαιμενοπλοίου τῶν 138.700 τόνων d.w. «Τζίγκου Μαρού» ἐν μοναδικὸν σύστημα αύτοπαστραγγίσεως, δόπερ ἐπενοήθη τὸ παρελθόν ἔτος ὑπὸ τῆς Ἱ'Ισικαβατζίμα - Χαρίμας διὰ τὴν μείωσιν τοῦ χρόνου ἐκφορτώσεως τῶν δεξαιμενοπλοίων.

Κατὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον, τὸ «Τζίγκου Μαρού» μετέφερε περὶ τὰ 160.000 μ² ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς Γοκαΐσι, ἡ δὲ ἀποστραγγίσις τῶν καταλόπιων πετρελαίου ἀπὸ τὰς δεξαιμενὰς ἐπετεύχθη διὰ τῆς νέας μεθόδου, ἐντὸς δύο ὥρων, ἐνῷ συνήθως ἀπαίτουνται περὶ τὰς ἔξι ὥραι δι'. Ἐν δεξαιμενοπλοίοι τοῦ μεγέθους αὐτού. Ληφθέντος δὲ ὑπ' ὅψιν, ὅτι κατὰ τὴν πρώτην ταύτην ἐκφόρτωσιν ἔχρησιμοποιήθησαν μόνον δύο ἐκ τῶν τριῶν μονάδων τοῦ συστήματος, καθίσταται σαφές ὅτι μετὰ πρόσκτησιν μεγαλυτέρας ἐμπειρίας ἀπὸ μέρους τῶν χειριστῶν καὶ χρήσιν μονάδων τῶν μονάδων τοῦ συστήματος, θὰ ἐπιτευχθῇ ἔτι περαιτέρω μείωσις τοῦ χρόνου ἀποστραγγίσεως.

Ὦς γνωστόν, διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἐνὸς μεγάλου δεξαιμενοπλοίου χρησιμοποιοῦνται αἱ κύριαι ἀντλίαι πετρελαίου, ἀπόρροφηταις λικανότητος 3.000 - 4.000 μ² ἀνὰ ὥραν ἐκστητική. Εἰς τὰ τελευταῖα, ὅμως, στάδια τῆς ἐκφορτώσεως αἱ ἀντλίαι αὔταις ἀντικαθίστανται δι'. ἀριθμού μικροτέρων ἀποστραγγιστικῶν ἀντλιῶν ἀποδόσεως 300 μ² ἀνὰ ὥραν λόγω τῆς μικρᾶς τῶν ἀποδόσεως, δημιουργεῖται σημαντική καθυστέρησις, ἐάν ἡ ἐκφόρτωσις διὰ τῶν ἀντλιῶν αὐτῶν ἀρχίσῃ ἐνώπιον τοῦ δέοντος. 'Εάν, ἀντιθέτως, καθυστερήσῃ ἡ χρησιμοποίησίς των, ὑπάρχει πιθανότης, λόγω τῆς χρημῆς στάθμης τοῦ εἰς τὰς δεξαιμενὰς πετρελαίου, ἀπόρροφησις ἀερίων μαζί μὲ τὸ πετρέλαιον, δόποτε καθίσταται ἀδύνατος ἡ περαιτέρω ἀντλησις. Κατὰ συνέπειαν ἀπαίτεται μεγάλη περία ἐκ μέρους τῶν χειριστῶν διὰ νὰ ἀποφασίσουν τὴν ἔγκαιρην διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῶν κυρίων ἀντλιῶν καὶ χρησιμοποίησιν τῶν ἀποστραγγιστικῶν τοιούτων.

Πρὸς ἔξαλειψιν τῶν δυσχερῶν αὐτῶν καὶ ἀντιοικονομικῶν συνθηκῶν ἐκφόρτωσεως τῶν δεξαιμενοπλοίων, ἡ Ἱ'Ισικαβατζίμα - Χαρίμας ἐπένοσε τὴν νέαν ταύτην μεθόδον, τῆς δημόσιας τοῦ κύριου πλεονέκτημα συνίσταται εἰς τὸ διὰ τὸν ὑφίσταται πλέον λόγος ὑπάρχεις τῶν μικρᾶς ἀποδόσεως ἀντλιῶν. 'Η ἀποστραγγίσις ἐπιτυγχάνεται δι'. εὐθείας διὰ τῶν κυρίων ἀντλιῶν, τῇ διθεῖᾳ ἐνὸς ἑξαγωγέως ἀερίων (ἔξαιρηστης);). Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον αὐξάνεται ἡ ἀποδοτικότης τοῦ ἐφωδιασμένου διὰ τοῦ νέου συστήματος ἐκφορτώσεως δεξαιμενοπλοίου.

ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ ΜΑΜΜΟΥΘ

"Οταν κατὰ τὸν τρέχοντα Αὔγουστον, τὸ μεγαλύτερον σκάφος τοῦ κόσμου τεθῆ ἐν ὑππρεσί, θὰ εἰναι ἐφωδιασμένον δι'. ἐνὸς ναυτικοῦ, οὕτως εἶπεν, στηθοσκοπίου, διπερ θὰ ἀκροῦται τὰ σῆματα ἀντοχῆς τοῦ σκάφους.

Τὸ σκάφος αὐτὸν εἶναι τὸ «UNIVERSE IRELAND» 322.000 τόνων, ἐν ἑκατόντα τάνκερ, ἀπίνα ταυτηγόναντα εἰς Ἱ'απωνίαν πρὸς μεταφορὰν πετρελαίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς Μιτάντρου Μπαπίν τῆς Ἰρλανδίας, διὰ λογαριασμὸν τῆς GULF O.I.L.

'Ἐπὶ τοῦ σκάφους ἀκριβῶς αὐτοῦ θὰ γίνη ἡ πρώτη δοκιμὴ κατασκευαστικῆς ἀντοχῆς ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν Νηρογνώμονα.

'Ο ἔξοπλισμὸς εἰς δργανα ἀκροάσεως καὶ

καταγραφῆς τῆς ἀντοχῆς τοῦ «UNIVERSE IRELAND» 312.000 τόνων, ἐν ἑκατόντα ἔξι ἡδη ἔχει ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ ἑτέρων τεσσάρων σκαφῶν, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἡδη μεγίστου τοιούτου τοῦ Ἱ'απωνικοῦ Τάνκερ «IDEMISTU MARU» 206.000 τόνων.

"Ἐπερα σκάφη 63.000 - 170.000 τόνων d.w., κινοῦνται ἐφαρμασμένα δι' ἡλεκτρονικῶν συσκευῶν, αἵτινες ἐπισημάνουν τὰς τάσεις ἀντοχῆς τοῦ σκάφους ὑπὸ διαφόρους συνθήκας θαλάσσης.

'Ο ἡλεκτρονικὸς μεταδότης τῶν τάσεων ἀντοχῆς εἰναι ἐγκατεστημένος εἰς τὴν ἀριστεράν καὶ δεξιῶν πλευρῶν ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος. Οὗτος μεταδίδει σήματα ἐπὶ τῶν τάσεων διὰ μήκους κάμψεως πρὸς μαγνητικὸν ἐγγραφέα, τοποθετημένον παρὰ τὴν γέφυραν ναυσιπλοίας. 'Υπάρχουν τηλεδείκται καὶ ὄργανα προσδιορισμοῦ τοῦ χρόνου. 'Ο ἀξιωματικὸς φυλακῆς τηρεῖ εἰδικότης διεκδίκτην, συγχρονισμένον μὲ τὰ δργανα, οὕτως ὡστε μεταγενεστέρα ἀνάλυσις τῶν δεδομένων νὰ δύναται νὰ συνθέσῃ μὲ τὴν ἐπικρατούσαν κατάστασιν θαλασσῆς.

'Ο ἀξιωματικὸς φυλακῆς σημειώνει τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους, διεύθυνσιν καὶ δύναμιν, περίσσον τῶν κυμάτων, ὡς καὶ τὸ μέσον μῆκος καὶ υψος τῶν τελευταίων.

'Ο νηρογνώμων αὐτεδύνητος εἰς τὸ πρόγραμμα ἐρεύνης ἐπὶ τῆς ἀντοχῆς, συνεπείρας τῆς ἀθρόας ναυπηγήσεως σκαφῶν μὲ μῆκος μῆτερπδανον τοὺς 1.000 πόδας. Περιφορισμένη εἰναι ἡ μέχρι τοῦδε περία, ἐξ ἣν οἱ ἐμπειρογνόμονες ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τῶν σκαφῶν θὰ δύναται νὰ παραλάβῃ ἐπαρκές φορτίον καὶ πιθανὸν ἴσων τάσιν νὰ μὴ δύναται καὶ νὰ ἐπιπλεύσῃ.

'Ἐκεῖνο διπερ οἱ ναυπηγοὶ θέλουν νὰ γνωρίζουν εἰναι διπαιτούμενος βαθμὸς ἀντοχῆς ἀπὸ τὰ πρακτικὰ καὶ οἰκονομικῆς ἀπόφεως.

Οι νηρογνώμονες ἔδημοιστεύσαν κανόνας διὰ σκάφη μῆκος μέχρι 1.000 ποδῶν, διαστίμενοι ἐπὶ τῆς κτηθείσης περίας ἐπὶ σκαφῶν μικροτέρου μῆκος, ἐπὶ μελετῶν τῆς οπῆς κάμψεως τῶν κυμάτων καὶ δῆλων μελετῶν ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν κυμάτων καὶ τῆς καταστάσεως τῆς θαλάσσης. Τώρα δῆμως ἔχουν ἀνάγκη περισσοτέρων στοιχείων.

Πιστεύεται, κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν,

ὅτι διατείνεται διπολούς διπόλεις εἰς τῆς κτηθείσης περίας ἐπὶ τοῦ μελλοντὸν τοῦ. 'Εσχάτως ἔγκυροι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι τῆς Νορδηγίας, ἔξεργαζον τὰς ἀντοχῆς τῶν, ὡς πρός τὴν διατήρησιν τοῦ πλεονεκτήματος τοῦ χαμηλοτέρου ναυπηγικοῦ κόστους διὰ τὰ σκάφη τῆς τάξεως τῶν 400.000 τόνων καὶ ἵνων, τῶν διποίων ἡ κατασκευή μελετᾶται ἡδη σοβαρῶς.

Τοιύεται συναφῶς, διτι τὸ πλεονεκτήματος τοῦ σκάφους τῶν 500.000 τόνων εἰναι λίαν περιωρισμένα, διότι, ἐάν τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἐνὸς δεξαιμενοπλοίου μειούται κατὰ τόνων, δύσον αὐξάνει ἡ χωρητικότης, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν καὶ τοῦ γεγονότος

μασίας.

Τὰ πλοῖα διὰ τὴν μελέτην ἐπειλέγησαν ἐπὶ τῆς διαφόρους μεγεθῶν καὶ τῶν ταξιδίων των μέσω διαφόρους οὐκεσανῶν ὑπὸ διαφόρους συνθήκας.

Καὶ ἡ δειγματοληψία τῆς ἐφεύνης:

Κατὰ τὸ πλοῦν, π.χ., απὸ Κουβεΐτι εἰς Ἱ'απωνίαν, τὸ «IDEMITSU MARU», θὰ συναντήσῃ τὰς περιέργους καιρικάς συνθήκας τῶν ταξιδίων αὐτῶν. "Οτε τὸ «UNIVERSE IRELAND» θὰ ἀποπλεύσῃ ἐξ Ἱ'απωνίας, θὰ ἀναλάβῃ τὸ τακτικὸν δρομολόγιον ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον εἰς Ἰρλανδίαν. Τὸ 74.000 τόνων «ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.Σ.», ἐκτελεῖ τὴν γραμμὴν ἀπὸ Ἱ'απωνίας εἰς Δυτικάς Ἀκτὰς Βορείου καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ τὸ 63.041 τόνων «R. G. FOLLIS» ἐκτελεῖ σποραδικῶς πλοῖας ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολὴν Εισηγόμενα.

"Ἐπὶ 30' λεπτὰ ἐκάστης φυλακῆς 4ωρίας, τὸ μηχάνημα τιθεται ἐν κινήσει αὐτομάτως. 'Ο ἀξιωματικὸς φυλακῆς ἀρχίζει τοὺς υπολογισμούς. Διαβέτει τηλεκινούμενον ἐνδείκτην, δοτις δεικνύει κατὰ πόδον τὸ δργανόν, διπερ πολλάκις εύρισκεται ὑπὸ τὸ δργανόν τὸν καταστρώματος ἐκχυνόμενον ὕδωρ, ἐκτελεῖ τὸν προορισμὸν του, καταγράφον τὰς κάμψεως πρὸς τὰς κεφαλὰς τοῦ πλοίου (Hogging) καὶ τὰς ἀντιστρόφους κυρτώσεις (Sagging).

Τὰ πλοῖα δὲν εἰναι, βεβαίως, δικαμπίτα καὶ ἐν μακρὸν σκάφος μὲ ἐν κύμα ὑπὸ τὴν πρώταν του καὶ ἔπειρον ὑπὸ τὴν πρύμνην του θὰ σημειώσῃ κύρτωσιν. Κάμψις πρὸς τὰς κεφαλὰς του θὰ σημειωθῇ διτανή τάσις εύρισκεται εἰς τὸ μέσον του πλοίου, ητοι διτανή τὸ σκάφος αἰλαρεῖται ἐπὶ ἐνὸς κύματος μὲ τὰς κεφαλὰς αὐτοῦ ἐλευθέρας οἰσαδήποτε ἀντιστάσεως ἐκ μέρους ὅλων κυμάτων.

Μεθ' ἔκαστον ταξίδιον τὰ συλλεγόμενα στοιχεῖα συγκεντρώνεται διὰ τῆς TELEDYNΕ καὶ ἀνάγονται ὑπὸ μορφὴν στατιστικῆς. Αἱ καμπύλαι κάμψεως ὑπὸ διαπίστωμένας συνθήκας, θὰ δώσουν μελλοντικῶς εἰς τὸν δργανόν της Νορδηγίας, ἔξεργαζον τὰς ἀντοχῆς τῶν, ὡς πρός τὴν διατήρησιν τοῦ πλεονεκτήματος τοῦ χαμηλοτέρου ναυπηγικοῦ κόστους διὰ τὰ σκάφη τῆς τάξεως τῶν 400.000 τόνων καὶ ἵνων, τῶν διποίων ἡ κατασκευή μελετᾶται ἡδη σοβαρῶς.

Τοιύεται συναφῶς, διτι τὸ πλεονεκτήματος τοῦ σκάφους τῶν 500.000 τόνων εἰναι λίαν περιωρισμένα, διότι, ἐάν τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἐνὸς δεξαιμενοπλοίου μειούται κατὰ τόνων, δύσον αὐξάνει ἡ χωρητικότης, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν καὶ τοῦ γεγονότος

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

Also at ALGIERS-Oran & Dakar
 Telegrams : Mail :
 AMARADINI - CEUTA P.o.B. N° 96

Telephones : Office hours : 2927
 After : 1268 & 3076

δι τού αύξανει κατ' ανάλογιαν και ή ποσότης τού χρησιμοποιουμένου χάλυβος. Ή σχέσις, έν τούτοις, αυτή, αντιστρέφεται από τίνος χωρητικότητος πρός τὴν τῶν 400.000 τόνων και ἀνω, διότι πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ περισσότερος χάλυψ πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς στερεότητος τῆς κατασκευῆς. Μόνον ἡ περαιτέρω ἐρευνα θὰ ἐπιτρέψῃ μίαν ἡμέραν νὰ τροποποιηθῇ ἡ ἥδη ἀκολουθουμένη σχεδίασις.

Ὄς πρὸς τὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν τάκερς μαμούθ μέχρι τῆς προσεχοῦς ὁκταετίας, ὑποστηρίζεται ὅτι αἱ μέλλουσσαι νὰ μεταφερθοῦν μέχρι τοῦ 1970 ποσότητες ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ προελεύσεις, δι' ἣς θὰ εἰναι δυνατή ἡ χρησιμοποίησις γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων, θὰ φθάσουν τὸ 350 ἑκατ. τόνων, καὶ τὸ 1975 τὰ 525 ἑκατ. τόνων. Θὰ χρειασθοῦν, κατὰ συνέπειαν, τὸ 1970 200 δεξαμενόπλοια τῶν 200.000 τόνων d.w. Δεδομένου δημως, ὅτι μέρος τοῦ ἀκαθάρτου τούτου πετρελαίου πρέπει νὰ διασυντηθῇ εἰς λιμένας, ὅπου τοιούτου μεγέθους πλοῖα δὲν δύνανται νὰ προσεγγίσουν, αἱ πραγματικαὶ εἰς τοιαύτα δεξαμενόπλοια ἀνάγκαι θὰ εἰναι διὰ 130 σκάφη, τοῦθ' ὅπερ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὸ τονάκι, ποὺ θὰ εἰναι ναυπηγημένου μέχρι τῆς ἐποχῆς ἔκεινης. Περὶ τὸ 1975 πρέπει νὰ προσφέρωνται 300 δεξαμενόπλοια τῶν 200.000 τόνων d.w. Αἱ ἑταῖρια πετρελαίου ἔχουν παραγγείλει τὰ 45% τῶν δεξαμενόπλοιων τῶν 200.000 τόνων d.w., πράγμα ὅπερ καὶ ἀποδεικνύει τὴν ἀνάγκην τῶν τοιούτων σκαφῶν. Δὲν ἐλέχθη δημως ὅτι θὰ συνεχισθῇ ἡ ἔξελιξις καὶ ὅτι θὰ ίδωμεν δεξαμενόπλοιον 500.000 τόνων d.w. 'Αλλ' ἐδῶ παρεμβάλλεται τὸ πρόβλημα τοῦ ὑψηλοῦ ναυπηγικοῦ κόστους καὶ τῶν λοιπῶν δυσχερειῶν, ποὺ παρεμβάλλονται εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ ἐκμετάλλευσιν τῶν σκαφῶν τῶν 500.000 τόνων.

ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΣΙΣ ΤΟΥ ΒΥΘΟΥ

Μετὰ τὰς ἀσφαλτοστρώσεις τῶν ὅδων ἥλθεν ἡ σειρὰ καὶ τῆς ἀσφαλτοστρώσεως τοῦ βυθοῦ τῶν λιμένων, διάλλων, κοίτης πλωτῶν ποταμῶν κ.λ.π. Πρὸς πρόληψιν σχηματισμοῦ ἀνεπιθυμήτων ὀνωμαλιῶν εἰς τὸν βυθὸν καὶ ἀλλοιώσεως εἰς τὴν πλευστότητά των, ἀπὸ τὰς διὰ τῶν φαληρικῶν ρευμάτων καὶ τῶν θειλῶν παρασυρομένας στερεάδες οὐσίας, ἐθεωρήθη στόχη τὸν προστατευθῆ ὁ βυθὸς δι' ἀσφαλτικῆς ἐπιστρώσεως. 'Η ὑπαρξὶς μᾶς τοιαύτης λείσας ἐπιφανείας ἀφαιρεῖ ἀπὸ τὰ ρεύματα τὴν δυνατότητα ἐπιστρεψεως ἡλύων εἰς τὸν κατά τὸ πλεῖστον ἀμμώδη βυθὸν τῆς θαλάσσης.

Ἡ μέθοδος ἐναπόθεσεως τῆς ἀσφάλτου εἰς τὸν βυθὸν θὰ ἐκτελεσθῇ ὑπὸ τῆς BITUMARIN N. V. ZALTBOMMEL τῆς 'Ολλανδίας, ἐταίριας εἰδικευμένης εἰς τὴν κατασκευὴν ἀσφαλτικῶν κατασκευῶν ὑπὸ τὴν ὑδατίνην ἐπιφάνειαν ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετά τῶν εἰς 'Αμερερνταμ ἐργαστηρίων τῆς 'Ολλανδικῆς ΣΕΛΛ.

Βάσει τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν μελετῶν τῶν ἀνω ὄργανισμῶν, ἡ BITUMARIN παρήγγειλε εἰδούς σκάφος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος ἐναυπηγήθη κατὰ τρόπον ὃστε νὰ δύνανται νὰ ἐπιστρώνῃ ἀσφαλτικὸν μῆγμα μὲ ὥριαίον ρυθμὸν 250 τόνων εἰς δάθος μέχρι 30 μέτρων, ὑπὸ τὴν ὑδατίνην ἐπιφάνειαν. Τὸ πλάτος τῆς ἐπιστρώσεως εἶναι 5 μέτρων, τὸ δὲ πάχος δύναται νὰ ποιηθῇ ἀπὸ 20 ἕως 40 ἑκατοστόμετρα.

Τὸ ἀσφαλτικὸν μῆγμα παρασκευάζεται ἐπὶ τοῦ πλοίου συγκείμενον ἐκ τριῶν συστατικῶν: ἀσφάλτου, ἄμμου καὶ πληρωτικοῦ (FILLER). Βασικῶς ἡ ἐγκατάστασις εἶναι ἀπαραλλακτοῦ μὲ τὰ μηχανήματα, ἀτίνα χρησιμοποιοῦντοι ἀταίρια δόσοποιας, ἀλλ' ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐγκατάστασις εἶναι πολὺ

μεγαλυτέρα πάσης ἄλλης ποτὲ κατασκευασθείσης.

Εἰδὲ κός γερανὸς ἄμμου, ἐφωδιασμένος δι' ἀρπάγης 10 τένων, χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν πλήρωσιν, ἐκ τῶν παρὰ τὸ σκάφος παραβεδλημένων φορτηγίδων, τῶν εἰς τὴν πρύμνων τοῦ σκάφους ἐγκατεστημένων τεσσάρων δεξαμενῶν ἄμμου. Αἱ δεξαμεναὶ αὐταὶ τῆς ἄμμου, ἔχουν περιεκτικότητα 300 κ.μ. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ἡ ἄμμος ἀποστραγγίζεται καὶ ἡ καθαρὰ τοιαύτη μεταφέρεται εἰς δύο μεγάλους περιστρεφόμενους κυλίνδρους, δῆπος θερμαίνεται καὶ ὅποδειν οινδήποτε ἵχνος σκόνης ἀποχωρίζεται καὶ ἀφαιρεῖται τῇ θοιβείᾳ δύο κεντροφύγων ἀνεμιστήρων.

Δύο μεγάλοι κατακόρυφοι μεταφορεῖς μεταδιδόνουν τὴν θερμήτηρας τοῦ στρατώρου καταστρώματος ἀναμικτήν.

'Η ἀσφαλτος ἀποθηκεύεται ἐπὶ τοῦ πλοίου εἰς ἀπολύτως μεμονωμένην δεξαμενήν περιεκτικότητος 350 τόνων. Διατηρεῖται εἰς ρευστὴν κατάστασιν διὰ θερμού πετρελαίου, ὅπερ παρέχεται ὑπὸ θερμαντικῆς ἐγκαταστάσεως 400 θερμίδων. Διατηρεῖται εἰς τὸν ἀναμικτήρα μέσω διατηρητήρας πετρελαίου ἐπίσημους 27 ἀτόμων, ἐνδιατάτατα εἰς μενοκλίνους καὶ δικλίνους κοιτωνίσκους. Ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος ὑπάρχουν πλωτήρια, κατακινιστήρες, ἀποχωρητήρια, μαγειρείον, ἐστιατόριον καὶ ἀποθήκαι τροφίμων, ἀπαντα κατασκευασμένα ἐπίσης θερμαίνεται.

Τὸ τρίτον συστατικόν, ἡ πληρωτικὴ ὥλη, ἀποθηκεύεται εἰς εἰδικήν δεξαμενήν περιεκτικότητος 300 κ.μ. ἐγκατεστημένην ὑπὲρθεν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων ὑπὸ τὸν θάλαμον ἀρεσμοῦ, ὑπέρθεν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων. Τὰ ἐνδιατήματα τοῦ πληρώματος, ὑψηλῆς στάθμης, εύρισκονται εἰς τὴν πρώτην καταστρώματος. Τὸ πλήρωμα, ἀποτελούμενον ἔξι 27 ἀτόμων, ἐνδιατάτατα εἰς μενοκλίνους καὶ δικλίνους κοιτωνίσκους. Ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος ὑπάρχουν πλωτήρια, κατακινιστήρες, ἀποχωρητήρια, μαγειρείον, ἐστιατόριον καὶ ἀποθήκαι τροφίμων, ἀπαντα κατασκευασμένα ἐπίσης θερμαίνεται.

Πλήρως ἐξωπλισμένον ἐργαστήριον εἶναι ἐγκατεστημένον ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος, παρέχον τὴν δυνατότητα πλήρους ἐλέγχου τῶν ἀναλογιῶν καὶ τῆς ποιότητος τοῦ παραγομένου ἀσφαλτικοῦ μίγματος.

Μία μεγάλη καὶ εὐρεῖα αἰθουσαὶ ἐλέγχου ἔχει ἐγκατασταθῆ ὑπέρθεν τῶν δεξαμενῶν τῆς ἀναμικτήρα μέσω διατηρητήρας ὥλης, ἐπιτρέπουσα εἰς τὸ προσωπικόν νὰ ἔχῃ ἐλευθέρων θέαν ἐφ' ὀλοκλήρου τῆς περιοχῆς τῆς ἐργασίας. 'Η αἴθουσα εἶναι ἐφωδιασμένη μὲ πίνακα ἐλέγχου τοῦ συστήματος παραγωγῆς στερεωμένου ἐπὶ δάθρου καὶ μὲ πίνακα ἐλέγχου τῶν διαρύμνων. 'Η διάταξις τῶν δύο αὐτῶν πινάκων εἶναι τοιαύτη, ὡστε νὰ ἐπιτρέπῃ τὸν πλήρη ἐλέγχον καὶ ἐπίβλεψιν τῆς ὅλης ἐργασίας.

'Ἐπὶ πλέον τὸ σκάφος εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τῶν συνήθων ἐφοδίων, ὡς πνευστὴ σερήνη, σύστημα ραδιοτηλεφώνου, σύστημα μικροφώνων καὶ χρειώδη διὰ τὸ πλήρωμα, ὅπως τηλεόρασις, ραδιόφωνα, ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ κ.τ.λ.

Πρός διευκόλυνσιν καὶ ἐπιτάχυνσιν τῶν χειρισμῶν δρίμεως, τὸ πλοίον συνήθων ἐφοδίων, ὡς πνευστὴ σερήνη, σύστημα ραδιοτηλεφώνου, σύστημα μικροφώνων καὶ χρειώδη διὰ τὸ πλήρωμα, ὅπως τηλεόρασις, ραδιόφωνα, ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ κ.τ.λ.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος του — ἐσχεδιάσθη ὑπὸ τεχνικοῦ γραφείου τῆς 'Ολλανδίας. Λύτο καὶ ἐπέβλεψε τὴν ναυπηγείαν ταῦτης.

Τὸ σκάφος, αὐτὸ — πρῶτον εἰς τὸ εἶδος τ

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Ελληνική Νομολογία

ΑΡΙΘΜΟΣ 1814/1968

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΝ

ΤΩΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΠΡΩΤΟΔΙΚΩΝ

Συγκείμενον έκ τών Δικαστών, Βλαδιμήρου Βρέλη, Πρόεδρου, Νικολάου Γιαννοπούλου και Παναγιώτου Παπαδημητροπούλου, Εἰσηγητού Πρωτοδικών.

Συνεδριάσαν δημοσίᾳ και έκ τών άκροτηριών του τήν 23η Φεβρουαρίου 1968, παρουσια και τού Γραμματέως Βασιλείου Μπαλωμένου, ἵνα δικάσῃ ἐπί τῆς ἑξῆς ὑπόθεσεως.

Τού ἑκκαλούντος Σάββα Κοντοδιού, κατοικού Περάματος, παραστάντος διὰ τοῦ πληρεξουσίου του δικηγόρου Π. Παναγιωτοπούλου.

Τῆς ἑφεσιδήτου ἐν Κύπρῳ ἔδρευούσης 'Εταιρείας ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν 'Vinti Freighters Ltd., Limassol', νομίμως ἐκπρωτοπουμένης, παραστάσης διὰ τοῦ πληρεξουσίου της δικηγόρου, Κωνστ. Στεργιοπούλου.

'Ο ἑκκαλῶν διὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 6556 καὶ ἀπὸ 11 Νοεμβρίου 1966 ἑκθέσεως ἀγωγῆς του ἐνώπιον τοῦ ἐπὶ τῷ ἐργατικῷ διαφορῶν Πρωτοδικού Πειραιώς ἡ τήν 8ης Ιανουαρίου 1968 πρὸς τὸ Δικαστήριον τοῦτο ἀπευθυνομένην ἑφεσίν του, νομίμως κατατεθείστης παρὰ τῷ ἀρμοδιῷ Γραμματεῖ, δι' ἡς καὶ διὰ τοὺς ἐν αὐτῇ ἀναφερομένους λόγους ἔξητηστο. Νὰ γίνη δεκτὴ ἡ αὐτὴ ἐπὶ τῷ τέλει νὰ ἀνακληθῇ, ἀλλως ἔξαφανισθῇ ἡ ὑπὸ ἀριθ. 104/67 ἀπόφασις τοῦ ἐπὶ τῷ ἐργατικῷ διαφορῶν Πρωτοδικού Πειραιώς. Νὰ γίνη δεκτὴ ἡ ἀπορριφθεῖσα ὑπὸ ἀριθ. 6557/66 ἑκθεσις ἀγωγῆς του κατὰ τῆς ἑφεσιδήτου καὶ νὰ καταδικασθῇ ἡ ἑφεσιδήτης εἰς τὴν δικαστικὴν δαπάνην εἰς τὴν δικαστικὴν δαπάνην.

'Ἐπὶ τῆς ἀγωγῆς ταύτης δικάσας ὁ ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν Πρωτοδικής Πειραιώς ἑξέδοτο τὴν ὑπὸ ἀριθ. 104/1967 ἀπόφασίν του, δι' ἡς ἀπέρριψε τὴν ἀγωγήν.

Κατὰ τῆς ἀπόφασεως ταύτης ὁ ἐνάργων ἥσκησεν ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου τούτου τὴν 8ης Ιανουαρίου 1968 πρὸς τὸ Δικαστήριον τοῦτο ἀπευθυνομένην ἑφεσίν του, νομίμως κατατεθείστης παρὰ τῷ ἀρμοδιῷ Γραμματεῖ, δι' ἡς καὶ διὰ τοὺς ἐν αὐτῇ ἀναφερομένους λόγους ἔξητηστο. Νὰ γίνη δεκτὴ ἡ αὐτὴ ἐπὶ τῷ τέλει νὰ ἀνακληθῇ, ἀλλως ἔξαφανισθῇ ἡ ὑπὸ ἀριθ. 104/67 ἀπόφασις τοῦ ἐπὶ τῷ ἐργατικῷ διαφορῶν Πρωτοδικού Πειραιώς. Νὰ γίνη δεκτὴ ἡ ἀπορριφθεῖσα ὑπὸ ἀριθ. 6557/66 ἑκθεσις ἀγωγῆς του κατὰ τῆς ἑφεσιδήτου καὶ νὰ καταδικασθῇ ἡ ἑφεσιδήτης εἰς τὴν δικαστικὴν δαπάνην ἀμφοτέρων τῶν δαμάσων.

Προκειμένης σύζητησεως ἐπὶ τῆς ἑφεσίας ταύτης συνυπείπτει τῆς παρὰ πόδας αὐτῆς πράξεως τοῦ Γραμματέως τοῦ Δικαστηρίου τούτου, ἔκφραστής ἐκ τῆς σειρᾶς τοῦ οἰκείου πινακίου κατὰ τὴν ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἀναφερομένην συνεδρίασιν, καθ' ἥν:

'Ἀκούσαν τῶν πληρεξουσίων τῶν διαδίκων ἀνενεχθέντων εἰς τὰς κατατεθείσας ἔγγραφους προτάσεις τῶν καὶ αἰτήσαμένων τὴν παραδοχὴν ἀναφερομένην συνεδρίασιν, καθ' ἥν:

'Ιδον τὴν δικογραφίαν

Σκεφθὲν κατὰ τὸν Νόμον.

'Ἐπειδὴ κατεδήθησαν τὰ τέλη συζητήσεως, κατὰ τὸ προσαγόμενον ὑπὸ ἀριθ. 11391/68 τριπλότυπον τοῦ 'Επιμελητοῦ Δικαστ. Εισπράξεων Πειραιώς.

'Ἐπειδὴ ἡ ὑπὸ κρίσιν ἑρεσίς κατὰ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 104/1967 ἀπόφασεως τοῦ ἐπὶ τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν Πρωτοδικού τοῦ Δικαστηρίου τούτου, ἀσκηθεῖσα νομοτύπως καὶ ἐμπρόθεσμως, δέοντας γίνη δεκτὴ τούτους καὶ ἔρευνθη περαιτέρω, ἐφ' ὅσον κατεδήθη ὑπὸ τῆς ἑκκαλούντης καὶ τὸ νόμιμον πρόστιμον, ὃς προκύπτει ἐκ τοῦ προσαγόμενον ὑπὸ ἀριθ. 11100/68 οἰκείου τριπλούτου εἰς πράξεως.

'Ἐπειδὴ ὁ ἑκκαλῶν, διὰ τῆς ἐφ' ἡς ἡ ἑκκαλούμενη ἀπόφασις ἀγωγῆς του, ισχυρίσθη ὅτι, ναυτολογηθεῖς δι' ἀριστον χρόνον ἐπὶ

τοῦ ἐν αὐτῇ πλοίου τῆς ἑφεσιδήτου, ἀπελύθη ἐξ αὐτοῦ, ἀσθενής, κατόπιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἀκολούθως δὲ ἡτήσατο τὴν ὑπέρ πάντας αὐτοῦ ἀποδίκασην τῶν τάξιν τῆς ἀγωγῆς χρηματικῶν ποσῶν ὁρίσατο τὸν (έκ τ. Λ.Α. 20, β) ἀποζημιώσεως διὰ λύσιν τῆς συμβάσεως κατὰ τὰ ἄνω (έκ Λ.Α. 133), γ) μισθῶν ἀσθενείας δύν μηνῶν (έκ Λ.Α. 110) καὶ δ) ἑξδῶν νοσηλείας (έκ δραχμῶν 3.000). 'Η ἀγωγὴ αὐτῇ ἀπερρίφθη ἐν ὅλῳ διὰ τῆς ἑκκαλούμενής ἀποφάσεως, καθ' ἡς ἡδη παραπονεῖται ὁ ἑκκαλῶν διὰ τοὺς ἐν τῇ ἑφεσίᾳ παραπονεῖται τὸν περιεχόμενον λόγους, ἀναφερομένους πάντας εἰς κακήν ἔκπιμπην τῶν ἀποδείξεων ὑπὸ τοῦ πρωτοδικού διάσαντος.

'Ἐπειδὴ ἐκ πάντων ἀνεξαιρέτως τῶν ἑκατέρων ἐπικαλουμένων καὶ προσαγομένων ἔγγραφων, ἐν οἷς καὶ ἡ περὶ τῆς ἐνώπιον τοῦ Συμφωνίας 'Αθηνῶν Νικ. Βουγά γενομένη καταθέσεως δύο μαρτύρων τῆς ἑφεσιδήτου συνταγεῖσται ὑπὸ ἀριθ. 1360/466 ἑκθεσις ἐνόρκου δεσμαίσεως τούτου (προσαγομένη ἐν κεκυρωμένῳ ἀντιγράφῳ), ἐκ τῶν ὑπὸ τῶν διαδίκων προβληθέντων ισχυρισμῶν καὶ ἐκ τῆς ἐν γένει διαδικασίας ἀδεβαίωθήσαν κατὰ τὴν ἐκ τῶν ἐνώπιων κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, τὰ ἀκόλουθα: 'Ο ἑκκαλῶν ἐναυτολογήθη κατὰ τὴν 3.5.1966 δι' ἀριστον χρόνου, ὡς Β' μηχανικός ἐπὶ τοῦ ὑπὸ Κυπριακὴν σημαίαν φορτηγού πλοίου ὑπὸ τὸ δύναμα 'Maiptiella', πλοιοκτησίας τῆς ἑφεσιδήτου, ἀντὶ μηνίου μισθοῦ ἐκ Λ.Α. 120 συν τροφῇ. Οὗτος κατὰ τὸ τέλος Σεπτεμβρίου 1966 καὶ ἐνῷ τὸ ὡς ἄνω πλοίον ἐπλεε πρὸς Σουεζ ἐδήλωσεν εἰς τὸν πλοιάρχον αὐτοῦ, ὅτι εἰς τὸν λιμένα τούτου θὰ ἀποχωρήσῃ τὸ πλοίον καὶ ὡς ἐπανέλθῃ εἰς 'Ελλάδα λόγῳ οἰκογενείακῶν τοῦ ὑπόθεσεων, χωρὶς νὰ ἐπικαλεσθῇ οἰσανδρήποτε ἀσθενείαν του. 'Ο πλοιάρχος ὑπέμνησεν εἰς αὐτὸν διτούτο συνιστᾶ πρόδροπον ἐκ μέρους του καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἥτοι τοιαύτην μὴ συγχωρουμένην ὑπὸ τοῦ ἀριθ. 73 τοῦ διὰ τοῦ Ν. 3618/1958 κυρωθέντος Κ.Ι.Ν.Δ., δι' ὅ καὶ θὰ ἔδει ὅτιος, ὡς ὑπάστιος ἀθετήσεως τῆς συμβάσεως, νὰ ἀποκηριώσῃ τὴν ἑφεσιδήτου διὰ τὴν ἐντεύθεν ζημίαν της, συνισταμένην εἰς τὴν διαπάνην ἀποστολῆς ἐξ 'Ελλάδος τοῦ ἀντικαταστάτου τοῦ ἑκκαλούντος ἐν τῷ πλοιῷ. 'Ο ἑκκαλῶν ἀπεδέχθη τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσίν του καὶ οὔτω κατὰ τὰ κεφάλαια: α) τῆς ἀποζημιώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ β) τοῦ φερομένου ὡς ὁρίσματος τοῦ μισθοῦ ἐκ Λ.Α. 20 (ἥτοι τοῦ συμφωνίας οὗτος ἡς ἄνω) ούδολως ἔσφαλλεν ἀλλ' ἀντίθετα ὁρίσματος ἔστιν τὰς προσαγθείσας ἀποδείξεις, δι' ὅ καὶ ὁ περὶ τοῦ ἀντιθέτου πρώτος λόγος τῆς ἑνδίκου ἑφεσεως (ώς ἀνεπιύθητη καὶ συνεπηρηθώδη διὰ τῶν προτάσεων τοῦ ἑκκαλούντος) εἶναι ἀπορριπτέος ὡς ἀδάσιμος.

'Ἐπειδὴ ἐκ τῶν αὐτῶν ὡς ἄνω ἀποδεικτικῶν στοιχείων ἀδεβαίωθη περαιτέρω, διτούτο ἑκκαλῶν, τόσον κατὰ τὰ κεφάλαια: α) τῆς ἀποζημιώσεως λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου καὶ β) προκειμένου περιστατικού ἀπορριφθείσας διὰ τοῦ μισθοῦ τοῦ πλοιού τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού ἀπορριφθείσας διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστατικού διὰ τοῦ πλοιού τοῦ διαδίκων ἀποδείξεις της ἑφεσιδήτου τοῦ μισθοῦ τοῦ ίδιο ἀπολύτως ἀναγκαῖον εἰς διατροφήν οὔτω καὶ τῆς οἰκογενείας του (ἀριθ. 664 παρ. I.A.K.), διπέρ ἄλλως καὶ δὲν ἔδεισαν διὰ τῆς ἑφεσιδήτου. 'Ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω προκειμένου περιστατικού περιστ

τοῦ καὶ δῆ τὴν διά τῆς ἀγωγῆς του τὸ πρῶτον προτεινομένην ἔναντι τῆς ἐφεσιβλήτου ὁσφιοῖσχιαλγίαν.

Η τελευταία ούδιλλως έβεβασθή δι τέξειδηλώθη κατά την διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τῆς ἑφέσιδηλον βραχυχρόνιου μηλλον ὑπηρεσίας του ἐκκαλούντος, προκύματος δι τοι αύτη, ούσα εἰλαφρᾶς μορφῆς, προϋπήρχε τῆς ναυτολογίησεως τούτου καὶ δὲν ὑπετροπίασεν οὐδὲ παρωξύνθη κατά την διάρκειαν αύτῆς, δι' ὃ καὶ οὐδέν δικαιώματος ἀπέκτησεν ἐντεύθεν δικαστῶν (κατ' ἄρθρον 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ 3 τοῦ Ν. Δ. 2652/1953).

Κατά συνέπειαν ἀπορρίψας ως ἀδόξιμον τὴν ἀγωγὴν τοῦ ἐκκαθαίνοντος ὁ δικάστας Πρωτοδίκης καὶ ως πρὸς τὸ κεφάλαιον τῶν μισθῶν ἀσθενείας καὶ νοσηλείας ὅρθων ἔξετίμηστος τὰς ἀποδείξεις καὶ οἱ περὶ τὸν ἐναντίον δεύτερος καὶ τρίτος λόγοι τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως εἶναι ἀπορριπτέοι ως ἀδόξιμοι. Ἐπειδὴ ἀπορριπτομένης ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως δέον νὰ διαταχθῇ ἡ κατάπτωσις του καταβληθέντος προστίμου ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου καὶ καταδικασθῇ ὁ ἐκκαλῶν εἰς τὴν ἐν τῷ διατακτικῷ δικαστικήν διαπάνην τῆς ἐφεσιβλήτου, τοῦ παρόντος βαθμοῦ.

ΔΙΑ ΤΑΥΤΑ

Δικάζον κατ' ἀντίμωλίαν

Δέχεται: τύποις καὶ ἀπόρριπτει κατ' οὐ-
σίαν τὴν ὑπὸ κρισιν ἔφεσιν. Διατάσσει τὴν
κατάπτωσιν τοῦ καταβλήνετος προστίμου
ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου. Καταδικάζει τὸν ἔκ-
καλυντα εἰς τὴν ἐξ δραχμῶν χιλίων πεντα-
κοσίων (1.500) δικαστικὴν δαπάνην τῆς ἔ-
φεσιθλήτου, τοῦ παρόντος βαθμού.

Έκριθη, άπερασίσθη ἐν Πειραιεῖ τῇ 29ῃ
Ἀπριλίου 1968.

‘Ο Γραμματεὺς

Nautikai Aikai

Απαιτήσεις διὰ φορτία προορισμοῦ
Βιετνάμ

Κατά τὰ τελευταῖα δύο ἔτη, ἐπεισωρέύθησαν 40 περίπου ἀπαίτησεις δι' ἐπισταλίας (demurrage) ἐκ καθυστερήσεων πλοίων εἰς Σαΐγκον καὶ λοιποὺς λιμένας τοῦ Βιετνάμ.

MTS ΙΑΣΩΝ
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗ
TSS ΕΡΜΗΣ
TSS ΠΗΓΑΣΟΣ
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
MV ΑΔΡΙΑ

Καίτοι οι άκριβεις όριθμοι τών άνωτέρω άπαιτήσεων δεν είναι δυνατόν να είναι γνωστοί, ύπαρχουν περιπτώσεις της τάξεως μέχρι και \$ 100,000.

Παρά τὴν τακτοποίησιν 16 ἐών τῶν ἀνωτέρω ἀπαίτησεων, ἡ δῆλη βραδεῖα διαδικασία διευθήσεως τῶν ἀξιώσεων τῶν πλοιοκτήτων καὶ ἡ κατάστασις συνωστισμού τῶν λιμένων ἔχουν προκαλέσει ποράπονα καὶ δαμαρτυρίας ἐκ μέρους τοῦ ἑφοπλιστικοῦ κόσμου.

Μεταξύ των διαμεριτορυζένων έταιριών είναι και η «Ionic Brokerage Corporation», ή όποια — είτε ως πλοιοκτήτρια είτε ως έκπρόσωπος (επράκτωρ) διαφόρων πλοιον— έχει άπαιτήσεις δι' επισταλίας κυμανομένας μεταξύ \$ 21.000 και \$ 100.000 κατά πλοίον. Και πέραν των άπαιτήσεων αύτων, η «Ionic» αντιμετωπίζει σοβαρώτερα προβλήματα, ένν προκειμένω, ως έκ της κατακρατήσεως του «Ιλισόδη» ύπό της Κυβερνήσεως του Νοτίου Βιετνάμ, λόγω Ιδιαίτερης παίτησέως της κατά των πλοιοκτητών διά \$ 385.000 έκ βλάβης φορτίου 8.000 τόνων δρύνης.

Τό ιστορικόν τῶν ἀτύχων περιπτειῶν τοῦ «Ιλισός», τῆς παρούσης περιπτώσεως, ἀρχεῖται ἀπό τῆς στιγμῆς, καθ' ἥν — ἐν πλῷ πρὸς Σαϊκὸν μὲ τὸ φορτίον ὄρυζης — τὸ «Ιλισός» ἡναγκάσθη νὰ προσεγγίσῃ εἰς Χουνούλουν δι' ἐπισκευάς τῆς τάξεως τῶν \$ 150.000 Τελικῶς, τὸ «Ιλισός» κατέπλευσεν εἰς τὴν Σαϊκὸν τὴν 25ην Μαρτίου, μετὰ παρέλευσιν ἔξι καὶ πλέον μηνῶν ἀπὸ τοῦ ἀπόλινου ἐκ τοῦ λιμένου φορτώσεως. «Ο Διευθύνων πρόεδρος, σύμβουλος τῆς «Ionicis» καὶ ἔκ τῶν συμπλοιοκτητῶν τοῦ «Ιλισός» κ. Γεώργιος Μπακαλάκης, ἐπικρίνει τὴν Κυ-
βέρνησιν τῶν Ἕκαμένων Πολιτειῶν, διότι δὲν ἔχει συμπαρασταθῆ ἐπαρκῶς εἰς τὴν πε-
ριπτέαιν τοῦ ὑπὸ Λιθεριανὴν σημαίαν «Ι-
λισός».

Τό φορτίον τῆς όργης έφορτώθη, εἰς σάκους, εἰς Λεϊκ Τσάρδις κατόπιν ἐπίθεωρήσεως, ἥτις διεπίστωσεν, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο ἐλεύθερον ζωμφίων. Τό φορτίον εἶχεν ἀγρασθῆ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Νοτίου Βιετνάμ, ἀπὸ τὸ "Υπουργείον Γεωργίας τῶν Η.Π.Α., καὶ τὸ ὑπὸ ξένην σημιαίαν ("Ιλισός"), ναυπηγήσεως 1947 καὶ χωρητικότητος δλικῆς 4962 τόννων γκρός, ἔνσυλώθη ἐλλέιψει διαθεσίμου Ἀμερικανικοῦ σκάφους (Νόμος

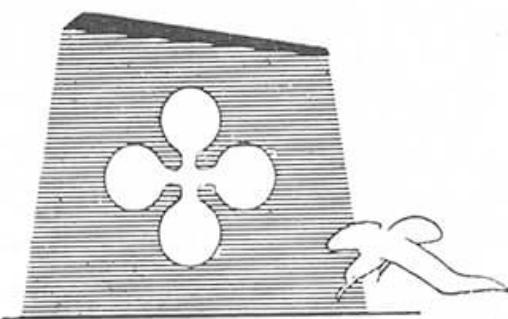
50 - 50 διά φορτία βοηθείας).

Συμφώνως πρός τά ύπό τού 'Αμερικανικού 'Υπουργείου Γεωργίας καθιερώμενα, ή έτσι αρίστειας «Ιόνιες» έδικαιούτο νά λάβῃ τά 90% τού ναύλου (§ 22 κατά τόνων) κατά τήν παράδοσιν τού φορτίου και τά υπόλοιπα 10% μετά τήν δόλοκλήρωσιν τής παραδόσεως τού φορτίου. Τά άνωτέρω 90% κατεβαλήθησαν κατά τόν προστίκνουτα χρόνον. 'Υπήρχον δόμως πληροφορία, ότι: ή «Ιόνιες» είλε γε περιλήψει εις δυσχέρεια οικονομικήν θέσιν, έξι αιτίας τής έκτάσεως τῶν εἰς Χονολουλούς έπισκευών, και εἰς σημείον, ὥστε νά άδυνατή νά προμηθευθῇ τά δά τά ποιοια της άναγκασία έφοδιοι και νά πληρώσῃ τά πληρώματα. 'Επι ναυλώσεων ως τῆς περιπτώσεως τού «Ιλισός», ό ναύλος καταβάλλεται ύπό τού Βιετνάμ, ἀλλὰ διά τού 'Αμερικανικού 'Υπουργείου Γεωργίας, τό όποιον και ἀπεφάσισε τελικῶς νά πληρώσῃ τά υπόλοιπον 10% τού ναύλου πρός διευκόλυνσιν τῶν πλοϊκοτήτων τού «Ιλισός» εἰς τήν δυσχερή κατάστασιν των. 'Ηκολούθησεν, δόμως, ή κατακράτησις τού πλοίου ύπό τῆς Κυβερνήσεως τού Βιετνάμ. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό πλοίον εἰς τήν Σαγκόν, χωρὶς νά έχῃ έξοδηθῆ, και ἀπενεπατρίσθη ύπό τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως.

Ο κ. Μπακαλάκης, διαμαρτυρόμενος, λέγει ότι ή κατά τού «Ιλισδός» απαίτησις τῆς Κυβερνήσεως θὰ κριθῇ οὐχὶ ὑπὸ κανονικοῦ δικαιστηρίου, ἀλλὰ ὑπὸ Στρατοδικείου τῆς Σαγίγκον.

Τό ε' Ιλιόδος ἡτο ἡ σφαλισμένον, ἡ ἀσφαλιστικὴ δύμως ἐταίρια ἀντέκρουσε τὴν ὑποχρέωντιν καλύψεος τῆς δημιάς του μὲ τὴν ἐπίκλησιν τοῦ ναυλοσυμφάνουν, τὸ ὅποιον ἀπαλλάσσει τὸν πλοιοκτήτην τῇ εὐθύνῃ διὰ τὴν ἔμφανσιν ζωσφίῶν εἰς τὸ φορτίον.

Ο κ. Μπακαλάκης διαμαρτύρεται και παραπονείται διά τὴν Ἐλλειψιν ὑποστηρίξεως ἐκ μέρους τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἐπίκαλεται ὅτι: «Τὸ πλοῖον μου εἶναι Ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ ἔντην σημαίαν, καὶ ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν ὅπτος τελῆς τὴν διάθεσιν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Είναι καὶ αὐτό, ἐν τῶν πλοίων, τὰ ὅποια εὐσκοποῦν ὑπὸ τὸν ἀπότελεσματικὸν Ἐλεγχον τῆς Ἀμερικανικῆς πολεμικοῦ ναυτικοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ ὅποιου βασίζονται αἱ Η.Π.Α. εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.



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

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40.562-477.946



ΟΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΑΙ ΜΑΣ

Ο ΡΩΣΙΚΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΙΝΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΑ

Την συγκρότησαν και την δραγάνωσαν τής έκμεταλλευμένης τής ρωσικής Ναυτιλίας διά πρώτην φοράν μάς αποκαλύπτει εἰδικούν φυλλάδιον εικονογραφημένον, κυκλοφορήσαν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Μέχρι πρό τινος κάθε στοιχείουν σχετικόν μὲν τὴν ρωσική Ναυτιλίαν ἐτύρειτο ἐπιμελῶς μυστικόν. Τώρα ή προσλαμβανομένην εὑρήτης τῆς δράσασιν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιμέδους τοῦ ρωσικοῦ πλοίου καθιστά ἀναγκαῖαν καὶ τὴν προσδολήν. "Ἄζ σημειωθῇ διτι σφῆς ἀπόδειξες τῆς διευρύνσεως αὐτῆς εἰναι πρὸ ημερῶν ὑποδηλήσεως αἴτησις τῆς Μόσχας διὰ τὴν εἰσοδοχήν τῶν πλοίων της εἰς τὴν Κόνιφεραν Ἐδρώπης (ἀπὸ τὴν Βαλτικήν) — Αδστραλίας μὲν τρεῖς κατὰ μῆνα ἀναχωρήσεις. Ἐδηλώθη χαρακτηριστικῶς εἰς τὴν Κόνιφεραν, διτι ἡ γραμμῇ θὲ ἀρχίσῃ ἐκτελουμένη ἔστο καὶ ἂν ἡ αἰτίας εἰσοδοχῆς θεσλεν ἀπορριφθῇ.

Κατὰ πόσον, τὸ ρωσικὸν πειραματικὸν μεγάλης κρατικοποιημένην Ναυτιλίαν θὲ ἐπιτόκη, ὁ χρόνος θὲ τὸ ἀπόδειξη. Εἶναι πάντως, καθιδημάτως, ἀνέρικος ἡ κερδοφόρος διαχείρισις τῶν καὶ τῶν σκαφῶν.

Καὶ ιδού μία περίληψις τῶν παραχωρέμένων εἰς τὸ φυλλάδιον πληροφοριῶν. Καλὸν εἶναι νὰ γνωρίζωμεν τοὺς ἀνταγωνιστὰς μαζὶ:

"Η προγραμματισθεῖσα αἴτησις τοῦ Σοδιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, δρψιλεῖαι: ἀμέσως εἰς τὴν αἰδηγίαν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς ρωσικῆς οἰκονομίας. Αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοροὶ προβλέπεται: διτι κατὰ τὸ 1970 θὲ ἀνέλθουν εἰς 186,7 ἑκατοντάνων, ἔναντι: 131,1 τοῦ 1966. Εἴτε ἀλλού τὸ σύνολον τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, ἔπειρ κατὰ τὸ 1966 συνεποσύστο εἰς 230,8 διεσκετομη. μιλιομετρικῶν τόνων, ὑπολογίζεται: νὰ ἀνέλθῃ εἰς 380 διεσκετομ. τὸ 1970.

Σημειωροῦν ὁ σοδιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος περιλαμβάνει: δῶν τῶν 1.300 πλοίων συνολικῆς γωρητικότητος ὀλίγους ἀντοτέρας τῶν 10.000.000 τόνων d.w. Μεγαθυνόμενος κατὰ ἄν περίουν ἑκατομμύριον ἑτηρίων ὑπολογίζεται: νὰ φθάσῃ τὰ 13.000.000 τὸ 1970.

Τὰ σοδιετικὰ πλοῖα ἐπισκέπτονται τακτικῶς 800 περίου λιμένας 87 χωρῶν τοῦ κόσμου. Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν περιλαμβάνονται: σκάφη σύγχρονα, ὑψηλῆς ταχύτητος καὶ ποτικής μεταφορικῆς Ικανότητος, ναυπηγήθέντα τόσον ἐν Ρωσίᾳ, δῶν καὶ εἰς ἔναν ναυπηγεῖα καὶ Ικανά πρὸς μεταφορὰν γενικῶν ἐμπορευμάτων, χόρδη φορτίων καὶ ὑγρῶν καυσίμων.

Πρέπει νὰ σημειωθῇ διτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατασκευάσθραν εἰς Ρωσικά ναυπηγεῖα πολλὰ πλοῖα ἔνερος φορτίου ὑψηλῆς κλάσεως, τοῦ τόπου «Leninskij Komsomol», 16.000 τόν. καὶ ταχύτητος 18,5 κόμβων καὶ «Poltava», 13.040 τόν. d.w. καὶ ταχύτητος 15 κόμβων. Ἐπίσης Ικανὸς ἀριθμὸς πλοίων μεταφορᾶς ἔνελειας, ἀπὸ 3.500 ὅως 6.000 τόνων καὶ ταχύτητος 14-15 κόμβων, καθὼς καὶ πετρελαι-

τούχης κατασκευένης ἔνης χωρητικότητος.

"Οπως εἶναι: φυσικὸν δι τομέως τῶν ναυλώσαντων τῆς «Σόδρφραχτ» καλπτεῖται ἀρρύτατον γεωγραφικὸν κύκλον καὶ μεγάλην ποικιλίαν ἐμπορευμάτων, διὰ τομέως τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἔχει καταναμηθῆνει διεθνέφορα τημάτα, ἔκτασις τῶν διποίων διαχειρίζεται: τὰς μεταφορᾶς ὥριμένης παροχής, ὡς τοῦ Βορρᾶ, τῆς Βαλτικῆς, τοῦ Ατλαντικοῦ, τῆς Απωλαντίκης

Χαρακτηριστικὴ εἶναι: ἡ αἴσχυσις τῆς συμμετοχῆς τοῦ σοδιετικοῦ τοντοῦ τόσον εἰς τὰς ὑπερποντίους, δῶν καὶ εἰς τὰς πληγαστέρας μεταφορᾶς. Αἱ σοδιετικαὶ ναυτιλίακαι ἐπιχειρίσεις ἐνδιαφέρονται: διὰ μικρὰ καὶ μέσου μεγέθους σκάφη, κατάλληλα διὰ τὸ ἐμπόριον τῆς Βαλτικῆς, τῆς Β. Θαλάσσης καὶ τῆς Μεσογείου, καθὼς καὶ εἰς διαδρομάς μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν περιοχῶν αὐτῶν ίδια κατὰ τὴν ζηνοτεῖν καὶ τὸν κειμένων. Εἴτε ἀλλοι, ἀναφορᾶς πρὸς ὑπερποντίους μεταφορᾶς, ἐνδιαφέρονται διὰ φορτία ἀπὸ λιμένας "Απωλαντίκης", Ινδίαν καὶ Περσικοῦ πρὸς Μεσογείον καὶ Μάργην θάλασσαν καὶ ἀντιθέτως.

"Τὸ «Σόδρφραχτ» ναυλώνει ἐπίσης μέγαν ἀριθμὸν ζένων πλοίων. Ή χωρητικότης αὐτῆς χρησιμοποιεῖται κατὰ κανόνα διτι ὑπερποντίους μεταφορᾶς μεταλλευμάτων, σιδήρου, στρικτού, γεννημάτων, λιπαριμάτων καὶ ζακχάρεως καὶ διὰ μικροτέρας μεταφορᾶς ξυλείας. Ίδιαπέραν μικρή μεταξὺ αὐτῶν παρουσιάζουν αἱ ναυλώσεις μεγάλων πλοίων διὰ τὴν μεταφορᾶν μεταλλευμάτων εἰς Ιαπωνίαν καὶ Η.Π.Α. Επτάς τῶν κατὰ ταχείδιον ναυλώσεων χρησιμοποιοῦνται: εὐρέως καὶ αἱ χρονονοκλίσεις.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς τακτικὰς γραμμάς ἡ «Σόδρφραχτ» ἐναργεῖ ὡς πράκτωρ καὶ μεσίτης διὰ τὴν ἐξεκράτους χωρητικότητος εἰς τὰ σοδιετικὰ πλοία τακτικῶν γραμμῶν αἰτίας τὸ 1967 ζήσθωσαν τὰς 27 καὶ μεταξὺ τῶν διποίων αἱ γραμμαὶ Ρωσίας - Κόντινεντ, Ρωσίας - Νορτού Αιγαίου καὶ Ρωσίας - Δυτικῆς Αφρικῆς εἰναι αἱ γνωστέστεραι. Εἴτε ἀλλοι ἡ γραμμὴ μεταξὺ Εὐρωπαϊκῶν καὶ Καναδικῶν λιμένων τοῦ Αγ. Λαυρεντίου οὐρεῖται: ἐκ τῶν σταθερωτέρων, λόγῳ τῆς συναχίσεως τῶν δρομολογίων τῆς κατὰ τὸν κειμένων, διπότε η Κόνιφερανς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης διακόπτει τοὺς πλόας εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Αγ. Λαυρεντίου.

Ειρήσθω ἐν τέλει διτι: ἡ «Σόδρφραχτ» συνεργάζεται μετὰ πολλῶν ἀλλοδαπῶν διποίων ἐπιχειρήσεων, εἶναι: μέλος τῆς Baltic and international maritime Conference καθὼς καὶ ἀλλοι τινῶν διεθνῶν δραγανισμῶν, καὶ διαθέτει ἀντιπροσώπους εἰς Λονδίνον, Αμβέρσαν, Οσλο, Πειραιά, Γένοβαν, Αμδερμόν, Παρισίους, Χαδζήν, Μόντρεαλ, Βορμδήν, Καλκούτταν, Τόκιο, Βελιγράδιον, Γρεβίναν, Σιγκαπούρην καὶ Αλεξανδρειαν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

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 Prv. 510
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462328	NORDENHAM P. O. Box 98 Tel. 811 Telex via Prv. 881
	Tel. 310424 Telex 0244151	
	Priv. 446176	
BREMERHAVEN Kaiserauhafen	Tel. 45842 Telex 0238876 Priv. 42597	EMDEN Am Delft 34 Tel. 20268 Telex via Prv. 20268
	WILHELMSHAVEN Eberstr. 124 TELEGRAMS	Tel. 262235 Telex via Priv. 26236 0253375 "E R M I S"
		Represented also at LÜBECK & KIEL

ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΤΙΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η ναυτιλιακή έπιθεώρησης «Journal de Marine Marchandise», έπειχείρησε μάιν έρευναν έπι παγκοσμίου έπιπέδου, ή όποια φαίνεται ότι πρόχει νότι στέφεται ύπολο έπιτυχίας. Η έρευνα αφορά εις τους μεγάλους λιμένες του κόσμου, των όποιων έμφανται τά κύρια στοιχεία της άργανάσεως και της κινήσεως των. Σημειώνονται, ότι μολονότι όλοι σχεδὸν οι λιμένες παρέχουν στατιστικά στοιχεία, ό παραστηλιούσμος είναι λίαν δυσχερής, λόγω της άδυναμίας συγκρίσεως των δημοσιευμένων αριθμών. Ο διάφορος καθορισμός του οίκονομικού έπους, ή έμφαντις της συνολικής ή της διεθνούς μόνον κινήσεως, ή παραπλευρικής ή μη της ακτοπλοΐας, ή προσδιορισμός εις τόνους ή κόρους και άλλαι παρομοίας φύσεως διαφορά, καθιστούν προ βληματικήν την σύγκρισην και συγκεχυμένην είκονα.

Παρ' όλα αυτά, η έρευνα, βασισθείσα έπι ένδος εύρυτάτου και ένοποιημένου έρωτηματολογίου, έπειταχε νά μειώση τάς διαφοράς και νά έμφανιση στοιχεία κατά το δυνατόν απτηκριδωμένα. Ταῦτα άναφέρονται εις τὸν άριθμον και τὴν χωρητικότηταν πλοίων, τὸ είδος τῶν φορτίων, τὴν κατανομήν του μεταξὺ θέσην και ξένων εἰσαγωγῶν και έξαγωγῶν, καθὼς και εἰς τὰ κύρια στοιχεία τῶν εὔκολων λιμένων, ήτοι βάθη, προβλήτες, θεσίες ἀγκυροδολίας, συστήματα διακινήσεως νέων φορτίων, φορτεκφορτωτικά μηχανήματα κ.λ.π. Οι συγκρινόμενοι λιμένες είναι: Λοιδίνου, Αμβέρσης, Ρόττερνταμ, Αμστερνταμ, Αμβούργου, Βρέμης, Εμδεν, Γκότεμπουργκ, Κοπεγχάγης, Γένοβας, Τεργέστης, Καζαπλάνκας, Ντόρμπραταν, Νέας Υόρκης, Χάμπτον Ρόουντς, Αγ. Φραγκίσκου, Κεμπέκ, Βανκούμερ και οἱ Ισπανικοὶ τῆς Γιοκοχάμας, Καβασάκι, Κόμπε, Ναγκόγια και Μουρόραν.

Οι έκ της έρευνης προκύπταντες συγκριτικοὶ πίνακες, μολονότι αφορούν εις τὴν κίνησην τοῦ 1966 και παρουσιάζουν άκομη πολλά κενά και ποσά ἀσύγκριτα, έν τούτοις παρέχουν στοιχεία μεγάλης χρησιμότητος, έξι διαμεταφέρομεν τὰ περισσότερον ένδιαφέροντα.

Εἰς άριθμὸν πλοίων προηγεῖται εις τὴν Εύρωπην δὲ λιμὴν τοῦ Ρόττερνταμ, μὲ σύνολον κατάπλων 57.000, συνολικῆς χωρητικότητος 160.000.000 τόνων νέτ. «Ἐπονται κατὰ σειράν οι λιμένες τῆς Αμβέρσης, τοῦ Λοιδίνου, τοῦ Αμβούργου, τῆς Γένοβας, τῆς Μασσαλίας. Εκτὸς Εύρωπης προηγεῖται κατὰ πολὺ οἱ Ισπανικοὶ λιμένες και δῆ Γιοκοχάμας και Κόμπε και άκολουθεῖ η Νέα Υόρκη (εἰς long tons η στατιστική). Εἰς τὸ σύνολον τῶν φορτεκφορτωθέντων φορτίων, τὸ μὲν Ρόττερνταμ (130 ἑκατομμύρια τόνων), διατηρεῖ τὰ πρωτεία, μεταβάλλεται δῆμως η σειρὰ τῶν λοιπῶν, προηγουμένης τῆς Αμβέρσης και ἐπομένων τοῦ Λοιδίνου, Αμβούργου και Γένοβας. Εἰς τὴν κατανομὴν τῶν φορτίων αὐτῶν μεταξὺ στερεῶν και ὑγρῶν φορτίων και γενικῶν ἐμπορευμάτων, κρατεῖ δῆια περίπου ἀναλογία μὲ ὑπεροχῆν τοῦ Ρόττερνταμ και ἐναλλασσομένην δευτέραν θέσιν μεταξὺ Λοιδίνου και Αμβέρσης, τοῦ πρώτου ὑπερέχοντος εἰς τὰ ὑγρὰ φορτία και τὰ γενικὰ ἐμπορεύματα και τῆς δευτέρας εἰς τὰ στερεά φορτία.

Ἐν χαρακτηριστικὸν στοιχείον ἀναφέρεται εις τὸν τρόπον τῆς περαιτέρω διακινήσεως τῶν φορτίων διὰ τοῦ δικοῦ δικτύου, διὰ τοῦ σιδηροδρόμου ή διὰ τῶν ἀστερικῶν διάδατων. «Οπως εἶναι φυσικόν, οι λιμένες τῆς Ολλανδίας και τοῦ Βελγίου προηγεῖται εἰς τὴν διὰ τῶν ἀστερικῶν διάδατων διακίνησιν, ἐνῷ δῆ Βρέμη προηγεῖται εἰς τὴν διὰ σιδηροδρόμου και τὸ Γκότεμπουργκ εἰς τὴν διὰ τοῦ δικοῦ δικτύου.

«Ἀπὸ ἀπόψεως εὔκολων λιμένος παρατη-

ρούμεν — πάντοτε διὰ τὸ 1966 — δῆι η 'Αμβέρσα διαθέτει προκυμαίας μήκους 94 χλμ., τὸ Λοιδίνου 65, η Νέα Υόρκη 60, τὸ Αμβούργον 57, τὸ Ρόττερνταμ 31. Τὸ βάθος τῆς λεκάνης τῶν λιμένων φθάνει τὰ 18 μ. εἰς Γιοκοχάμαν, δυναμένην νά δεχθῇ πλοίος μέχρι 120.000 τόνων και ἀκόλουθον μὲ 15 μ. και 100.000 τόνους η Νέα Υόρκη, τὸ Βανκούμερ και τὸ Καβασάκι. Η Εύρωπη ἀρχίζει μὲ τὸ Γκότεμπουργκ (15 μ. 90.000 τόνων) και κατόπιν κατὰ σειράν τὸ 'Αμστερνταμ και η 'Αμβέρσα (14 μ. 80.000 τόνων).

Εἰς τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν φαίνεται δῆι προηγοῦνται κατὰ κανόνα οι εύρωπαικοὶ λιμένες, ἐξ ὧν τὸ 'Αμβούργον και η 'Αμβέρσα διαθέτουν γερανούς και ἀνύψωτικά ἐν γένει μηχανήματα τῆς τάξεως τῶν 2.000 τ., τὸ Λοιδίνου και η Γένοβας τῆς τάξεως τῶν 1.500, και τὸ Ρόττερνταμ, τὸ 'Αμστερνταμ και η Βρέμη κυμαίνονται ἀπὸ 500—700.

Ἄξιζει τέλος νά σημειωθῇ δῆι η ὑπὸ τοῦ άνθρωπίνου παράγοντος ἔξυπηρτησις τῶν φορτίων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας, παρουσιάζει μίαν ἀδικαιολόγητον ποικιλίαν. Διότι ἐνῷ οι λιμένες Αμβέρσης, Ρόττερνταμ, Βρέμης, Γένοβας και Γιοκοχάμας διαθέτουν ἐργάτας λιμένος τῆς τάξεως τῶν 10—13.000, τὸ 'Αμβούργον ἔμφανται μὲ 115.000, οι δὲ λιμένες τῆς Σουηδίας μόνον μὲ 1.500—3.000.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κατὰ τὴν προσφάτως συνελθούσαν γενικήν συνέλευσιν τῆς 'Εθνικῆς Ομοσπονδίας ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Α. Κόστα, ἔξητάσθη ἡ γενικὴ κίνησις τῆς θαλασσίας ἐπιχειρήσεως κατὰ τὸ 1967. 'Ο πρόεδρος Κόστα προέβη εἰς ἀνασκόπησιν τῶν κυριωτέων διεθνῶν και Ιταλικῶν θαλασσίων περιστατικῶν και τῆς πορείας τῶν μεταφορῶν εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ ἀντικτύπου ἐτοῦ κλεισμάτων τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ και τῆς ὑποτιμήσεως τῆς στερλίνας.

Τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν διὰ θαλασσίας μεταφορᾶς τοῦ 1967 παρουσιάζει τὴν ἔξης είκοναν: Οι πληρωθέντες ναῦλοι δῆι εἰσαγωγάς ἀνῆλθον εἰς 977,7 ἑκατομμύρια δολαρίων (791,5 τὸ 1966). 'Εκ τοῦ ποσοῦ τούτου 693 ἑκατομμύρια δολ. ἐπληρώθησαν εἰς ξένα πλοία.

Λαμβανομένων ὑπὸ δύιν τῶν εἰσπραχθέντων ναύλων ὑπὸ τοῦ Ιταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἔπειται δῆι η ἀντικατάστασίς των διὰ τῆς ναυπηγήσεως τεσσάρων πορθμείων.

Τὴς ναυτιλίας εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν ἀνήλθεν εἰς 954 ἑκ. δολ. (799,6 τὸ 1966). 'Η καθαρά εἰς συνάλλαγμα εἰσφορά ἦτο 674,7 ἑκ. δολ. (539,6 τὸ 1966).

Τὸ τελικὸν ισοζύγιον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν (τῆς διαφορᾶς μεταξὺ τῶν διπανωμένων διὰ τὴν διενέργειαν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ τῶν εἰσπραττομένων ἐκ τῆς προσφορᾶς ὑπηρεσιῶν), παρουσιάζει Ἐλλειμμα ἔξι 136,2 ἑκ. δολ. (103,2 τὸ 1966). 'Η αὐξησης τοῦ Ἐλλειμματος ὁφείλεται εἰς τὴν ἀνεπαρκή αὐξησην τοῦ στόλου και τὰς συνεπειάς ἐκ τοῦ κλεισμάτως τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ. Οὐδεμία προβλέπεται βελτίωσις διὰ τὸ τρέχον έτος.

Η ὑποτιμήσης τῆς στερλίνας και η καταγγελία τῶν συμφώνων ἀμοιβαίστητος τῆς ἀκτοπλοίας προεκάλεσεν εἰς τὴν ίταλικὴν ἀγοράν ἐπιβράδυσην τῶν διαλύσεων και τὴν ἀναφορή τοῦ ιταλικού στόλου ἀποκτήσεως πλοίων εἰς τὸ έξωτερικόν, ιδίᾳ εἰς τὰς χώρας ἑκείνας, οι δῆιοι συνδέονται μὲ τὴν διατίμησιν τῆς στερλίνας.

Παραμένουν, ἐξ ἄλλου, διαφοραὶ κόστους μεταξὺ τοῦ ιταλικοῦ ἐφοπλισμοῦ και τοῦ ἔξου, ιδίᾳ δῆσσον αφορᾶ τὰς πιστωτικὰς διευκολύνσεις πρὸς ναυπηγήσισ σκαφῶν, τὴν ἀπαγόρευσιν ναυπηγήσεων διὰ λ.)σμὸν 'Ιταλῶν εἰς τὸ έξωτερικόν, τὴν ἀπαγόρευσιν τῆς παρακινήσεως εἰς τὴν ἀσφαλίσιν πλοίου εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, τὴν ἀπαγόρευσιν προσλήψεων ἀλλοδαπῶν πληρωμάτων, τὴν ὑποχρέωσιν ἀσφαλίσεως τοῦ προσωπικοῦ ἀπὸ δώρισμένα ιδρύματα κοινωνικῆς προνοίας. Δεδομένου δέ, δῆι τὰ κοινωνικά δάρη και η δ.αχείριστις τῶν μισθῶν τῶν ναυτικῶν εἶναι διαρύτερα εἰς 'Ιταλίαν παρὰ εἰς τὴν ἀλλοδαπή πηγή, δ. ιταλικός ἐμπορικός στόλος τελεῖ ὑπὸ συνήκας τοιαυτας, ὥστε νά μὴ δύναται νὰ συναγωνισθῇ τὰ ξένα πλοία εἰς τὴν ναυλαγοράν, δῆσσον τὸ κόστος πρέπει νά είναι διεθνές, διότι διεθνής είναι και η ἀγορά.

Ο κ. Κόστα εἰς τὴν έκδεσιν του ζητεῖ όπως: 1) Πρὸς ἔξαλειψιν τῆς έκδηλου κατωτερότητος τοῦ ιταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διοκληρώθων τὰ πρὸς διάθεσιν χρηματικά μέσα τῶν νόμων περὶ ναυτικῶν δανείων. 2) Διοθῆ εἰς τοὺς διάφορους τὰς ἀνασκόπησιν τῶν κυριωτέων διεθνῶν και Ιταλικῶν θαλασσίων περιστατικῶν και τῆς πορείας τῶν μεταφορῶν εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ ἀντικτύπου εἰς τὸν κλεισμάτων τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ και τῆς ὑποτιμήσεως τῆς στερλίνας. 3) 'Επεκταθῆ η δυνατότης παροχῆς δανείων πρὸς ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων προσφάτου ήλικίας.

ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Σφοδράς συνήτησεν τὰς ἀντιδράσεις τοῦ πολιτικοῦ κόσμου τῆς 'Ιταλίας τὸ σχέδιον τῆς 'Εθνικής Ομοσπονδίας, διὰ τοῦ δῆποιού ἐπιδιώκεται η ἀχρήστευσις πολλῶν ἐπιβατηγῶν τῆς σκαφῶν και τὴν ἀντικατάστασίς των διὰ τῆς ναυπηγήσεως τεσσάρων πορθμείων.

Ανεξαρτήτως τῆς έγκρίσεως η μὴ τελι-

ORIENT MID-EAST LINES

GENERAL AGENTS

EAGLE OCEAN TRANSPORT INC.

29. BROADWAY NEW YORK 10006 N.Y.

CABLES FOR ALL OFFICES OREMEAST
TELEX EAGLE 222-335 TEL: WHITEHALL 4-5740

A G E N T S

ORIENT MID-EAST (U.K.) Ltd. ORIENT MID-EAST (Hellas) Ltd.

CREECHURCH HOUSE

CREECHURCH LANE

LONDON E.C. 3

TELEX 28956 TEL: AVENUE 1771

LEOMS MARITIME BLDG 501-502

AKTI MIAOULI 35-39

PIRAEUS

TELEX 5876 TEL: 472.249 - 472.456

κώς τού εν λόγω σχεδίου, αι προθέσεις της μεγάλης ιταλικής έταιρίας άντικαποτέριζουν τάς άνυπερβλήτους προσπαθείας, που άντιμετωπίζει δύσμερα το έπιβατηγόν λάϊνερ εις τὴν ἐκμετάλλευσίν του. Ο ἀπὸ ἀρρος ὄνταγωνισμός διαρκῶς δύνεται, ἐνώ οι τουρίσται προτιμούν τώρα νὰ ταξιδεύουν διὰ τῶν αὐτοκινήτων των. Τὸ ὁχηματαγωγὸν - πορθμεῖον διαδραματίζει δύσμερα σημαντικώτερον ρόλον εἰς τὴν δισκίνησιν τοῦ μέστου οἰκονομικῆς καταστάσεως ἐπιβάτου.

Σκέπτεται, συγκεκριμένα, ἡ «Ἀδριατικα», νὰ προδῷ εἰς τὴν ἀνασκόρησιν τοῦ στόλου της, διὰ τῆς διαγραφῆς ἑκ τῆς δυνάμεως αὐτοῦ τῶν πολυτελῶν ἐπιβατηγῶν «Ἐσπέρια», «Ἐνότρια», «Μεσάπια», «Σάν Τζιόρτζιο», «Ιλαυρία» καὶ «Σάν Μάρκο», ὡς καὶ τὸ ἐποχιακὸν παροπλισμὸν τοῦ «Ἀουζόνια», μὲ συνέπειαν τὴν μείωσιν καὶ τὴν ἀνέργιαν 350 ναυτικῶν.

Τὸ σχέδιον τῆς ἔταιρίας προεκάλεσε τὴν κατάθεσιν ἐπερωτήσεως εἰς τὴν Ἰταλικὴν Βουλὴν. «Ἐπερωτήθη ἡ Κυβέρνησις, ἐάν δὲν θὰ ἐθεωρεῖται ἀναγκαῖα καὶ ἐπέγονονα ἡ ἐπέμβασις τοῦ Κράτους πρὸς παρεμπόδισιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου. Διότι δὲν θὰ περαμείνουν μόνον ἀνεργοὶ 350 ναυτικοὶ. Καὶ ἄλλα κοινωνικὰ προβλήματα, κατὰ τοὺς ἐπερωτῶντας, θὰ δημιουργηθοῦν.

ΚΥΠΡΟΣ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε πείρας, ὑπηρεσίθητοι ἐρωποίησις τοῦ νεαροῦ Κυπριακοῦ Κώσικος περὶ Ναυτιλίας. «Ἐπιλύει ἐπίσης θέματα, σχετικὰ μὲ τὴν μὴ ἐκτέλεσιν ταξιδίων εἰς ἀπηγορευμένας περιοχὰς (Κούδα, Βόρ. Βιετνάμ).

Ἐδημοσιεύθη (26/7) δό νόμος 82/68 τῆς Κυπριακῆς Κυβερνήσεως, τροποποιῶν τοὺς περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας νόμους τοῦ 1963 καὶ τοῦ 1965, ἀφορῶν κυρίως εἰς νηολογή-

σιες, πωλήσεις καὶ ὑποθηκεύσεις πλοίων.

Διὰ τοῦ νέου νόμου τροποποιεῖται ὁ βασικὸς περὶ ἐμπορικῆς ναυτιλίας νόμος τῶν ἔτῶν 1963 καὶ 1965 διὰ τῆς προσθήκης μετὰ τὸ ἄρθρον 14 τοῦ κατωτέρω νέου ἄρθρου 14.

Παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου, δό ὑπουργὸς κέκτηται ἔξουσίας, ὅπως, δύσκας ἡ ἐν τῷ κυπριακῷ νηολογίῳ νηολόγησις ὠρισμένου πλοίου ή ὠρισμένης κατηγορίας πλοίων θὰ ἥτο ἀντίθετος πρὸς τὴν ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῆς Δημοκρατίας ἀκόλουθου μένην πολιτικής η πρὸς τὸ Δημόσιον συμφέρον ἐν γένει, ἐκδίῃ δόδηγίας πρὸς τὴν νηολογούσαν ἀρχήν, ὅπως μὴ προδῆεις τὴν νηολόγησιν τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου η πλοίων.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΕΛΙΣΑΒΕΤ II»

Ο πρώτος κατάπλους εἰς Ν. Υόρκην τοῦ νέου σκάφους τῆς Κιούναρπτ Λάΐτ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΕΛΙΣΑΒΕΤ II» ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὸν ἐπόμενον Ἰανουάριον. Τὸ σκάφος θεωρεῖται ὡς ἐν τῶν μεγίστων ἐπιβατηγῶν τοῦ κόσμου, ὑπερέχον εἰς ὀλίκην χωρητικότητα τοῦ «UNITED STATES», καὶ ὑπερέων μόνον κατ' ἐλάχιστον τοῦ «FRANCE».

Ἐπενεχθεῖσαι μεταβολαὶ τῶν ἀρχικῶν σχεδίων μετὰ τὴν τοποθέτησιν τῆς τρόπιδος εἰς τὸ Κλάντ, ἀνεβίσασαν τὴν ὀλίκην χωρητικότητα τοῦ σκάφους εἰς 65.000 τόνους γκρός, ητοι 12.000 τόνους γκρός πλέον τοῦ «UNITED STATES» (53.000 τόν. γκρός) καὶ 1.000 τόν. γκρός Ἐλαττον τοῦ «FRANCE» (66.000 τόν. γκρός).

Λεπτομέρειαι τοῦ νέου σκάφους, μήκους 963, ποδῶν, ὡς καὶ τῶν μελλοντικῶν αὐτοῦ ἀπασχολήσεων, ἀπεκαλύφθησαν ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Κιούναρπτ Λάΐτ τῆς Βορείου Αμερικῆς κ. «Ἀντερσον, εἰς συνέντευξιν δο-

θεῖσαν πρὸς τοὺς δημοσιογράφους πρὸς τοῦτο.

Τὰ σκωτικὰ ναυτηγεῖα ἥδη ἐκτελοῦν τὰς τελευταίας λεπτομερειακάς προκαταρκτικάς ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου πρὶν ἡ τὸ παραδόσου περὶ τὸ τέλος τοῦ προσεχοῦς 'Οκτωβρίου.

Κατὰ τὸν κ. «Ἀντερσον, τὸ σκάφος δὲν ἔχει σχεδιασθῆ ὡς λάϊνερ, ὑπὸ τὴν Ἑννοιαν ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις του θὰ εἶναι στοκλειστικῶς μορφής. Τὸ πλοίον κυρίως θὰ χρησιμοποιεῖται ὡς κρουαζέροπλοιον, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὴν θερινὴν ἐποχὴν τῆς μεγάλης κινήσεως θὰ ἀναλαμβάνῃ τὴν ἔξυπρέτησιν τῆς γραμμῆς μεταξὺ Σαουθάμπτον — Χάρρης — Νέας Υόρκης. 'Η τοιαύτη ἀπασχόλησις θὰ εἶναι ἔκτακτος, παρεμβαλλόμενη μεταξὺ τῶν κρουαζιέρων πρὸς Δυτικὰς Ἰνδίας καὶ ταξιδίων πρὸς Εὐρώπην μέσω Καραϊβικῆς καὶ τοῦ Νοτίου Ατλαντικοῦ.

Η Κιούναρπτ προετοιμάζει, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ διεροπορικῶν ἔταιριῶν, τὴν ἀνάπτυξιν ἀρεοπορίας ταξιδίων διακοπῶν.

Τὸ «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΕΛΙΣΑΒΕΤ II» ἀποτελεῖ τὴν ἀπάντησιν τῆς Κιούναρπτ πρὸς τὰς δυνάμεις, αἵτινες προεκάλουν τὴν δυναμικήν ἔξαλεψιν τῆς ωκεανοπόδου ναυτίλιας, ὡς μέσου μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἀντικατάστασιν αὐτῆς ὑπὸ τῶν ἀεροπρωσιμένων ἀεροσκαφῶν.

Μέχρι πρὸ δύο ἔτῶν, ἡ Κιούναρπτ διετήρει στόλον ἑξ ἐπτά (7) ἐπιβατηγῶν λάϊνερ. Πλὴν τριών δόλα ἐπωλήθησαν. Τὰ ἀπομένοντα σήμερον εἶναι τὸ ἀρχικόν: «ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΕΛΙΣΑΒΕΤ», τὸ παγκοσμιός μεγιστον ἐπιβατηγῶν, διατεθεῖμένον πρὸς τὸ «ΚΑΡΜΑΝΙΑ», διατεθεῖμένον εἰς κρουαζιέρας ἔκτος τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου καὶ τὸ «ΦΡΑΝΚΟΝΙΑ», ἐκτελοῦν ἔδδομαδιαία ταξίδια ἐν Νέας Υόρκης πρὸς τὰς

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΪΜΟΥ (10Σ ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Βερμούδας.

'Ο κ. "Αντερσον κατέστησεν σαφές ότι τό νέον σκάφος θὰ δέξειληθῇ εἰς πλωτὸν κέντρον ἀναμυχῆς, ὑπογραμμίσας διὰ αὐτὸν παρεχόμενα εἰκολίαις ὑπερέχουν τῶν παρεχομένων ἀπό τὰ καλύτερα κέντρα θισκοπῶν τῆς ξηρᾶς.

Τὰ τρία αιώντερα καταστρώματα τοῦ σκάφους ἔχουν διατεθῆ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν κοινοχρήστων χώρων καὶ περιλαμβάνουν ἐστιαστρία, σαλόνια, μπάρ καὶ χώρους ψυχαγωγίας.

Τὸ σκάφος εἶναι πλήρως κλιματισμένον μὲ τὸ 75% τῶν κοιτωνίσκων του διατεταγμένων ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν πλευρῶν. Πάντες οἱ κοιτωνίσκοι διαθέτουν ίδιας εὐκολίας. Τὸ σκάφος προσφέρει δύο δεξαμενάς κολυμβήσεως.

'Η μεταφορική δυναμικότης τοῦ πλοίου ἀνέρχεται, μὲ βάσιν κυρίως τὴν τουριστικὴν θέσιν, εἰς 2.045 ἀτομα, ὅλλα εἰς περίπτωσιν διατλαντικοῦ ταξιδίου, μέρος τῶν κοιτωνίσκων καὶ διαμερισμάτων πολυτελείας θέλουν χρηματοποιηθῆ ὡς πρώτη θέσις. Εἰς περίπτωσιν κρουαζίέρας, τὸ πλοίον θὰ παραλαμβάνῃ περίπου 1.350 ἐπιβάτας.

Τὸ πλοίον εἶναι ἔφωδισμένον διὰ σταθερήτων. 'Η κανονική ταχύτης αὐτοῦ εἶναι 28,5 κόμβων, ἥτις θὰ ἐπιτρέψῃ εὐκόλως τὴν ἔκτελεσιν τῆς γραμμῆς εἰς διάστημα 5 ἡμερῶν.

Τὸ πλοίον ταξίδιον ἀπὸ τὴν N. 'Υόρκην θὰ ἔκτελεσθῇ τὴν 1ην Φεβρουαρίου, ὅποτε τὸ σκάφος θέλει ἀποπλεύσει διὰ 12ἡμερων πλούν πρὸς Κιουρασάου, Μιτάρμπαντος, Μαρτινίκαν καὶ Σαΐντ Τόμας.

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΟΙ ΡΩΣΟΙ ΚΑΙ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ

"Εχει καὶ τὴν ἄλλην τῆς πλευρᾶν ἡ ρωσικὴ διεύθυνσις εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μέσην 'Ανατολήν. 'Εμμέσως καὶ αὐτὴ προώρισται νὰ ἔχῃ τὸν ἀντίκτυπὸν τῆς καὶ εἰς τὰς μεταφοράς. Πρόκειται διὰ τὴν ἐνέργων πλέον παρέμβασιν τῆς Μόσχας εἰς τὰς πε-

ριοχάς τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς. 'Ανησυχοῦν — καὶ πολὺ δικαίως — αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων.

Σαφέστερον δισημέραι καθίσταται διὰ ἡ προσπάθεια τῆς πολιτικῆς επιφροής εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολήν σχετίζεται ἀμέσως μὲ τὰ πετρέλαια. 'Η Μόσχα ηδη παρέχει τὴν τεχνικὴν της δομήσιαν εἰς ὡρισμένας χώρας, διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ὑπεδάφους τῶν, ὅκομη προσυμφωνεῖ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ ἐξαχθησόμενου πετρελαίου, ἐνῷ δορυφόροι χώραι καὶ τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ ὑπογράφουν συμφωνίας ἀγορᾶς πετρελαίου μὲ ἀνταλλαγὴν προϊόντων.

Καὶ τὰ πετρέλαια ἀγοράζονται εἰς ἡν ἐποχὴν εἶναι διασκολὸς εἰς τὰς παραγωγοὺς χώρας ή διάθεσίς των, λόγῳ ὑπερπροσφορᾶς, διευκολυνόμενων ἐν ταύτῃ τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν, εἰς τὴν προσδόλην νέων ἀπαιτήσεων ἀπὸ τὰς ἐταιρίας πετρελαίων τῆς Δύσεως. Οἱ Ρώσοι ἐμμανίζονται φίλοι καὶ προστάται τῶν συμφερόντων τῶν πετρελαιοπαραγωγικῶν χωρῶν.

Εἰς τὸ 'Ιράκ, λ.χ., πρήσταν ηδη αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐκχρήσιν πρὸς διενέργειαν ἐρευνῶν μεγάλων ἑκτάσεων, αἵτινες ἀνήκουν εἰς τὴν δυτικῶν συμφερόντων «'Ιράκ Πετρόλεουμ Κόμπαν».

'Αγωγός, ἐξ ἄλλου, θὰ διοχετεύῃ ἀπὸ τοῦ 1970 ἀριόν εἰς τὴν Νότιον Ρωσίαν ἀπὸ τὸ 'Ιράκ. Οἱ Ρώσοι τὸν κατασκευάζουν (300 μιλία) μέχρι τῶν συνόρων των καὶ χρηματοδοτοῦν τὸ ἐργοστάσιον χάλυβος, ποὺ θὰ προμηθεύσῃ τοὺς σωλήνας. Εἰς τὴν Αίγυπτον 5.000 Ρώσοι τεχνικοί συμπαρίστανται εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς κρατικῆς ἐταιρίας πετρελαίων, διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν νέων πηγῶν.

Εἰς τὴν Συρίαν (θορειοανατολική περιοχή), ηρχίστεν ἡ παραγωγὴ πετρελαίου μὲ τὴν δομήσιαν Ρώσων καὶ Τσέχων τεχνικῶν. Τὸ ὑπερπλήρες θείου πετρέλαιον, ἀκτανθῆν διὰ τὴν διεθνῆ ἀγορᾶ, πωλεῖται εἰς τὰς χώρας τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης.

Εἰς τὰς πέραν τῶν περσικῶν ἀκτῶν τῆς

Κασπίας περιοχάς, ηρχίστεν ἀπὸ ἔτους ἡ ἔρευνα ἔξευρέσεως πετρελαίου καὶ λέγεται διὰ τὴν ιπποτοῦ ἀσθέτη τοῦ Βουλγαρίαν, τὴν Τσεχοσλοβακίαν, τὴν Ούγγαριαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν. 'Η Σαουδικὴ 'Αραβία πωλεῖ πετρέλαιον εἰς τὴν Ρουμανίαν καὶ διαπραγματεύεις διεξάγονται μὲ τὸ Κουβέιτ.

Καὶ πρὸ μηνὸς ἀνηγγέλθησαν αἱ πωλήσεις ἱκανῶν ποσοτήτων ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Βουλγαρίαν, τὴν Τσεχοσλοβακίαν, τὴν Ούγγαριαν, τὴν Ρουμανίαν καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν. 'Η Σαουδικὴ 'Αραβία πωλεῖ πετρέλαιον εἰς τὴν Ρουμανίαν καὶ διαπραγματεύεις διεξάγονται μὲ τὸ Κουβέιτ.

Εἰς ἑκατομμύρια πολλὰ ἀνέρχονται μέχρι τοῦδε αἱ ἐπτὸνται πετρελαίων τῆς Μέσης 'Ανατολῆς εἰς τὸ κομμουνιστικὸν μπλόκο. 'Η Ρωσία εύνοει τὰς τοιαύτας συναλλαγάς διὰ λόγους πολιτικῆς διαβρώσεως τῶν χωρῶν τῆς Μέσης 'Ανατολῆς, ἀλλὰ καὶ διότι, ἔχουσα ἀπόλυτον ἀνάγκην τῶν ιδίων της πετρελαίων, εἴναι ὑποχρεωμένη νὰ περιορίσῃ τὰς πρὸς τοὺς δορυφόρους της προμηθείας. Καὶ ὅμως δῆλαι αἱ χώραι τῆς 'Ανατολικῆς Εὐρώπης χρειάζονται δόλονέ καὶ περισσότερα πετρέλαια. Στερούνται συναλλαγμάτος διὰ τὴν ἀγορὰν των ἀπὸ τὰς ἐταιρίας τῆς Δύσεως.

Καὶ ὅκομη, λόγῳ τῆς μεταφορᾶς τῶν Ιδικῶν της πετρελαίων ἀπὸ τὰς περιοχάς τῆς Σιδηρίας εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν, συμφέρει εἰς τὴν Ρωσίαν ἡ εἰσαγωγὴ μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολῆν. Αἱ χώραι αὐτῆς — πλὴν τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας καὶ τοῦ Κουβέιτ — εὐχαρίστως δέχονται τὴν ρωσικήν συμπαράστασιν καὶ τὰς συναλλαγάς. Τὰς διευκολύνει εἰς τὰς προβαλλομένας ἀπαιτήσεις των κατά τῶν ἐταιρίων τῆς Δύσεως.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Θάπτον ἡ βράδιον σημαντικὰ φορτία πετρελαίων θὰ διοχετεύωνται πρὸς τὴν 'Ανατολικὴν Εὐρώπην καὶ θὰ μεταφέρωνται ἀσφαλῶς μὲ ρωσικά δεξαμενόπλοια — ὑπεραρκετά κατέχει ἡ Μόσχα — καὶ μὲ τὰ ηδη προστιθέμενα ἀπὸ τὰς ἄλλας δορυφόρους χώρας.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR 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 SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

297 NEPTUNHAUS DELFT 34

WILHELMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHRTSKONTOR GMBH

294 WILHELMSHAVEN EBERSTASSE 124

LUBECK, KIEL, BRUNSBUTTELBOG, HOLTENAU

PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ «Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νησόλογον, δάσαι τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἐπικ Κολοκοτρώνης» μικτὸν (πρώην νορβηγικὸν (Hoegh Hood), νεοαγορασθέν, 37.339 τόνων γκρός, τοῦ 1965 (κ. 'Ιωσήφ Κολοκοτρώνης).

2. «Πρώτον» φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν (Tournei) νεοαγορασθέν, 6771 τόν. γκρός τοῦ 1948 (κ. Γ. Μανόπουλος).

3. «Ἄης Γιάννης» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύοντα εκ «Chief Awasika») 6333 τόν. γκρός τοῦ 1952 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρφουντάντα» (κ. Α. Πεπούης).

4. «Αἴγις Στάρ» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Alvis») νεοαγορασθέν, 12.296 τόν. γκρός τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Καμέδε» (κ. Παππαλίδης).

5. «Γουρόλντ Νιούζ» ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 22513 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Οραλ» (κ. Νιάρχος).

6. «Αἴρις Κόουστ» ἐπιβατηγὸν (πρώην ιρλανδικὸν «Irish Coast») 3813 τόν. γκρός τοῦ 1952 ἀνήκον εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Ἀτμοπλοῖαν «Γ. Ποταμιάνος» (Α. Ε.).

7. «Κίνι» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Falkesjell») νεοαγορασθέν 25.409 τόν. γκρός τοῦ 1961 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κίνι» (κ. Χρ. Χαδατζῆς).

8. «Συρέ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύοντα εκ «Jalma») 16.817 τόν. γκρός τοῦ 1956 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Συρέν» (κ. Μεν. Ταφλαμπάς).

9. «Σαντορίνη» φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Sainte Féodal») νεοαγορασθέν 3.812 τόν. γκρός τοῦ 1951, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Περίσσα» (κ. Εύαγ. Πλατής).

ΤΟ 5ΜΗΝΟΝ ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Συνεχίζεται ἡ αὔξησις τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος.

Κατὰ τὸ πρῶτον πεντάμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὸ συνάλλαγμα ηὔξηθη κατὰ 21%, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου πενταμήνου τοῦ 1967. Ἀνῆλθεν εἰς 96.190.000 δολλάρια, ἔναντι 79.356.000 δολλαρίων τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου. Ἐπιτρέπεται ἡ πρόληψις, ὅτι τελικῶς τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ ὑπερβῇ τὰ 240 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Καὶ ἂν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν ἡ νησίγενη ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ, τὸ συνάλλαγμα ἔκ τῶν περισσοτέρων ἐπισκευῶν καὶ δεξαμενισμῶν πλοιών, θὰ ημέσαντο σημαντικῶς.

ΕΥΓΓΥΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τὸ Ἑθνικὸν Συμβούλιον Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς κατὰ πρόσφατον, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέ-

μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 48 μ., πλάτος μέγιστον (γάστρας) 8,50 μ., ύψος καταστρώματος στεγανῶν (κατάστρωμα δύχημάτων) 3,50 μ., χωρητικότης 500 κόροι, μεταφορικὴ ικανότης 500 ἐπιβατῶν τὸ θέρος καὶ 350 τὸν χειμῶνα. Δύο μηχαναὶ τύπου SKI, τῶν 600 ιππων ἐκάστη, προβλέπεται ὅτι θὰ προσδιδούν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 15,5 κόμβων. Τὸ σκάφος φέρει γραμμάς ακτοπλοϊκῆς ἐπιβατηγοῦ σχήματος «V». «Εχει κλάσις τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιγνώμονος καὶ πληρῷ τούς κανόνας ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ «SOLAS 1960».

Τρία ἄνετα καὶ πολυτελῶς ἐπιτλωμένα σολόνια διατίθενται, τέσσαρα δὲ μεγάλα αύτοκινητα καὶ 28 ἐπιβατηγά ἀνέτως παραλαμβάνει τὸ σκάφος. Εἰς τὸ κάτωθεν τοῦ ἀνωτέρου καταστρώματος, ὑπάρχει στεγανῶν γκαράζ μήκους 14 μ., χωρητικότητος 18 μικρῶν αὐτοκίνητων.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι διὰ πρώτην φορὰν ἔξπονθήθη μελέτη καμπυλῶν εὐσταθείας, ἡ οποία καὶ προβλέπεται εἰς ποιάν γωνίαν κλίσεως ἀνατρέπεται τὸ σκάφος. Τὰ ἐκ τῆς μελέτης ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν λιαν ἰκανοτοιητικά. Κατεδείχθη ὅτι τὸ σκάφος ἀνατρέπεται εἰς κλίσιν 80 μοιρῶν.

Τὸ συνολικὸν κόστος τοῦ σκάφους ἀνήλθεν εἰς 14 ἑκατομμύρια δρχ. Τὰ σχέδια καὶ αἱ μελέται ἔξπονθήθησαν ὑπὸ τῶν κ. κ. 'Ιω. Κουίμανη καὶ Χρ. Σιμοπούλου.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Δύο καὶ ὅχι ἐν μπάλκ κάρριερ τῶν 25 χιλ. τόν. παρήγειλεν ἐν συνεχείᾳ προηγουμένων παραγγελιῶν ὁ Οίκος I. Π. Λιβανοῦ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε.

—Τὴν 8ην Ἰουλίου καθηλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαβατζῆμα τοῦ Τόκιο τὸ φρήντοματι «Χίαν Γουέιβ».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ μικτὸν δηζελοκίνητον νορβηγικὸν «Hoggi Hood», 37.339 τόνων γκρός, 65.000 d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1965, ταχύτητος 16½ μιλίων, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ 'Ομιλου Κολοκοτρώνων, ἀντὶ τιμῆς 7.000.000 δολλαρίων τοῖς μετρητοῖς. Παραληφθεὶς τὴν 2αν Αὔγουστου εἰς Σκαραμαγκά, ὑψωσεν τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Ἐπικ Κολοκοτρώνων».

—Τὸ T2 δεξαμενόπλοιον «Λεϊκ Κατρίνα» 10.566 τόνων γκρός, 16.699 τόνων d.w. τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστάς "Απω 'Ανατολῆς.

—Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Φαντίλ», 7.259 τόνων γκρός, 10.750 τόνων d.w., τοῦ 1942, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστάς "Απω 'Ανατολῆς.

—Τὸ λίμπερτο «Λούσσιος», 7.244 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἀγορασθὲν ἀπὸ γερμανικά συμφέροντα, ἀντὶ τιμῆς 110.000 δολλαρίων ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, ὑψωσεν τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν.

—Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Πρόδρομος», 7.404 τόνων γκρός, τοῦ 1948, 10.164 τόνων d.w., ἡγοράσθη παρὰ παναμαϊκῶν συμφέροντων.

—Τὸ γιουγκοσλαβικὸν λίμπερτο «Κολοσσ», 7.001 τόνων γκρός, 9.027 τόνων d.w., τοῦ 1944, ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων ἀγοραστῶν, ἀντὶ 65.000 λιρῶν.

—Τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ «Mylia», 29.426 τόνων γκρός, 50.630 τόν. d.w., τοῦ 1967, μηχαναὶ Ντόξφορτ, ἡγοράσθη παρὰ 'Ελλήνων, ἀντὶ 5.300.000 δολλαρίων μὲ πιστωσιν.

—Τὸ φορτηγὸν «Ἀραμπ Γουόρλντ», 3.682 τόνων γκρός, τοῦ 1924, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς, ἀντὶ 110.000 δολλαρίων.

* * *

Τὸ πετρελαιοκίνητον «Φλάρω», νησολογίου Σύρου 792, ἐπωλήθη εἰς ὄνδουριανή ἑταῖροις.

—Εἰς ἀλλοδαπούς ἐπωλήθη ἐπίσημη τὸ ἐπιβατηγὸν πετρελαιοφόρον «Ελευθερίος», 107 τόνων γκρός, τοῦ 1965, ἀντὶ 300.000 δραχμῶν.

ΜΑΛΤΑ ΔΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΞΕΙΑΝ ΑΠΟΣΤΟΛΗΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΣΑΣ ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΑ ΠΑΟΙΑ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ S. MIFSUD & SONS Ltd. ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ
7 East Street, Valletta - MALTA
Tel. SILNAVE Phone : 24199
25349
30921
TELEX No MALTA 233
ΠΡΟΞΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΣ
ΕΝ ΜΑΛΤΑ

—Τὸ σκάφος «Δημήτριος 9», 905 τόνν. γκρός, τοῦ 1946, ἐπωλήθη εἰς Ἰρακινὰ συμφέροντα.

—Εἰς Γιουγκοσλάβους ἐπωλήθη τὸ πορθμεῖον «Δημήτριος Κ.», 289 τόννων γκρός τοῦ 1962.

—Τὸ νορβηγικὸν μότοροπιπ «Gunvor Strömer» 930 τόν. γκρός, 1.400 τ. d.w., τοῦ 1955, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Barlby», 16.565 τόν. γκρός, τοῦ 1962, παραληφθέν, μετωνομάσθη «Ἀγιος Γιώργης». Σημαία ἑλληνικὴ.

—Τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Mode», 1.396 τόννων γκρός, τοῦ 1949, παραληφθέν παρὰ τῶν ἀγοραστῶν τοῦ ὕψους τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Γκούντγουϊλ».

—Παρελήφθη ἐπίστης τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Texaco North America», 15.925 τόννων γκρός, τοῦ 1952 καὶ μετωνομάσθη «Ἐροικ Κολοκοτρώνης». Σημαία ἑλληνική.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων, ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Caxton», 5.729 τόν. γκρός, τοῦ 1958, παρελήφθη καὶ ὕψωσε τὴν Κυανούλευκον. Μετωνομάσθη «Ἐλενα Μ.».

—Τὸ γερμανικὸν δηζελοηλεκτρικὸν φορτηγὸν «Christian Sartori», 2.376 τ. γκρός, τοῦ 1955, ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων, ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Christian».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ Κυπρίων δουλγαρικὸν δηζελοκίνητὸν φορτηγὸν «Tora», 4.922 τόννων γκρός, τοῦ 1939, παραληφθέν, ὕψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ἐλένη».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων γαλλικὸν ἀτμοκίνητὸν φορτηγὸν «Leogpau», 2.680 τόννων γκρός, τοῦ 1947, παραληφθέν μετωνομάσθη «Θεόδωρος Γιανάκης». Σημαία κυπριακή.

—Παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Χιροσίμα τὴν 7ην Ιουλίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀτλαντικ Μάρκες» 48.200 τόν. γκρός.

—Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι παρεδόθη τὴν 15ην Ιουλίου τὸ 90.000 τόν. d.w. τάνκερ «Φωτεινή Καρρᾶ».

—Παρεδόθη τὸ 40.600 τόν. μπάλκ κάρριερ «Ἀκουσαγκρέϊ» εἰς τοὺς πλοιοκτήτας Οίκου I. M. Καρρᾶ. Ναυπηγεῖα Καβασάκι.



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempels

—Παρεδόθη τὴν 31ην Ιουλίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χακονάτα τὸ 25.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἀθηνᾶ Ζαφειράκη». Μηχαναὶ Σούλτζερ, ταχύτης 15,1 μιλ.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ παναματικὸν φορτηγὸν «Ἐλεονώρα», 1.364 τόννων γκρός, τοῦ 1927, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλοὺς διαλυτάς.

—Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Μαντούλη II», 25.313 τόνων γκρός, τοῦ 1958, ὥπερ εὐρίσκετο ἀπὸ τοῦ Μαρτίου μὲ ζημιάς εἰς Ν. Σάουντ, ἡγοράσθη παρ' ἐταιρίας τοῦ Βαγκούμερ, ἀντὶ 53.000 δολαρίων, πρὸς διάλυσιν.

—Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Γεωργέλ», 7.253 τόνων γκρός, τοῦ 1945, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνίας δ:αλυτάς.

—Τὸ κυπριακὸν λίμπερτο «Μαρίνα», 7.331 τόνων γκρός, τοῦ 1946, ἐπωλήθη εἰς Γερμανοὺς ἀγοραστὰς πρὸς διάλυσιν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λίμπερτο «Οίνοβασιαν Χόουπ» 7.073 τόν. γκρός τοῦ 1942 μετωνομάσθη «Ἐσπεράντζο». Ἡ Κυανούλευκος διετηρήθη.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ προκαλουμένου Β.Δ. ἔγενοντο αἱ κάτωθι τοποθετήσει αξιωματικῶν Λ. Σ.

• 'Ο πλοίοιαρχος κ. Αἰας Ματαράγκας, ἀναπληρωτὴς γενικὸς διευθυντὴς Y.E.N., ἐπιθεωρητὴς E. N. καὶ διευθυντὴς διοικήσεως, τηρῶν καὶ τὰ καθήκοντα του ὡς διευθυντοῦ ὄργανων καὶ διεύθυντος ὄργανον.

• 'Ο πλοίοιαρχος κ. Σ. Μούντριχας, διευθυντὴς οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν Y.E.N.

• 'Ο πλοίοιαρχος κ. Ν. Γκρέκας, διευθυντὴς Ὁκεανοπόρου Ναυτιλίας, δ πλοίοιαρχος κ. Γ. Πατέρας, κεντρικὸς λιμενάρχης Πειραιῶς.

• 'Ο πλοίοιαρχος κ. Κ. Βέττας, διευθυντὴς ἐργασίας. Οι ἀντιπλοίοιαρχοι κ. κ. Β. Νικολόπουλος, διευθυντὴς Γ.E.N.E. (Γραφεῖον Εύρεσεων Ναυτικῆς Ἐργασίας) διατηρῶν καὶ τὰ καθήκοντά του, ὡς διευθυντοῦ Δ.Θ.Κ.Μ., Κ. Χατζῆς, διευθυντὴς προνοίας, Π. Ρωμανός, διευθυντὴς Οἴκου Ναύτου Πειραιῶς, Τότσης, προξενικὸς λιμενάρχης Ἀμβούργου.

• Οι πλωτάρχαι κ. κ. I. Χρυσανθακόπουλος, εἰς Y.E.N., Γ. Τσούρης, κεντρικὸς λιμενάρχης Πατρών, Η. Βασιλόπουλος, εἰς Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, Δ. Καζαντζῆς, προσωπάρχης Y.E.N.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

• 'Ο ἀνθυποπλοίαρχος κ. Ν. Χασιώτης, εἰς Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς.

ΤΑ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ Ε. Ν.

Τὸ Ἑθνικὸν Συμβούλιον Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς, συνελθὼν ὑπὸ τὴν πρεδρίαν τοῦ πουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζου, ἐνέκρινε τὴν ἀναπροσαρμογὴν τῶν ἐφ' ἅπαξ καταβαλούμένων παροχῶν ὑπὸ τοῦ Ταμείου Προνοίας 'Ἄξιωματικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Ταμείου Προνοίας Κατωτέρων Πληρωμάτων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 'Ομοίως ἀπεφασίσθη ὅπως, μερίμνῃ τοῦ κ. ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, καταρτισθῇ ἀναλογιστικὴ μελέτη τοῦ Ταμείου Προνοίας 'Ἄξιωματικῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πρὸς καθορισμὸν τῆς εἰς τὸ μέλλον ἔξελίσεως τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ὄργανισμοῦ τούτου.

ΤΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

'Υπάρχουν πληροφορίαι ὅτι ὑπεγράφη εἰς τὰ Χανιά τὸ συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Δουνκέρκης διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ὄχηματαγωγοῦ τῆς Κρήτης. 'Ολικὴ χωρητικότης 8.000 τόν. γκρός. Ταχύτης 20 μίλια. Κόστος 32 ἑκατομ. γαλλικὰ φράγκα.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ πρώτον 15θήμερον τοῦ Αὔγουστου, ὑπεγράφησαν εἰς τὸ N.A.T. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ξένας σημαίας, ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Εύδωρα», λιθεριανόν, τόνων γκρός 153, ἀπὸ 16(7)68, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Λυμπτέρη. «Ἐλένη», κυπριακόν, τόνων γκρός 4.922 ἀπὸ 26(7)68, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χρ. Πέτσα. «Θωμάς Κ.», λιθεριανόν, τόνων γκρός 14.217, ἀπὸ 10(4)67, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Παν. Κικῆ. «Αγία Σκέπτη», κυπριακόν, τόνων γκρός 2.531, ἀπὸ 22(7)68, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Δ. Σκηνίτη.

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

«Παναγιώτης Ν. Κ.», παναματικόν, τόνων γκρός 3.562 (κατηγόρηθη ἡ σύμβασις ἀπὸ 20(6)68, λόγῳ μὴ διατηρήσεως ἑλληνικοῦ πληρώματος). «Καίητη Τρέητερ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 6.799 (διεγράφη ἀπὸ 30(6)68, λόγῳ ἀνικανότητος πρὸς πλοῦν), «Σωκράτης», παναματικόν, τόνων γκρός 1.083 (διεγράφη ἀπὸ 1(2)68, λόγῳ ὑψώσεως ἑλληνικῆς σημαίας). «Θρή Σίστερς», λιθε-



MITSUI O.S.K. LINES LTD.

'Η Ιαπωνικὴ Εταιρεία Πλοίων Τακτικῶν Γραμμῶν MITSUI O.S.K. LINES LTD. ἐνεκαινίασε τὴν 29ην Ιουλίου 1968, διὰ δεξιάσεως ἐπὶ τοῦ Α)Π «ΧΑΒΑΗ ΜΑΡΟΥ» μηνιαίας τακτικὰς προσεγγίσεις εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

Κύκλος ταξιδίου: 'Ιαπωνικοὶ Λιμένες, Χόγκ Κόγκ, Σιγκαπούρη, Λιμένα Σαουδικῆς Ἀραβίας, Γαλλικῆς Σομαλίας, Αιθιοπίας, Πόρτ Σουδάν, Καζαμπλάνκα, Πειραιεύς, Βηρυττός, Ἀλεξάνδρεια, Βεγγάζη, Τρίπολις, Ἀλγέριον, Ταγγέρη, ἐπιστροφή.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ :

"AWOBASAN MARU" 21 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1968

"ADELAIDE MARU" 22 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 1968

"AWAJISAN MARU" 18 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1968

Γενικοὶ Πράκτορες Ἑλλάδος: ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Ε. Π. Ε., Καποδιστρίου 17, τηλέφ. 422.671 (5 γραμμαί) — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ.

συνεπάγονται τὴν καταδολήν προσθέτου ἡ ἰδιαιτέρας ἀμοιδῆς, πέραν δὲ αὐτῶν ἀπλῆς ὑπερωρίαν. ('Εννοεῖται ὅτι ἐκτελουμένων τῶν ἀνώτερων ἔργασιών, πέραν τῶν κεκανονισμένων ὠρῶν ἔργασίας, καταβάλλεται ἀπλῆς ὑπερωρία).

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Τὸ 'Υπουργεῖον, εἰς ἀπάντησιν ἐπιστολῆς τοῦ κ. Νικ. Κλώνου, μέλους τοῦ πληρώματος τοῦ φορτηγού πλοίου «Mīva», ἐγνώσιεν δί' ἔγγραφου τοῦ εἰς αὐτὸν τὰ ἀκόλουθα: 'Η ἀσφάλισις τοῦ φορτίου, δὲν περιλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ἐν κεφαλαίῳ Ζ τῆς Ἰσχουστῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως περιοριστικῶν ἀναφορέμενων ἔργασιών, ἡ ἐκτέλεσις τῶν ὀποίων παρέχει τὸ δικαίωμα ἰδιαιτέρας ἀμοιδῆς. Συνεπῶς ἡ ἔργασία αὕτη, ἐντὸς τῶν κεκανονισμένων ὠρῶν ἔργασίας ἐκτελουμένη, δὲν παρέχει τὸ δικαίωμα καταδολῆς ἰδιαιτέρας ἀμοιδῆς ἡ προσθέτου. 'Εάν ἐκτέλεση τῆς πέραν τῶν κεκανονισμένων ὠρῶν, καταβάλλεται ἀπλῆς ὑπερωρία.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ ΒΟΗΘΟΥ ΘΑΛΑΜΠΟΛΟΥ

Γενικωτέρας σημασίας δύναται νὰ θεωρηθῇ ἡ ἀπάντησις τοῦ 'Υπουργείου, πρὸς τὴν ναυτικήν ἑταῖρίαν «YARNIMA SHIPPING AGENCY», ἡ ἀφορῶσα ὑπερωριακήν ἀμοιδῆν δοηθοῦ θαλασμῆπόλου, ναυτοδογμένου ὡς τοιούτου ἐπὶ τοῦ πλοίου «Mavou-Ellas» καὶ κατέχοντος τῆς ἀπαιτουμένην ὑπηρεσίαν διὰ τῆς κατόπιν ἑξετάσεων ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου θαλασμῆπόλου. 'Η γενικωτέρα σημασία τῆς ρυθμιστικῆς ταύτης ἀπαντήσεως τοῦ 'Υπουργείου, ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ὅτι δυνατὸν νὰ ἔχῃ ἔφαρμογήν καὶ εἰς ἀναλόγους περιπτώσεις τῶν ἄλλων εἰδικοτήτων. 'Η ἐν λόγῳ ἀπάντησις ἔχει ὡς ἔξῆς:

1. Συμφώνως πρὸς τὴν παρ. 2 τοῦ καθαίσιου Δ, τῆς Ἰσχουστῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως, ἡ ὑπερωριακή ἀμοιδῆ διὰ μὲν τὸν πτυχιούχον θαλασμῆπόλου δρίζεται εἰς σελλίνια 3 καὶ 11 πέννας, διὰ δὲ τὸν μὴ πτυχιούχον εἰς σελλίνια 1 καὶ 9 πέννας.

2. 'Εξ ἄλλου, ὡς προβλέπεται, ὑπὸ τῆς σημετοκής ἀποφάσεως τοῦ Y.E.N., τῆς καθοριζούστης τὰ εἰδικά προσόντα τῶν ὑποψηφίων, πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος τοῦ προσωπικοῦ γενικῶν ὑπηρεσῶν, διὰ τῶν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου θαλασμῆπόλου, ἀπαίτεται μεταξὺ ἄλλων καὶ ἡ συμπληρωσις 2ετοῦ θαλασσίας ὑπηρεσίας καὶ ἐπιπλέκης συμμετοχῆς εἰς διεξαγθησμένας ἑξετάσεις.

3. 'Εκ πάντων τῶν ἀνωτέρω, συνάγεται ὅτι ἐπὶ τοῦ πλοίου «Mavou-Ellas» ναυτοδογμένου δοηθὸς θαλασμῆπόλου, μολονότι κέκτηται 2ετοῦς ὑπηρεσίας, δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πτυχιούχος καὶ νὰ διεκδικήσῃ τὰς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενας ἀπόδοχάς τοῦ πτυχιούχου θαλασμῆπόλου.

4. 'Ως ἐκ τούτου, διαιούται τῆς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καθοριζούμενης ὑπερωριακής ἀμοιδῆς διὰ τὸν μὴ πτυχιούχον θαλασμῆπόλου, ἐκτὸς ἐξὸν ἐν τῇ ἀτομικῇ συμβάσει ἔχει συμφωνηθῆ ἀμοιδῆ μεγαλύ-



Ορθοδοξοί Ἄποκτησις

«ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ»: 'Ἐπερατώθησαν εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 2αν Αὔγουστου ἐπισκευαὶ εἰς τοὺς λέδητας. 'Η ζημία εἰχε προκληθῆ τὴν 21ην παρελθόντος 'Ιανουαρίου, ἐν πλῷ ἀπὸ Χάργκ 'Αἴλαντ δι: 'Αυδούργον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: 'Ανεκοινώθη εἰς Κολόμπο τὴν 6ην Αὔγουστου, ὅτι ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν γεννήτριαν παραγωγῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ»: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα τὴν 29ην 'Ιουλίου, συνεπείᾳ ἐσφαλμένου χειρισμοῦ βαρούλκου φορτίου.

«ΑΝΕΜΩΝΗ»: Τὴν 22αν Μαΐου ὑπέστη βλάβην εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν, εἰς Χατινάγκ, τὴν 6ην 27ην Μαΐου ὑπέστη βλάβην ἡ Νο 1 γεννήτρια κατὰ τὴν διάρκειαν ἐκφορτώσεως εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα.

«ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ»: 'Υπέστη ζημίας εἰς τέσσαρα ἔξωτερικά ἐλάσματα τὴν 30ην Μαΐου συνεπείᾳ προστιθῆσης ἐπὶ προβλήτος κατὰ τὴν διάρκειαν ἐκφορτώσεως εἰς Σάν 'Αντιπάρο (Χίλιο). Δέν ἐγένοντο ἐπισκευαί.

«ΑΣΤΕΡΟΥΣ»: Τὴν 6ην 'Ιουνίου ἀπώλεσε τὴν ἀρίστεράν ἄγκυραν καὶ τημῆμα ἀλί-

σου, ἐν πλῷ ἀπὸ Πούρφλιτ διὰ Χιούστον. 'Η ἄγκυρα καὶ ἡ ἄλυσος ἀντεκατεστάθησαν, ταυτοχρόνως δὲ ἐγένοντο ἐπισκευαὶ εἰς τὸ βαρούλκον ἀγκύρας.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ»: Εἰς Μόζι τὴν Ιην Αὔγουστου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐπισκευῶν ὑπέστη, τὴν 5ην Αὔγουστου, ζημίαν εἰς τὴν Νο 1 γεννήτριαν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος.

«ΕΛΕΝΗ»: 'Οπερ προσήραξεν ἔξωθι τοῦ Λορέντζο Μαρκές τὴν 24ην 'Ιουλίου, ως ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀνελκύσθη τὴν 5ην Αὔγουστου τὴν βοηθείαν ρυμουλκού καὶ ἐρρυμαυλκήθη εἰς ἀσφαλὲς ἀγκυροδόλοιν.

«ΕΥΔΩΡΑ»: Τὴν 10ην 'Ιουλίου ὑπέστη ζημίαν εἰς τὸ ψυγεῖον τροφίμων τοῦ πληρώματος, ἥτις ἀποκατεστάθη εἰς Ντώρμπαν.

«ΖΕΛΑ Μ.»: Προσήραξεν εἰς τὴν είσοδον τοῦ λιμένος τῆς Θέουτα τὴν 5ην Αὔγουστου, ἔμφορτον. Προσελήθησαν δύο ρυμουλκά, ζλλάρη ἢ πρώτη προσπάθεια ἀνελκύσθει τὴν ἐσπέραν τῆς ιδίας ἡμέρας ἀπέτυχε. Τελικῶς ἀνελκύσθη τὴν 8ην Αὔγουστου, ἀφοῦ ἔχεφος-

τέρα τῆς ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως προβλεπόμενης, ὅτε δικαιούται ταύτης.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΤΑ ΕΞΩΔΑ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ

Δέν συμφωνοῦμεν μὲν τὴν ἀποψίν, καθ' ἡν ναυτικὸς ὑπηρετῶν ἐπὶ σκάφους καὶ καλούμενος ὅπως ὑπηρετήση τὴν στρατιωτικῆς του θητείαν, μη ἔχων δὲ συμπληρώσει ἑτησίαν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὑποχρεούται εἰς τὴν καταδολήν τῶν ἔξδων τῆς πολιννοστήσεως του.

Κατ' ἀρχὴν ὁ ἐφοπλιστής, προσλαμβάνων τὸν κάθη ναυτικὸν, δύναται, ἐκ τῆς ἡλικίας του, νὰ συνάγῃ καὶ τὴν πιθανήν ἡμηρονήιαν κατατάξεως του, ἐὰν δὲν ἐστρατεύῃ εἰσέτι, ἥ, νὰ πληροφορηθῇ διὰ μιᾶς ἀπλῆς ἐρωτήσεως ἐὰν ἔχεπλήρωσεν οὗτος τὰς στρατιωτικάς του ὑποχρεώσεις εἰς τὸ πότε κατατάσσεται, εἰς ἣν περίπτωσιν φέροται στρατεύσιμος δὲς ἀναβολῆς λ.π. Καὶ ἐφ' ὅσον ἡ στρατολογική κατάστασις τοῦ ναυτολογούμενου διατίστοῦται πρὸ τῆς προσλήψεως του, ὁ πλοιοκτήτης τεκμαίρεται διὰ ἐτέλειον γνώσει τοῦ χρόνου, καθ' ὃν διατηρεῖται, δὲς ἀπελύτεο. Δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον, ὁ ναυτικὸς δὲν πρέπει νὰ καταβάλῃ τὰ ἔξδωα τῆς πολιννοστήσεως του καταγγέλων —ἄνευ ποινικῶν καὶ πειθαρχικῶν συνεπειῶν— τὴν ἀρίστου χρόνου σύμβασίν του λόγω στρατεύσεως.

'Αλλὰ καὶ εἰς ἣν περίπτωσιν δὲ ναυτικὸς θέλει νὰ ἔργασθῃ μέχρι τῆς στρατεύσεως του, εἰδικὴ συμφωνία δυνατὸν νὰ προβλέψῃ τὰ τῆς καταδολῆς τῶν διπανῶν παλιννοστήσεως.

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΜΗ ΑΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Η ἀρμοδιαία ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου, τροποποιεῖσαν τὸ υφιστάμενον καθεστώς ἀσφαλίσεως τῶν μὴ ἀπογεγραμμένων 'Ελλήνων ναυτικῶν, ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, συμβεδλημένων μετὰ τοῦ N.A.T., ἀπόθυνε προσφάτως τὴν ὑπὸ ἀριθ. 63268(5799) μόνιμον ἐγκύκλιον πρὸ τὰς λιμενικάς καὶ προξενικάς ἀρχάς, ἔχουσαν δὲς ἀκολούθως:

«Τροποποιοῦντες τὴν ὑπὸ ἀριθ. 42494) 3457(19.5.67 διαταγήν μας πρὸς N.A.T., κοινοποιηθεῖσαν καὶ εἰς ὑμάς κατόπιν καὶ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 34866(13776) 12.7.67 ἀναφορᾶς τούτου, γνωρίζομεν, ὅτι τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀσφαλίσεως ἔξαιρούνται οἱ ὑποτροποῦντες ἐπὶ συμβεδλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. πλοίων "Ελληνες, οἱ μὴ ἀπογεγραμμένοι ὡς ναυτικοί. Οἰκεῖται, διὰ οὗτοι, δύναται νὰ ἀσφαλίσθων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐφ' ὅσον φέροται στρατεύσιμος δὲς ἀναβολῆς λ.π. Καὶ ἐφ' ὅσον ἡ στρατολογική κατάστασις τοῦ ναυτολογούμενου διατίστοῦται πρὸ τῆς προσλήψεως του, ὁ πλοιοκτήτης τεκμαίρεται διὰ ἐτέλειον γνώσει τοῦ χρόνου, καθ' ὃν διατηρεῖται, δὲς ἀπελύτεο. Δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον, ὁ ναυτικὸς δὲν πρέπει νὰ καταβάλῃ τὰ ἔξδωα τῆς πολιννοστήσεως του καταγγέλων —ἄνευ ποινικῶν καὶ πειθαρχικῶν συνεπειῶν— τὴν ἀρίστου χρόνου σύμβασίν του λοιπού καθίσταται προαιρετική ἡ ἀσφαλίσις τῶν μὴ ἀπογεγραμμένων 'Ελλήνων ναυτικῶν (διαβατηρίων), τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, συμβεδλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. Τὸ δόλον θέμα παρουσιάζει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, λόγω τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ διαβατηρίων, οἱ δόποιοι ἀπασχολοῦνται σήμερον ἐπὶ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας. Εἰχε δὲ ρυμισθῆ διὰ τῆς τροποποιείσης ηδη ὑπὸ ἀριθ. 42949) 3457 τῆς 19.5.57 ἐγκύκλιου, ἥτις καὶ προέλθετε εἰς τὴν παράγραφον 2, ἐδόφιν δ' αὐτῆς, διὰ εἰς τὴν καταδολήν τῶν ὑπέρ τοῦ N.A.T. εἰσφόρων ὑποχρεούνται καὶ οἱ μὴ ἀπογεγραμμένοι "Ελληνες ναυτικοί, ὑπηρετοῦντες ἐπὶ συμβεδλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. πλοίων, συμφώνως τῆς ὑπὸ ἀριθ. 922)66 ἀποφάσει τοῦ Συμβούλου 'Επικρατείας.

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

POSEIDON

MARITIME & MERCANTILE AGENCIES

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩ. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΔΗΣ

KORTENAARSTRAAT 18B

141916

ROTTERDAM — HOLLAND

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :

POSEIDON — ROTTERDAM

τωσε μέρος του φορτίου του. Μετά την έπαναφόρτωσιν, θά πλεύση εις Καντίκ πρός έπισκευήν μικρού ρήγματος εις την κεντρικήν δεξιμενήν καυσίμων.

«ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ»: 'Ανεκοινώθη εις Γιοκοχάμαν την 9ην Αύγουστου, ότι έχει ζημιάς έκ κακοκαιρίας, ως και πιθανάς ζημιάς έκ προσαράξεως.

«ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΟΦ ΑΘΕΝΣ»: 'Ανεκοινώθη εις Μπρισμπαΐην την 2αν Αύγουστου, ότι τὸ σκάφος ύπεστη ζημιάς έκ κακοκαιρίας εις την μηχανήν μεταξύ 16ης και 24ης 'Ιουλίου. Προσωρινά έπισκευαί έγένοντο υπό τού πληρώματος.

«ΚΑΙ·ΙΝΗΣ»: 'Ανεκοινώθη εις Πειραιά την 7ην Αύγουστου, ότι τὸ σκάφος προσήρξεν εις Πουσούριον ρίβερ την 7ην Μαρτίου, ύποσταν ζημιάς. 'Ἐπίσης άνεφερεν, ότι έχει ζημιάς εις την μηχανήν.

«ΚΑΙΤΗΣ»: 'Αφίχθη εις Τόκιο την 9ην Αύγουστου με ζημιάς εις χιτώνιον κυλίνδρον τῆς πρωστηρίου μηχανῆς.

«ΚΑΠΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ»: 'Απόδ Μπατόν Ρούζ. δ. & Γιοκοχάμαν. Την 13ην 'Ιουλίου διεπιστώθη μθαύσις τοῦ χιτώνιου τοῦ κυλίνδρου No 2. Τὸ χιτώνιον ἀντικατεστάθη δι' ἀμοιδού, ἐν πλά, υπό τοῦ πληρώματος.

«ΚΑΠΤΑΣ ΣΥΡΟΣ»: 'Ἐπειθεωρήθη εις Μαυρικίου μεταξύ της 23ης και 28ης 'Ιουλίου, λόγω ζημιῶν εις τὸν ἀριστερὸν καὶ δεξιὸν λέβητα. 'Αντικατεστάθησαν πέντε αὐλὶς ἐκ τοῦ ἀριστεροῦ καὶ δέκα ἔξ τοῦ δεξιοῦ λέβητος καὶ τὴν 29ην 'Ιουλίου, μετὰ ίκανοποιητικά δοκιμάς, ἀπέπλευσε δι' Εύρωπην, ἀλλὰ τὴν 5ην Αύγουστου προσήγγισεν εις Ντώρμπαταν λόγω ἀνωμαλίῶν πάλιν εις τοὺς λέβητας.

«ΚΑΣΣΟΣ»: Την 22αν 'Ιουλίου προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ὄχηματωγαῦ «Μάντειόν» εἰς Βεγγάζην, ύποσταν ὀδόντωσιν καὶ ρήγμα εις τὰ ἀλάσματα. Τὸ ρήγμα ἐπεσκευάσθη προσωρινῶς, μόνιμοι δὲ έπισκευαί θὰ λάβουν χώραν εις Κωνιστάντζαν.

«ΚΑΤΙΓΚΩ»: Εἰς Γένοβαν τὴν 3ην Αύγουστου, ἔζητηθη ἐπιθεωρήσις ζημιῶν εἰς τοὺς λέβητας.

«ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ»: 'Η πληροφορία περὶ ἀπόπλου τοῦ ὡς ἄνω σκάφους ἐκ Βίλεμσταν τὴν 24ην 'Ιουλίου ήτο λαυτασμένη. Προσωρινάί ἐπισκευαί εις τοὺς λέβητας καὶ εἰς τὴν ἀντίλιαν φορτώσεως ἐπειρατώθησαν τὴν 27ην 'Ιουλίου, ἐν συνεχείᾳ δύμως παρουσιάσθη ἐκ νέου ἀνώμαλίῶν εις τὸ ἀντιλιοστάσιον, ητις ἀποκατεστάθη καὶ τὴν 31ην 'Ιουλίου ἀπέπλευσε διὰ Πουέρτο Μιράντα.

«ΛΕΝΑ»: Τὴν πρωίαν τῆς 2ας Αύγουστου προσέκρουσεν ἐπὶ βράχων ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Μπάρρου, ύποσταν ἀλάσφραν διαρροήν. Τὴν 5ην Αύγουστου ἀφίχθη εις Ρόττερνταμ πρὸς δεξιμενίσμαν.

«ΜΑΡΙΕΛ»: 'Αποπλεύσαν ἐξ 'Αδελαΐδος τὴν 22αν 'Ιουλίου διὰ Κολόμπο, ἐπέστρεψεν εἰς 'Αδελαΐδα τὴν 26ην 'Ιουλίου λόγω βλάβης εις τὸν ἀριστερὸν λέβητα, δοτὶς ἐπισκευάζεται προσωρινῶς. 'Ἐπισκευαί ἐπίσης τελούνται εἰς δύο ἡμέρας καὶ χιτώνια τῆς βοηθητικῆς μηχανῆς.

«ΜΑΡΙΠΟΖΑ»: Τὴν 5ην Αύγουστου ἀνεκοινώθη, διὰ καθ' ὃν χρόνον ἐσύρετο υπὸ ρυμουλκού εις Ρόττερνταμ, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ διελοποίου «Βροντάδος», σπερ ἥτο παραβελημένον καὶ ἐπεσκευάζετο.

«ΜΙΧ. Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ»: 'Αποπλεύσαν ἐκ Γκήλογκ τὴν 30ην 'Ιουλίου διὰ Περσικὸν Κόλπον, ἐπέστρεψε τὴν ἐπομένην λόγω βλάβης εις τὴν μηχανήν, ἐξ ἀμελείᾳς τοῦ πληρώματος. 'Ετελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί. Γενομένης ἐπιθεωρήσεως τὴν 4ην Αύγουστου, συνεπήθη ἀνανέωσις τοῦ χιτώνιου καὶ τοῦ ἡμέρου εις τὸν No 1 κύλινδρον. 'Η ζημιά αὕτη, εἶναι ἀσχετος μὲ τὴν προηγούμενην.

«ΜΕΤΑΒΙΣΤΑ»: Εἰς Τσιταγκόκ ρόδος, υπὸ ἑκόρτωσιν. 'Ανεκοινώθη τὴν 29ην 'Ιουλίου, διὰ τὸ ἐξ αὐτοῦ ζημιάς έκθετος οὐδέποτε ζημιάς.

«ΜΠΗΒΕΡ»: α) Ζημιάς ἐκ προσαράξεως τὴν 5ην Φεβρουαρίου. 6) Ζημιάς ἐκ κακοκαιρίας κατὰ τὸν Φεβρουάριον καὶ Μάρτιον καὶ γ) Ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας, λόγω ἀμελείας τοῦ πληρώματος τὴν 24ην 'Απριλίου. 'Ἐπερατώθησαν μόνιμοι ἐπισκευαί εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν 30ην 'Ιουλίου.

«ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ»: Μὲ φορτίου σιτηρῶν ἐκ Βαλτιμόρης. Προσήρξεν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Χούμπκου (Καλκούτα), τὴν 22αν 'Ιουλίου καὶ ἀνειλκούσθη ἀνευ βοηθείας. 'Υπέστη ρήγματα εἰς τὸ No 3 ἄνω ἔμβολον καὶ τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου No 2. 'Ἐκτεταμένας ζημιάς ύπεστησαν τὰ ἐσωτερικὰ ἔλασματα τῶν δεξιῶν δεξιμενῶν φορτίου. Διαρροὴ εἰς τὰ δεξιά ἐσωτερικὰ ἔλασματα, λόγω χολαργώσεως τῶν κοινομάτων. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Μαντράς τὴν 31ην 'Ιουλίου διὰ Περσικὸν Κόλπον ἀνευ ἐπισκευῶν.

«ΝΕΡΕ·Ι·ΝΤ»: Τὴν ἐσπέραν τῆς 30ῆς 'Ιουλίου ἀνεφερεν διὰ ἥτο ἀκυβέρνητον, λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς, εἰς πλάτος 250 24' βόρειον καὶ μῆκος 570 43' ἀνατολικόν. Τὴν ἐπομένην τὸ ρυμουλκὸν «Νόροντ Χόλλαντ» εύρισκετο πληρούν αὐτοῦ. 'Υπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδζ' ἀνοικτοῦ τύπου καὶ τὴν 2 Αύγουστου πρήξιεν ἡ ρυμαύλησης, ἀφίχθησαν δὲ εἰς Καράπτοι ρόδος τὴν πρωίαν τῆς 7ης Αύγουστου.

«ΠΑΤΙΟΝΙΚ»: 'Υπέστη ζημιάς ἐξ ἀμελείας τῶν φορτεκφορτων τὴν 18ην 'Ιουλίου εἰς τοὺς λέβητας Κολούμπηα ρίβερ.

«ΠΑΦΙΔΑΝ»: Τὴν 18ην 'Ιουλίου προσέκρουσεν εἰς τὰ τοιχώματα ἀνυψωτικῆς δεξιμενῆς εἰς Μεγάλας Λίμνας, ύποσταν ζημιάς εἰς τὴν ἀριστερὸν πλευράν. 'Ἐπισκευαί: ἀνεπήκθησαν.

«ΠΕΡΛΑ ΣΗ»: 'Ως ἀνεκοινώθη εις Κόμπε τὴν 7ην Αύγουστου, τὸ σκάφος προσήρξεν τὴν 13ην 'Ιουνίου, ύποσταν ζημιάς εἰς τὸν ψηλούς παρουσιάσθη ἐκ νέου ἀνώμαλον πηγαδίου πλευράν. 'Ἐπισκευαί:

σης ύπεστη ζημιάς εἰς τὸ κατάστρωμα, λόγω κακοκαιρίας τῶν 'Ιουνίου.

«ΠΟΛΛΟΥΞ»: 'Ἐπειθεωρήθη εἰς Κόμπε τὴν 5ην Αύγουστου. Διεπιστώθη θραῦσις τῆς μιᾶς ἀγκύρας, ητις δέον νὰ ἀνανεωθῇ. 'Η ζημιάς ἐλασθε χώραν τὴν 20ην Μαρτίου, κατὰ τὴν ἀνύψωσιν τῆς ἀγκύρας.

«ΣΟΦΙΑ Μ.»: Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ρέσκοιου» δέν ἀφίχθη τὴν 27ην 'Ιουλίου εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος, ὡς ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἀλλὰ τὴν πρωτανή προηγούμενην τῆς ημέρας καὶ εὔρεν τὸ σκάφος ἔγκαταλειμμένον. Τὸ πρυμνάσιον τημῆτα είχε καταστραφῆ ἀπὸ πυρκαϊάν, ἐνῶ τὸ μηχανοστάσιον ἀκόμη ἐκαίετο. Αἱ δεξιμεναὶ No 1 καὶ 4, ὡς καὶ τὰ ἀντιλιοστάσια είχον κατακλυσθῆ ἐξ ὑδάτων. Τὴν 1ην Αύγουστου ηρχίσεν ἡ ρυμούλησης τοῦ σκάφους.

«ΣΤΥΛ. ΡΕΣΤΗΣ»: Τὴν πρωίαν τῆς 4ης Αύγουστου συνεκρύσθη μετὰ τοῦ γερμανικοῦ διζελεύτοιον «Κέντιγκερόλαντ» εἰς Μάγχην. 'Αμφότερα ὑπέστησαν ζημιάς. Τὸ «Στ. Ρέστης» ἡγκυροδόλησεν ἔξωθι τοῦ Ντόρερ, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐπέτευσεν εἰς Δουνκέρκην, διόπου ἀφίχθη τὴν 6ην Αύγουστου δι' ἐπισκευῶν.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ»: 'Αφίχθη εἰς Ντακάρ τὴν 15ην 'Ιουλίου μὲ φόρτωσιν φωσφάτων. Ζημιάς εἰς τὸν κύλινδρον No 3, λόγω κακοκαιρίας. 'Ἐπισκευαί ἐπειστώθησαν τὴν 30ην 'Ιουλίου.

«ΤΡΕ·Ι·ΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ»: Τὴν 7ην Αύγουστου ἀνέφερε ζημιάς εἰς τοὺς λέβητας. Τὸ σκάφος είχεν ἀποπλεύσει τὴν 6ην Αύγουστου ἐν Ντάρμπταν διὰ Μπανέονος "Αὔρες, ἀλλ' ἐπέστρεψεν τὴν ίδιαν ήμέραν.

«ΦΛΩΡΑ Ν.»: Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Ύρκης, τὸ σκάφος ἐπεισκεύασθη προφάτων διὰ ζημιάς εἰς τὸ πηδάλιον, ἀς ὑπέστη τὴν 20ην παρελθόντος Φεβρουαρίου, συνεπείᾳ προσκρύσεως εἰς τὸν βυθὸν εἰς Σάντο Ντομίγκο.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Σημεῖα τινὰ ἀξιόλογα σταθερότητος δέν ἐπέδειξεν ἡ Ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ σ' 15-Θήμερον τοῦ Αύγουστου (μέχρι τῆς 13ης τοῦ μηνός). 'Υποτονικὴ ὑπῆρξεν ἡ κίνησίς της.

Παρὰ ταῦτα, ἡ καλὴ αὔριον προεξοφλεῖται καὶ οἱ ἑφοπλισταὶ πιστεύουν εἰς ίκανοποιητικήν ἔργασίαν διὰ τὸν χειμῶνα. Πιθανολογοῦνται αἱ εἰσαγωγαὶ πολλῶν φορτίων καναδικοῦ σίτου διὰ τὴν Ρωσίαν, ἐνὸς δ χρόνου τοῦ ἀνοίγματος τῆς Διώρυγος ἀπομακρύνεται, πρὸ τοῦ ἀδιεξόδου τῶν διπλωματικῶν συνομιλίων.

Μία ἀναλογίας ζωηρότητος ἀνελπίστου, ητις δύμως ἐπ' δύλιον ἐκράτησεν, ὑπῆρξεν ἡ ζητησίας τοννᾶς διὰ φορτίον σίτου ἀπὸ τὸν Κόλπον τοῦ Ιαπωνίαν. 'Εξ αὐτοῦ παραπότον κατελθήθη ἡ ἀγορά. 'Ἐπι τινας ἡμέρας, Ναῦλοι κατὰ 1.00 δολλ.

ὑψηλότεροι ἐπιληρώθησαν.

'Η κίνησίς κατὰ τομεῖς, εἶχεν ὡς κάτωθι:

Βόρ. 'Αμερική — Καναδᾶς: Πλήν τῶν ιαπωνικῶν ναυλώσεων ἀπὸ τὸν

Κόλπον, αἰτινες προσέδωσαν πρὸς στιγμὴν ζωηρότητα ἀσύνηθη διὰ τὴν τρέχ. περίοδον εἰς τὴν Ναυλαγοράν, εἰς ναύλους μέχρι τῶν 9.25 δολλ. εἰς μεγάλα σκάφη, ἀναλογικῶν διὰ ναυλώσεως ἀπὸ τὸν Κόλπον ησαν γωνιαὶ καὶ τῶν ἡμερῶν φορτεκφορτώσεως, γεάσσημαντοι. 'Επληρώθησαν διὰ τὸ Ρόττερνταμ τὰ 3.95 — 4.30 δολλ. διὰ μπάλκα κάρριερ (Αύγουστον), μέχρι καὶ τῶν 4.55 δολλ. διὰ μικρὰ συνήθη σκάφη, ἔγγυς ἡμερημηνῶν. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 9 — 9.25 δολλ. (12 ἡμέραι), διὰ Σεπτέμβριον καὶ 8.75 δολλ. (Αύγουστον), μὲ δόκτων ἡμέρας. Διὰ τὴν Δανίαν δολλ. 6.65. Διὰ τὴν Ν. Κορέαν δολλ. 12 (Αύγ.) καὶ μὲ 1.000 τόνν. Ἐλ. ἑκόρτ. καὶ Πολωνίαν δολλ. 4.80 (Αύγουστον).

Ζήτησις μετρίας καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας (ἀπὸ τὸ Σικάγον διὰ Μπέλφαστ) 71)3 δέσις, μὲ 1000 τόνν. Ἐλ. ἑκόρτ. (Σεπτέμβρ.). καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 6.25 φίο (Αύγ.). Διὰ τὸ

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 FRIGORIFI'
ESTERI - NAZIĆ ALI
VIA CONGREGAZIONE 9 - 25
VIA R. MARGHERITA 13 - 16
TEL: UFFICIO 23553
FUORI ORARIO 23574
TEL: MARTINA - BRINDISI

Άμβούργον δολλ. 5.65 μὲ συμπλήρωσιν
Άγιον Λαυρέντιον δολλ. 2.50, μὲ 3.000
τόνν. ἐλ. έκφορτ. (σκάφος 21.000 τόνν.).
Διὰ τὴν Βενεζουέλαν (12.000 τόνν.) δολλ.
9 μὲ 1.000 τόνν. ἐλ. έκφορτ.

Ἄπὸ τὸν "Άγιον Λαυρέντιον διὰ Δυτικῆν
Ιταλίαν δολλ. 6, ἔνα λιμένα μὲ 1.000 τόνν.
ἐλ. έκφορτ. (Άγ. — Σεπτ.). Ἀπὸ τὸ
Τσωρτσίλ δι' "Άγγλιαν 50/- δι' Αὔγουστον
καὶ 47δ διὰ Σεπτέμβριον καὶ διὰ τὸ Κόν-
τινεντ δολλ. 4.20 (Σεπτ.). Ἀπὸ τὸ Πόρτ
Καρτιέ διὰ Πολωνίαν δολλ. 4.15, μὲ 2.500
τόνν. ἐλ. έκφορτ. Ἀπὸ τὸ Μιται Κομώ εἰς
Μπάλκ Κάρριερ 50.000 τόνν., διὰ τὸ Ρότ-
τερνταμ δολλ. 2.50 φίο μὲ 1.00 ήμέρας.

Τέλος, ἀπὸ τὸ Νόρερν ρέιντζ διὰ Λον-
δίνον, μὲ 3.000 τόνν. ἐλ. έκφορτ. 43)9 εἰς
μέτριον σκάφος.

Παλαιοὶ σιδηραὶ ἀπὸ "Άγ. Λαυρέντιον δι' Ιαπωνίαν δολλ. 12 φίο, σκάφος 20.
000 τόννων.

Γαὶ ἀνθρακεὶς ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδες
δι' Ιαπωνίαν μὲ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ με-
γάλα μπάλκ κάρριερς καὶ συνδιασμὸν συ-
νεχῶν ταξιδίων. Τὰ 6.70 - 6.95 δολλ. ἐπιλη-
ρώνοντο δι' ἀπλὰ ταξιδία (Άγ. — Σεπτ.).
εἰς μεγάλα σκάφη καὶ 7.65 δολλ. ἐπιληρώ-
θησαν εἰς σκάφος 19.000 τόνν. (Άγ. —
Σεπτ.). Φωσφάτας ἀπὸ Τάμπα δι' Ιαπωνί-
αν δολλ. 10.50 φίο μὲ 2.500/1.000 τόνν.
φορτοεκφόρτ. (Σεπτ.). Λιπάσματα ἀπὸ Χόπ-
γουελ δι' Ινδίαν δολλ. 14.25 φίο ἔντ τρίμεντ,
μὲ 1.500 τόνν. φόρτ. καὶ 650 τόνν.
έκφορτ. (Άγ. — Σεπτ.).

Ἄπὸ τὸ Πλέιτη κίνησις ναυλώσεων
περιωρίσθη εἰς μικρά τινα φορτία. Διὰ τὸ
Κόντινεντ δολλ. 7.60 καὶ 7.75 εἰς μικρὰ
σκάφη σιτηρά, μὲ 2.400 δολλ. ἐπασφάλι-
στρα (500 τόνν. γκρός φόρτ. καὶ 3.000
τόνν. ἐλ. έκφορτ.).

Βόρ. Εἰρηνικός: Τὴν πρώτην ἡμέ-
ραν τοῦ μηνός, τὴν ζωηρὰν κίνησιν ναυλώ-
σεων δι' Ιαπωνίαν (δολλ. 7.25 - 8. —), δι-
εδέθη ἡ ἀπραξία. Τὰ πρώτα τάνκερα μετὰ
τόσον χρόνουν ἐναὐλώθησαν. Διὰ δύο ή τρία
σκάφη Σεπτεμβρίου, "Οκτωβρίου ἐπληρώθησαν
δολλ. 7.25 μὲ 63% προμήθειαν δι' Ια-
πωνίαν. Διὰ τὴν Βενεζουέλαν ἀπὸ τὴν Βρ.
Κολομβίαν δολλ. 6.85 (Άγ.), μὲ 1.000 τ.
ἐλ. έκφορτ. Διὰ τὴν Κίναν μπάλκ κάρριερ
(Σεπτ. — Οκτ.) 61δικαὶ 62δικαὶ διὰ
τὴν Ινδίαν ἀπὸ ἀμερ. Βόρ. Εἰρηνικὸν 95)-
(Σεπτέμβριον).

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ τὸ Περού εἰς
σκάφος 45.000 τόνν. διὰ τὸν Κόλπον δολ.
1.90 φίο ἔντ τρίμεντ, μὲ πέντε ἡμέρας καὶ
ζάχαρις διὰ λιμένας Β. "Ατλαντικού δολλ.
6.20 φίο μὲ 750/1.500 τόνν. φορτοεκφόρτ.

"Απωλ. Ανατολὴ — Αφρική:
Αραβόσιτος ἀπὸ "Ηστ. Λόνδον διὰ τρεῖς
λιμένας Ιαπωνίας (Άγ. — Σεπτ.) 77/6
2.000 τόνν. γκρός φόρτ. 2.500 τόνν. ἐλ.
έκφορτ. Σκάφος 23.000 τόνν. Επίσης ἀπὸ
Μομπάζαν διὰ Γλαστρών 60/-, ἔναν "Αμ-
στεονταμ 57/6 φίο μὲ 3.000 τόνν. φόρτ. καὶ
1.000 τόνν. έκφορτ. Σκάφος 25.000 τόνν.
Χρώμιον ἀπὸ Λαρέντζο Μαρκές διὰ Μύδεσ-
μπρούδον 50/- φίο (Σεπτ.).

Σιτηρά ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν διὰ τὴν Κί-
ναν (Σεπτ.) 63/- μέτρια μπάλκ κάρριερς,
μὲ 1.500 τόνν. ἐλ. έκφορτ. Μεταλλεύματα
δι' Ιαπωνίαν μεγάλα μπάλκ κάρριερς δολλ.

139 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΝΩΝ ΤΟ 1972

ΤΕΡΑΣΤΙΑ Η ΑΥΓΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΣΟΥΠΕΡ - TANKERS

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΤΙΝΕΣ ΑΡΙΘΜΟΙ

Είκοσι γιγαντιαῖα δεξαμενόπλοια, ἄνω
τῶν 150.000 τόννων δ.ω. (3.7 έκατ. τόν-
νων), τελοῦν ηδη ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἔτερα
173 — ὑπερβαίνοντα τὰ 37 έκατ. τόννων
— εύρισκονται ὑπὸ παραγγελίαν καὶ θὰ
παραδοθοῦν μέχρι τοῦ τέλους τοῦ 1972.

Αὐτὸς εἶναι ὁ σπιτογόμισμος στατιστικῆς
έρευνής τῶν κ.κ. E. A. Gibson Fergusson
Wild (Shipbrokers). "Ενδεκα ἔκ τῶν ἐν
ὑπηρεσίᾳ σκαφῶν ἀνήκουν εἰς ιδιώτας ἐφο-
πλιστάς καὶ ἐννέα εἰς ἑταῖρις πετρελαίων.

Τὰ παραδοτά μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου
1972 διὰ λογαριασμὸν ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν
ὑπερβαίνομενόπλοια, ἀνέρχονται εἰς 104 συ-
νολικού δ.ω. τοννᾶς 21.855.000. Κατὰ τὸ
αὐτὸ διάστημα, 69 πλοία, 15.145.600 τόννων
δ.ω. θὰ παραδοθοῦν εἰς ἑταῖρις πετρε-
λαίων.

Μάζικαὶ παραδόσεις θὰ λάβουν χώραν
κατὰ τὸ 1969 καὶ 1970. Συνολικῶς, τὸ
1969 θὰ παραδοθοῦν 39 ὑπερβαίνομενόπλοια
(περίπου 8 έκατ. τόννων) εἰς ιδιώτας ἐφο-
πλιστάς, καὶ 21 σκάφη (περίπου 4.5 έκατ.
τόννων) εἰς ἑταῖρις πετρελαίων. Τὸ 1970,
36 γιγαντιαῖα σκάφη — περίπου 7,7 έκατ.
τόννων — θὰ παραδοθοῦν εἰς ιδιώτας ἐφο-
πλιστάς, καὶ 24 πλοία — 5,5 έκατ. τόννων
— εἰς ἑταῖρις πετρελαίων.

Ἐκ τῶν 115 ὑπερβαίνομενοπλοίων, μὴ ἀ-
νηκόντων εἰς ἑταῖρις πετρελαίων, τὰ 61
ἔχουν προχρονοναυλωθῆν. Τοῦτο ἀντιπροσω-
πεύει 12.883.737 τόννους δ.ω. ή τὸ 54,12%
τοῦ συνολικοῦ ὑπὸ παραγγελίαν διὰ λογα-
ριασμὸν ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν τονῶν.
Παραμένουν ἀναύλωτα 54 σκάφη συνολικού
δ.ω. 10.924.300 τόννων, ήτοι τὸ 45,88%.

"Η πλειονότης τῶν μέχρι τοῦδε ἀναυλώ-
των τούτων σκαφῶν θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τῶν
προσεχῶν τριῶν ἔτῶν — 14 σκάφη (2.751.
500 τόννων) τὸ 1969, 18 (3.794.000 τόννων)
τὸ 1970 καὶ 9 (1.852.000 τόννων) τὸ 1971.

Αἱ προναυλώσεις τῶν 61 ὑπερβαίνομενο-
πλοίων τῶν ἀνηκόντων εἰς ιδιώτας ἐφο-
πλιστάς, κατανέμονται ὡς ἔξης: Δέκα ἔξι πλοία
(3.440.000 τόννων) ἐναὐλώθησαν ὑπὸ τῆς
B.P. "Εσσο ἐναὐλώσεις τρία σκάφη (584.
000 τόννων) καὶ ή Γκάλφ "Οἴλ ἔξ τῶν 312.
000 τόννων (σύνολον 1.872.000 τόνν.). "Η
Μόμπιλ ἔκλεισε τρία σούπερ - τάνκερ (πε-

2.30, δύο ταξιδία 40.000 τόνν. φόρτ. καὶ
20.000 τόνν. έκφορτων.

Τὰ Ινδικὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Βομβάρη
διὰ Ροστὸκ 63/6 (Άγ.). Χυτοσιδήρος δι'
Ιαπωνίαν 8.25 καὶ 8.50 δολλ. (Σεπτ.).
Φωσφάτας ἀπὸ "Ακαμπα δι' Ινδίαν 56/6
καὶ 58/3 φίο ἔντ τρίμεντ, 2.000 τόνν. φόρ-
τως, καὶ 650 τόνν. έκφορτ. Ζάχαρις ἀπὸ "Α-
γιον Μαυρίκιον διὰ Μόντρεαλ 80/- φίο μὲ
900 τόνν. φόρτ. καὶ 750 τόνν. έκφορτ. Διὰ

ρίου 620.000 τόν.) καὶ ή Πετροφίνα ἄλλα
τρία συνολικοῦ δ.ω. 629.000 τόνων. Αἱ
ναυλώσεις τῆς Σελλ περιλαμβάνουν ὅκτώ
δεξαμενόπλοια, τὸ συνολικό δ.ω. τῶν ὥποιων
πλησιάζει τὸ 1,7 έκατ. τόννων, ἐνῷ ή Τεξά-
κο ἐναὐλώσει τρία πλοία 629.000 τόννων,
συνολικῶς. "Ενδιαφέρον διὸ ναυλώσεις με-
γάλων δεξαμενοπλοίων ἐπέδειξαν ἐπίσης αἱ
Ιαπωνικαὶ ἑταῖρις πετρελαίων. Οὕτω τέσ-
σαρα σκάφη — περίπου 740.000 τόνων —
ἐναὐλώθησαν ὑπὸ τῆς Τόσα καὶ ἔτερα τρία
587 τόν. ὑπὸ τῆς Τόκιο Τάνκερς.

"Υπολογίζεται ὅτι ὁ παγκόσμιος στόλος
τῶν δεξαμενοπλοίων δοτὶ σήμερον ἔγγιζε
τὰ 96,3 έκατ. τόννων δ.ω., θὰ ἀνέλθῃ κατὰ
τὸ τέλος τοῦ 1972 εἰς 139 έκατ. τόννων
δ.ω., ἐνῷ τὸ ποσοστὸν τῶν ἀναύλων
τόννων δ.ω. δεξαμενοπλοίων, ὅπερ σήμερον
προσωπεύει τὸ 2,39%, θὰ αὐξηθῇ εἰς 28,17%
τὸ 1972.

Τῶν τάνκερ, χωρητικότητος 12 - 17.000
τόνων, διακινεύεται ἡ τύχη κατὰ τὴν προσεχῆ
τριετίαν, ἐνῷ θὰ παραδίδωνται ἀπὸ τὰ ναυ-
πηγεῖα τὰ μεγαλύτερα σκάφη. Καὶ διὰ μὲν
τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 60 - 75.000 τόν. ἡ
ἀπασχόλησις θεωρεῖται ἐξησφαλισμένη. Τὴν
διανομὴν θὰ ἀναλάβουν εἰς τὰ διῆλιστρία
τῶν λιμένων — ὅπου τὰ μεγάλα σκάφη δὲν
είναι δεκτά — καὶ τῶν παραγώγων τῆς διεύ-
λισεως.

Πιστεύεται ὅτι πολλὰ μικρότερα θὰ περι-
σωθοῦν, ἀν δυνηθούν νά πρασφέρουν ναύ-
λους συναγωνιστῶν. "Οχι δύλιγα — τὰ ἡ-
λικίας ἄνω τῶν 15 ἔτῶν — θὰ καταλήσουν
εἰς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεων.

Μερικά ἴσως — τὰ μέχρι τῶν 35.000 τόν-
νων — θὰ μετασκευασθοῦν εἰς μπάλκ κάρ-
ριερ, ἐφ' ὃσον ή λητικία των καὶ ή κατά-
στασίς των τὸ ἐπιτρέπουν.

"Οπωδήποτε, ὅμως, μετὰ τὸ ἀνοιγμα τοῦ
Σουεζ καὶ τὴν προσθήην εἰς τὰ ἐν ὑπηρε-
σίᾳ σκάφη τῶν μεγαλυτηρῶν, ή θέσις τῶν μι-
κρῶν σκαφῶν θελεῖ καταστῆ δυσχερής. Καὶ
ἔχουν τόσα ἀγοράσει οἱ "Ελληνες"! "Ελπί-
ζουν εἰς τὴν δυνατότητα — τὴν πιθανήν
ὅπως τὰ πράγματα ὑποδεικνύουν — τῆς ἀ-
ποσθέσεως τῆς ἀξίας των διὰ μᾶς χρονο-
ναυλώσεως ή συνεχῶν καλῶν ταξιδίων τὸν
ἐρχόμενον χειμῶνα.

Τὰ ταῦτα τσάρτερος μὲ μετρίαν κίνησιν.
Πολλαὶ ναυλώσεις δὲν ἀνακοινώνται. Μπάλκ
κάρριερ δηζελοκίνονταν 41.769 τόν. διὰ δύο
κυκλικά ταξιδία Περού — Ιαπωνίας (1-
ούλ. — Άγ.), 1.90 δολ. Κυκλικὸν Πόρτ
Ἐπιέν δολ. 2.20 εἰς σκάφος 42.000 τόν.
Παραδόσεις Αύγουστον, ταξιδίον ἀπὸ Μαϊ-
λαν δι' Ήνων. Πολιτείας (σκάφος 13.450
τόν.) δολ. 1.875 τὴν ἡμέραν. Λίμπερτο δι'
20/60 ἡμέρας, ὡς σιταποθήκη δολ. 1.300
τὴν ἡμέραν.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ
Χαμηλότεροι οἱ ναύλοι διὰ τὰ πετρέλαια.
"Η προσφορά τοννᾶς ὑπερκαλύπτει τὴν ξή-
τησιν. "Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν διαθεούμων σκα-
φῶν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον διέρρευσαν
αἱ πρῶται ἡμέραι τοῦ 15/μέρου. Περὶ τὰ μέ-
σα αὐτοῦ, τὰ 10 - 22½% κάτω τοῦ Ιντασκέ-
ϊλ ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὸν Περσ. Κόλπον δι'
"Αγγλίαν - Κόντινεντ. Φορτία καθαρὰ δι' "Α-

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

πω 'Ανατολήν 30-32½% πλέον είς μικρά σκάφη.

Η αύτή κατάστασις τού περιορισμού τής ζητήσεως έκρατησε καὶ εἰς τὴν Καραϊβικήν καὶ τὴν Μεσόγειον. Τὰ μεγαλύτερα σκάφη μετὰ δυσχερείας ἐπετύγχανον τὴν ἀπασχόλησιν μὲν ναύλους χαμηλοτέρους (30% μεῖον). Βελτιωμένοι πως διὰ τὰ μέτρια σκάφη.

Συνεχῆ ταξίδια 12 μηνών ἐπληρώθησαν μεῖον 5% τοῦ 'Ιντασκεῖ.

ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΝΝΑΣ

Κατὰ ἑπτὰ μονάδας (119) είναι κατώτερος ὁ ναυλάριθμος τοῦ Ναυτικού 'Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λοιδίου διὰ τὰ ταξίδια τῶν τράμψ τοῦ μηνὸς 'Ιουλίου. 'Εκ τῶν ἑπτὰ εἰδῶν φορτίων, ἀτίνας συνθέτουν τὸν ναυλαριθμὸν τῶν σιτηρῶν, ἡ κίνησις ἐμφανίζει βελτίωσιν.

Πτώσιν ἐπίσης ἐνεφάνισε καὶ ὁ ναυλάριθμος τῶν χρονοναυλώσεων ἀπὸ 145,5 τοῦ 'Ιουνίου, εἰς 130,7 τοῦ 'Ιουλίου.

Τὸ ὄργον ἔξι ἄλλου τοννάς τὴν 1ην Αὐγούστου ἀνήρχετο εἰς 85 σκάφη 460.558 τόν. γκρός, ἔναντι 82 σκαφῶν, 467.141 τ. γκρός τῆς 1ης 'Ιουλίου. Φορτηγὰ ἔηροι φορτίου 69 σκάφη 333.080 τόν. γκρός, ἔναντι 67 σκαφῶν 327.816 τόν. γκρός τῆς 1ης 'Ιουλίου καὶ 16 τάνκερς 127.478 τόν. γκρός, ἔναντι 17 τόν. γκρός 139.325.

'Η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία μὲν 16 σκάφη, 83.464 τόν. γκρός κατέχει τὴν πρώτην θέσιν.

Η ΑΓΟΡΑ ΠΛΟΙΩΝ

'Η ἐμφάνισις ἀγοραστῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἀπὸ τὰς 'Ινδίας, τὴν Τουρκίαν καὶ τὸ Χόγκ Κόγκ, ἐκτὸς τῶν 'Ελλήνων, προσέδωσε καποίας ζωρότητας εἰς τὴν κατὰ τὸ ἄλλα ἀπὸν ἀγόραν τοῦ μηνὸς 'Ιουλίου. 'Η ζήτησις, ἔξι ἄλλου, τῶν τόσον δημοφιλῶν φορτηγῶν ἔηροι φορτίου ναυπηγήσεως 1950 καὶ ἄνω ἀνεκόπη. Οἱ ἀγορασταὶ ἐπιδεικνύουν τῷρα ζωηρότερον ἐνδιαφέρον διὰ σύγχρονα, ὑψηλῆς ποιότητος, «σελτερνέρες» τῶν 12-15.000 τόνων d.w., ἀπὸ τὰ ὅποια ἀλλάξιστα προσφέρονται εἰς τὴν ἀγόραν. Τὰ πλεῖστα τούτων ἐπικερδῶς ἀπασχολούνται καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν ἐμφαίνονται οἱ ιδιοκτήται αὐτῶν διατεθεῖμένοι νά τὰ πωλήσουν.

Εἰς τὸν τομέα τῶν νεοτεύκτων, τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία μελετοῦν ἔκ τοῦ σύνεγγυς τὰ αἴτια τῆς ημέρηνης ἀνταγωνιστικότητος τῶν σκανδιναϊκῶν καὶ γενικῶς τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, ἥτις κατέστη πλέον αἰσθητή, μετὰ τὴν πρόσφατον ἐπιτυχίαν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων νά κερδίσουν παραγγελίας διὰ πολλὰ σκάφη (τάνκερς μασμούθ καὶ ἀντιλίμπερτς). 'Η ἐπιτυχία τῶν ὡς ἄνω ναυπηγείων, οφείλεται αφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν κατασκευήν σκαφῶν ἐνὸς προκαθωρισμένου τύπου ἀρίστης ποιότητος, προστηρομέσην εἰς τὴν παραγωγικήν ἴκανότητα καὶ τὸ ἐργατικὸν δυναμικόν τῶν ναυπηγείων, αφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὴν κατασκευήν πλοίων ίδιης τῶν προδιαγραφῆς.

'Η ἀγόρα τῶν μπάλκ - κάρριερς παρασκένει σταθερά. Τὸ νορθριγικὸν «Ελύλλας», ναυπηγήσεως 1967 (51.000 τόνων d.w.) ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων. 'Ἄγγλοι ἡγόρασαν μπάλκ - κάρριερ 27.500 τόνων d.w., διπέρ ναυπηγεῖται εἰς 'Ιαπωνίαν, ἐνῷ ταυτοχρόνως διαπραγματεύονται τὴν ἀγόραν ἐνὸς δευτέρου 56.300 τόνων d.w.

Λόγω τῆς αἰφνίδιου ὑψώσεως τῶν ναύλων ὑγροῦ φορτίου, ἡ ἀγόρα τῶν μεταχειρισμένων δεξαμενοπλοίων παρασκένει ἀσταθῆ. Πολλά ἔκ τῶν προσφερομένων πρὸς πώλησιν ναυλώνονται διὰ μικρὸν χρονικὸν διάστημα, ἐν ἀναμονῇ ἔξελίζεων ἐπὶ τῆς διεθνούς καταστάσεως. 'Ως ἐκ τούτου, αἱ ζητούμεναι τιμαὶ εἰναι μᾶλλον ὑψηλαί, ἀν μὴ καὶ ἀσύμφοροι.

Καθὼς πλησιάζει ἡ ἐποχὴ τῶν τυφώνων Αὔγουστου — Σεπτεμβρίου, οἱ κατάπλοιοι εἰς τὴν Φορμόζαν ἔχουν προληπτικῶς ἀπαγορευθῆ, καὶ οἱ ἔκει διαλυταὶ δεικνύουν περιωρισμένον ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον διὰ

τοὺς μῆνας αὐτούς. Πιθαναὶ πάντως τιμαὶ ἀγόρας πρὸς διάλυσιν ἐνὸς πολεμικῆς κατασκευῆς πλοίου εἰναι: 140—142.000 δολλάρια ἀπὸ τὸν διαλυτά τῆς Φορμόζας, μὲ παράδοσιν Αὔγουστον — Σεπτεμβρίου, 128 — 130.000 δολλάρια ἀπὸ τὸν 'Ιαπωνίας

καὶ μᾶλλον δλιγάτερα ἀπὸ τὸν διαλυτά τοῦ Χόγκ Κόγκ. Τέλος, ἐγγώσθη, διὰ τὸ γαλλικὸν πολεμικὸν «Ρισελίε» ἐπωλήθη εἰς 'Ιταλίους διαλυτάς.

Τὰ ἀνωτέρω κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν τοῦ γραφείου 'Εγκάρ, Φόρεστερ Λτδ.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Καὶ φορτηγὸν ποντοπόρον 12.000 τόνων ὑπὸ τὴν τασχοσιδοβακικὴν σημαίαν! 'Ἐπεσημάνθη ἡ παρουσία τοῦ εἰς τὴν Ναυλαγοράν, λόγω τοῦ χαμηλοῦ ναύλου, ποὺ ἐδέχθη ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὴν 'Ιταλίαν. 'Συνήθης ἡ τακτική, λέγουν οἱ ναυλομεσίται, τῶν πλοίων τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκου».

• Μόνη διέξοδος διὰ τὰ μεγάλα καναδικὰ ἀποδέματα σίτου — ἀλλὰ καὶ ἐλπὶς διὰ τὴν κίνησιν τῶν τράμπες — ἡ ἀγόρας μεγάλων ποσοτήτων ἀπὸ τὴν Κίναν καὶ τὴν Ρωσίαν. Διαπραγματεύεταις ἡδη διεξάγονται. 'Η Ρωσία ἀντιμετωπίζει τὰς ἀνάγκας καὶ τῶν δορυφόρων τῆς χωρῶν.

• 'Η Αἴγυπτος θὰ κατασκευάσῃ τὸν ἀγώνα διὰ τὴν διοχέτευσιν τοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὸ Σουέζ εἰς τὸ Πόρτο Σάΐδ ἢ 'Αλεξανδρείαν. Μήκος 207 μίλια. Διάμετρος ἀγώνου 42 ἵντσες. 'Ἐτησία ἀπόδοσις 5 έκατομ. τόν. πετρελαίου.

• Συστολὴν, ἀν μὴ καὶ ὑφεσιν τῆς 'Αμερικανικῆς Οίκονομίας διασθέπουν οἱ ἄμεσοι παραπρηταὶ τῶν σημειουμένων ἐξελίξεων. 'Απὸ τοῦ φινιστώρου προβλέπεται κάποιος περιορισμὸς τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος, μὲ ἀποτελεσμαὶ καὶ τὴν μείωσιν τῶν μεταφορῶν, ἥτις καὶ θέλει ἐνταθῆ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

• Αὐταὶ αἱ ναυλωσεῖς συνεχῶν πολυετῶν ταξίδιών διὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερς ἀπεικονίζουν πλήρως τὰς τάσεις πρὸς τὸν γιγαντισμὸν καὶ τῆς ναυλαγορᾶς διὰ στηριγμάτων γαιανόθρακας.

— 'Εκλείσθη λ.χ. μπάλκ κάρριερ 55.000 τόν. διὰ 10 ἔτη — ἀπὸ τοῦ τέλους 1969 — πρὸς μεταφορὰν σίτου ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν, μὲ 5.000 τόν. φόρτ. καὶ 7.000 δικόρτωτικῶν. Εκφόρτωτικῶν. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ συμβολαίου θὰ ἐκτελέσῃ τὸ σκάφος 43-44 ταξίδια (21.000 μίλ. κυκλικὸν ταξίδιον) καὶ θὰ μεταφέρῃ 2.5 ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν.

— Καὶ διὰ γαιανόθρακας: Σκάφος 50.000 τόν. δι' ἑπτὸ ταξίδιον ἀπὸ τὸ Χάμπιτον Ρόδης δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 6.30. 'Εναρξίς ἀπὸ τοῦ 1969. 'Ετερον 70.000 τόν. διεδόθη διὰ ἐκλείσθη δι' ὅκτω ταξίδια.

— Καὶ τέλος ἐγγώσθη διὰ τελεῖ ὑπὸ διαπραγματεύσιν ἡ ναυπηγησις σκάφους 125.000 τόν. καὶ ἡ ναύλωσίς του διὰ συνεχῆ ταξίδιον ἐπὶ ἐπιταίρων ἀπὸ τοῦ 1971 πρὸς 4.25 δολ. τό τόννον. Καὶ ἐφ' ὅσον τὸ βύθισμα τοῦ Χάμπιτον Ρόδης δὲν θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν πλήρη φόρτωσιν τοῦ σκάφους θὰ συμπληρώνῃ τὸ φορτίον του μὲ σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Βραζίλιαν ἢ Βενεζουέλαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

• 'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ἐτ. Καρρά) Λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων 'Ολλανδίαν δολ. 4, Αὔγουστου 8-20.

• «ΕΦΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ» Μεγ. Λίμνας μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 15.000 τόν. γεννημάτων Ρότερντεμ δολ. 5.75, συμπλήρωσις 9.000 τόν. "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 2.75 μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐφόρτωσιν 'Ιουλίου 29- Αὔγουστου 15.

• «ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ» Τολέδο μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 13.300 τόν. γεννημάτων 'Ειδονμάουθ 51/3. Τολέδο, 32/6 'Αγ. Λαυρέντιον μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐφόρτωσιν, Αὔγουστου 5-13.

• «ΤΖΕΝΗ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 30.500 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9.25 ἐλ. ἐφόρτωτικών, Αὔγουστου 20-31.

• «ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων Κόρμη δολ. 8.25 ἐλ. ἐφόρτωτικών, Αὔγουστου 9-20.

• ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐτ. Κούλουθρος) Λιμένας Κόλπου 29.000 τόν. γεννημάτων νότιον 'Ιαπωνίαν δολ. 9 ἐλ. ἐφόρτωτικών, Σεπτεμβρίου 1-20.

• «ΘΕΟΜΑΝΑ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 28.000 τόν. γεννημάτων Ρότερντεμ, δολ. 4, Αὔγουστου 15-30.

• «ΜΠΑΖΙΑ III» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 30.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9, ἐλ. ἐφόρτωτικών, Σεπτεμβρίου 1-20.

• «ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΛΑ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 24.000 τόν. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 9.25 ἐλ. ἐφόρτωτικών, Αὔγουστου 20-30.

• «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) 24.000 τόν. παλαιοστίδηρων 'Ιαπωνίαν δολ. 11 Σεπτεμβρίου 6-30.

• «ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ» Λιμένας Κόλπου 41.500 τ. d.w. φορτίον γεννημάτων (2.098.000 κ.π.) δολ. 166.000 φίο, Αὔγουστου 20-28.

• «ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ» (λιβ.) Λιμένας Κόλπου 31.000 τόν. γεννημάτων Τόκιο - Χακάτα ρείντζ δολ.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛ. 462.071

Ταχεία καὶ ἐπιμελημένη ἐργασία βάσει μακροχρονίου πείρας εἰς κατασκευάς, ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς

πλοίων κλάσεων Διεθνῶν Νηογνωμόνων

9 έλ. έκφραστικών, Σεπτεμβρίου 12 - 26.

«ΕΛΛΗΝΣ» (λιβ.) Λιμένας Κάλπου 12.000 τόν. λιπαρώματαν Βραζιλίαν δολ. 8.50, Αύγουστου 15 - 30. «ΚΙΤΚ ΜΙΝΩΣ» Ντουλούθ - Σεπτεμβρίου 10.000 τόν. (μέρος φορτίου) σήτου Κουμέρα ή Αλι Γκουαράρι - Μαρακάτιμο δολ. 9 με 25 σύντος έξτρα διά. καθε πρόσθιμον λιμένας έκφραστες με 1.000 τόν. έλ. έκφραστων, Σεπτεμβρίου 5 - 23.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (λιβ.) Χάρμπουτ Ρόδης ή Βαλτιμόρην 20.000 τόν. γαιανθράκων Ιαπωνίας δολ. 7.65 ένα λιμένας φορτώσεων 7.75 δολ. έλ. έκφραστικών Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 5.

«ΑΓΑΘΩΠΟΛΙΣ» (λιβ.) Χόπουελ με συμπλήρωση Νόρφολκ 10.000 τόν. θειίκης άμμωνιας, Ινδίαν δολ. 14.25 με 1.500/650 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 26 - Σεπτεμβρίου 14.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. «Ανδρος») Λιμένας Κύπρου 21.000 τόν. γεννητώματαν Ιαπωνίαν δολ. 8.75 έλ. έκφραστικών Αύγουστου 18 - 27.

«ΡΙΒΙΕΡΑ» (λιβ.) Αγ. Λαυρέντιον 20.000 τόν. πελασισθήρων Ιαπωνίαν δολ. 12, Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου.

«ΕΥΡΥΤΑΝ» Χόπουελ με συμπλήρωση Νόρφολκ ή Βαλτιμόρην 11.700 τόν. θειίκης άμμωνιας Ινδίαν δολ. 14.25 με 1.500/650 τόν. φορτοκέφρωσιν Αύγουστου 19 - Σεπτεμβρίου 9.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» Σορίλ 6.000 τόν. σιδηρομεταλλύματος (μέρος φορτίου) Χιούστον δολ. 5.35, Αύγουστου 8 - 20.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (παν.) Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος Αϊρές 4.800 τόν. φορτίου (27.000 κ.π.) γεννικά λίρας 19.000 δύονταν Αγγλιαν, Ειρί λίρας 20.000 φίο, Αύγουστου 26 - Σεπτεμβρίου 10.

«ΠΟΡΤΑΛΟΝΣ» (λιβ.) Ανω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωσην Μπουένος Αϊρές 9.500 τόν. φορτίουν είς σάκκους Αμερικαν - Αμεριδύρων ρέιντς δολ. 7.75, όφιον Σάντα Φε 15 σύντος έξτρα με 3.000 τόν. έλ. έκφραστων (δολ. 2.400 έξτρα άσφαλτος) Αύγουστου 26 - Σεπτεμβρίου 10.

«ΚΟΡΙ» (παν.) Βραζιλίαν 8.500 τόν. φορτωσιών δολ. 7.70 δο, με 1.000/1.000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 20 - Σεπτεμβρίου 5.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, Αμερικαν, λιμένας Βορείου Ειρηνικού 14.000 τόν. σήτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8 με 1.000 τόν. έλ. έκφραστων, Σεπτεμβρίου 10 - 30.

«ΦΩΤΕΙΝΗ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, Αμερικαν, λιμένας Βορείου Ειρηνικού 15.000 τόν. σήτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8 με 1.000 τόν. έλ. έκφραστων 'Οκτωβρίου 5 - 30.

«Α·Ι·ΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν, Αμερικαν, λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.800 - 14.175 τόν. σήτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8, Σεπτεμβρίου - Οκτωβρίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ» (λιβαν.) Καλιφρόνιαν 10.400 τ. d.w. φορτίου παλαιοσιδήρων Πουσάν ή Ιντεν δολ. 9.65, Σεπτεμβρίου 3 - 23.

«ΕΝΙΑΛΟΣ» (λιβ.) Καλιφρόνιαν 14.500 τόν. παλαιοσιδήρων Κορέαν δολ. 145.000 φίο, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λιβανού) Βρετ. Κολομβίαν ή Αμερικαν, λιμένας Βορείου Ειρηνικού 23.000 - 23.999 τόν. σήτου Τόκιο - Χακάτα δολ. 7.25 με 1.000 τόν. έλ. έκφραστων Σεπτεμβρίου 20 - Οκτωβρίου 5.

Έξ Αύστραλιας, Ινδίας και Ανατολής

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» Φιλιππίνας 584.470 κ.π. κόπτρα Αμέριδεραν - Αμεριδύρων ρέιντς 25% σύντος, Αύγουστου 15 - 22.

«ΕΣΠΕΡΟΣ» (λιβ.) Ιαπωνίαν 14.000 τόν. χάλυβας, λιμένας Κάλπου δολ. 109.000 φίο, Αύγουστου 10 - 25.

«ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ» Βιζαγκαπτανάμη ή Κακινάντα και Μαράς 8.000 τόν. σιδηρομεταλλύματος άπο Βιζαγκαπτανάμη ή Κακινάντα και 5.000 τόν. άπο Μαράς δολ. 11. Ιντεν δολ. 8.90, Αύγουστου 6 - 16.

«ΣΗΣ ΜΠΡΑ-ΙΤΑ Σαφάργκαν 3.500 τόν. φωφάτων είς σάκκους Κευλάνην 85/- με 500/500 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 5 - 20.

«ΛΟΥΚΙΑ Μ.» Γεωμαρπάτης 10.000 τόν. όφυσης Κευλάνη 73/- με 800/600 τόν. φορτοκέφρωσιν (λίρας 2.500 έξτρα άσφαλτος) Σεπτεμβρίου 1-15.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» Ντώριμπον 10.000 τόν. άνθρακιτού Γενόβαν, Σαβόναν, Σπέτζιαν, Λέπχορι 50/- ένα λιμένας έκφραστες 51/6 δύο με 1.000 τόν. φορτώσεων, 1.500 τόν. έκφραστες (λίρας 1.000 έξτρα άσφαλτος) Σεπτεμβρίου 1 - 15. «ΑΛ·Ι·ΟΝ ΟΦ ΜΑΡΑΘΩΝ» Ακάμπαν 3.500 τ.

φωσφάτων είς σάκκους Κολόμπο 85/- με 500/500 τόν. φορτοκέφρωσιν Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ» Μορπάσα 25.000 τόν. φραδούσιτον Γλασκώνη 60/- φίο με 3.000/3.000 τόν. φορτοκέφρωσιν ωφίον «Αμιστερταγια 57/6, Αύγουστου 10.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (λιβ.) Ηστ. Λόντον 23.000 τόν. φραδούσιτον τρεις λιμένας Ιαπωνίας 77/6 με 2.000 τόν. γκρός φορτώσεων, 2.500 τόν. έλ. έκφραστων, Αύγουστου 25 - Σεπτεμβρίου 10.

«ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΝΗ» Βόρ. Γαλλίαν 14.000 τόν. κρήτης νότιον Ιαπωνίαν δολ. 13.70 με 2.000/1.000 τόν. φορτοκέφρωσιν, Αύγουστου 26 - Σεπτεμβρίου 7.

Αι χρονοναλώσεις

«ΜΑΡΙΑ» 13.450 τ. d.w. (671.000 κ.π. 13½ - 14 μίλ. 19 - 20 τ. φιούσε δίλ και 11½ τόν. ντήξει δίλ) δολ. 1.875 ήμερστισας παράδοσης λιμένας Κόπου Αύγουστου 14 - 20, έπανωπαράδοσης «Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν.

«ΑΧΑΙΟΙΟΣ» (λιβ.) 8.420 τ. d.w. (504.000 κ.π. 15 μίλ. 22 τόν. φιούσε δίλ και 1 τόν. ντήξει δίλ) δολ. 1.700 ήμερστισας παράδοσης Τζάκασονδην - Τάρπαν ρέιντς Αύγουστου 15 - 25, έπανωπαράδοσης Κόντινεντ, Σκανδινανίαν, δολ. 1.625 ήμερστισας έπαντος 3 - 6 μηνών έπανωπαράδοσης Αρειρικαν, λιμένας «Ατλαντικού/Κόπου/Αγγλίαν/Κόντινεντ.

«ΜΑΡΙΠΛΑΝΚΑ» (λιμπερτού) δολ. 1.300 ήμερστισας (πλωτή άποθήκη) 20 - 50 ήμερσας παράδοσης Καλόκουπτον Ιούλιον 27 - 30.

«ΚΟΜΕΤΗ» (λιμπερτού λιβ.) δολ. 1.300 ήμερστισας (πλωτή άποθήκη) 15 - 60 ήμερσας, παράδοσης Καλόκουπτον Αύγουστου 2 - 10.

«ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ» (λιβ.) 15.145 τ. d.w. (759.000 κ.π. 14½ μίλ. 22 τόν. ντήξει δίλ) δολ. 3, παράδοσης 24 έρεις έξωθι Μανιάς Αύγουστου 18 - 22, έπανωπαράδοσης Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρέιντς δολ. 2.90 όφιον κυκλικών ταξίδιων δολ. 3.

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ» 14.820 τ. d.w. (685.250 κ.π. 13 - 13½ μίλ. 19 - 20 τόν. φιούσε δίλ και 11½ τόν. ντήξει δίλ) δολ. 3.75 έναν κυκλικόν ταξίδιον Αύγουστου 13 - 25, έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΑΣΤΥΑΝΕΑ» 10.880 τ. d.w. όφιον πλοιοκτήτων 11.089 τ. d.w. (594.880 κ.π. 13½ - 14 μίλ. 17 τόν. φιούσε δίλ και 1 τόν. ντήξει δίλ) δολ. 4.30 παράδοσης 12 ώρας έξωθι Βιζαγκαπτανάμη Αύγουστου 1 - 12, έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν.

«ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» 27.100 τ. d.w. (1.295.000 κ.π. 14 μίλ. 24 - 25 τόν. φιούσε δίλ και 1 τόν. ντήξει δίλ) ταξίδιον 9 - 12 μηνών δολ. 2.30, παράδοσης Σουηδίαν Αύγουστου 15 - 31, έπανωπαράδοσης ΗΠΑ Ήπειρων.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβ.) 16.100 τ. d.w. (752.000 κ.π. 13½ - 14 μίλ. 21 τόν. φιούσε δίλ και 11½ τόν. ντήξει δίλ) ταξίδιον Λιμένων Κόπου ή Ατλαντικού δολ. 3, όφιον Ειρηνικού δολ. 3.10 όφιον κυκλικών ταξίδιων δολ. 4.10 παράδοσης Μόλι - Κόμπε ρέιντς, Αύγουστου 19 - 22.

«ΕΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α·Ι·ΛΣ» (λιβ.) 13.616 τ. d.w. (616.000 κ.π. 13½ μίλ. 17 - 18 τόν. φιούσε δίλ και 11½ τόν. ντήξει δίλ) δολ. 3.85 έναν κυκλικόν ταξίδιον Ανδραρίλας, παράδοσης και έπανωπαράδοσης Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 1 - 18.

«ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ» 13.572 τ. d.w. 622.000 κ.π. 13½ - 14 μίλ. 19 - 20 τ. φιούσε δίλ και 1 - 1½ τ. ντήξει δίλ) δολ. 3.75 παράδοσης και έπανωπαράδοσης μέσα Αύγουστου.

«ΕΠΙΛΑΣ» 10.400 τ. d.w. (571.000 κ.π. 15 - 15½ μίλ. 26 - 27 τόν. φιούσε δίλ και 1 τόν. ντήξει δίλ) δολ. 1.550 ήμερστισας (πλωτή άποθήκη) 40 - 90 ήμερσας ήμερσος παράδοσης διαπλέοντας τό Καλόποτο.

«ΕΝΟΤΗΣ» 14.904 τόν. d.w. 713.000 κ.π. 15 μίλ. 45 τόν. φιούσε δίλ δολ. 3.20, παράδοσης Ιαπωνίαν δολ. 3.85 ήμερστισας Μεγάλας Λίμνης.

«ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ» 4.000 τ. d.w. (237.546 κ.π. 14 μίλ. 11½ τόν. ντήξει δίλ) δολ. 1.050 ήμερστισας, παράδοσης λιμένας Κόπου Αύγουστου 23 - 31 έπανωπαράδοσης Μεσογείουν ούχι άντατολικώτερον τού Πειραιών.

«ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜΟ» 11.080 τ. d.w. (520.000 κ.π. 12 - 12½ μίλ. 15 τόν. φιούσε δίλ) 41/- παράδοσης Αγγλίαν, Αύγουστου 1 - 20, έπανωπαράδοσης Κίνων.

«ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιβ.) 13.050 τ. d.w. (656.000 κ.π. 13½ - 14 μίλ. 21 - 23 τόν. φιούσε δίλ και 1 τόν. ντήξει δίλ) δολ. 3.30 παράδοσης Σιχάνουκβιλ Αύγουστου 22 - Σεπτεμβρίου 10, έπανωπαράδοσης Ντακάρ.

«ΜΑΡΥ Φ.» (κατρ.) λιμπερτού δολ. 1.300 ήμερστισας (πλωτή άποθήκη) 20 - 60 ήμερσας, παράδοσης έξωθι Σιττίγακογκ Αύγουστος 17 - 24.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ» Καραϊδικήν 16.000 τόν. Αντίγκουσ 31½% πλέον Ίντασκειλ, Ιουλιού 30.

«ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ.» Καραϊδικήν 24.000 τόν. Ίαπωναν δολ. 6.72½ Αύγουστος 15.

«ΠΛΕΙΟΝΗ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 19.000 τ. Άπω Ανατολήν 5% πλέον Ίντασκειλ ήφιον Ερυθρά Θάλασσαν 10% πλέον Ίντασκειλ, Επιρροής.

«ΠΛΑΤΩΝΙΚΗ» (μικτόν λιβ.) Περσικόν Κόλπον 80.000 τόν. Ίαπωνιαν 7% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 7.

«ΠΑΝΝΕΡ» (λιβ.) Αρζού 40.000 τόν. Γκάλιαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν 12% έπατον Ίντασκειλ, Σεπτεμβρίους.

«ΕΡΟ·Ι·Κ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ» Συνεχή διάδικτη διάδειξη 35.000 μηνών 5% έπατον Ίντασκειλ, Σεπτεμβρίους.

«ΕΠΟΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (παν.) Καραϊδικήν 29.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ 25% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 10.

«ΚΑΠΙΤΚΩ Χ.» Χουλένων 15.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν 5% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 7.

«Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΗΟΣ» Περσικόν Κόλπον 17.500 τόν. καράρο, Μπαγκόλ 20% πλέον Ίντασκειλ, Αύγουστος 15.

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ» (λιβ.) Χουλένων 18.000 τόν. Αγγλίαν, Κόντινεντ, Σκανδινανίαν 5% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 10.

«ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ» Περσικόν Κόλπον 53.000 τόν. Γερμανίαν 20% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 10.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΑΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 35.000 τόν. Γκάλιαν 18½% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 12.

«ΕΝΤΟΝΑ ΙΩ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 15.000 τ. Ιταλίαν 10% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 10.

«ΑΛΤΙΩ» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 19.000 τόν. Μαδαγασκάρη δύο ή τρία συνεχή ταξίδια είς βάση Ίντασκειλ, Αύγουστος 24.

«ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ» (λιβ.) Μπεζάνια 18.000 τόν. Μπουένος Αΐρες 21½% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 25.

«ΚΟΣΜΙΚ» (μικτόν λιβ.) Περσικόν Κόλπον 45.000 τόν. Σιράχα (Ταϊλάνδη) 10% έπατον Ίντασκειλ, Αύγουστος 18.

SEABROKERS, INC.
45 ROCKEFELLER PLAZA * NEW YORK, N.Y. 10020

TELEX: RCA 22 4688 22 4689 I.T.T. 42
TELEPHONE: 212-582-3711

CABLE: SEABROKERS, N.Y.
0344 42 0375 W.U. 25 522 62 266

Hymns τῶν Ἑληνικῶν Πλοίων

ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	έλληνικά συμφέροντα	68	40000	εἰς Κούρε υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	έτ. «Σηγουαΐς»	29	1943	έφθ. Μονρόδια 2 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.	έτ. «Εδέμαια»	58	8952	ανεκ. Πούλο Μπούκομ 10 'Ιουλ. διά Χοινκάγκ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)	έτ. «Χερουβεῖμ»	53	12223	έφθ. Γκρέντζμασθ 8 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Ι. ΞΥΛΑΣ	έτ. «Σάλιξ»	40	2912	ανεκ. Ρεοΐφ 30 'Ιουλ. δι' Ισπανιαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	ανεκ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Τούνινιθέρσαλ»	44	1920	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ. (διά Θεοσαλονικν)
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Σάντα Αναστασία»	56	7516	έφθ. Λεγκόρ 19 'Ιουλ. (ἐπισκευαι)
ΑΓΓΙΑ ΑΝΝΑ	Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	Α. Τούντας κ.λ.π.	49	1528	έφθ. Ντωρμπαν 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	50	2484	έφθ. Λουλέα 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ	έτ. «Ταιμάρα»	43	2809	διπλή Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Γαλάτοι
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	54	6498	ανεκ. Καράται 31 'Ιουλ. διά Μασσαλιαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Κ. Μ. Α. Μαριτάιμ»	55	8450	έφθ. Σαντος 4 Αύγ. (ΕΠΙΔΗΘΗ)
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	έτ. «Άρμενιστης»	68	20500	ανεκ. Λας Πάλμας 1 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Αντρεδιρζιν»	51	7066	ανεκ. Μπανγκάκαρ 2 Αύγ. διά Μαντράς
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	Ι. Κατοπίπης	37	1272	έφθ. Σαλέρνο 1 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Βιομάρια»	62	16565	υπό παραλαβήν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ρούσσος - Μπαλόππης	29	2569	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Γ. Άποστολόπουλος	17	1860	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΘΕΡΑΠΩΝ	έτ. «Σαν Θεράπων»	46	7205	έφθ. Ήστ Λόντον 22 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	έτ. «Κύρλει»	44	1902	έφθ. Μπορντώ 29 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πλο Πάρντον»	59	8067	ανεκ. Σεμπού 22 'Ιουλ. διά Λεγκάσπη
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκοι»	55	6548	έφθ. Βενετίαν 29 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ν. Βλάχος - Μ. Μακρυνός	46	2414	έφθ. Κολομπο 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ντάμκα»	51	2029	ανεκ. Τρινινταν 1 Αύγ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	έτ. «Ντελαγκάρτσιοι»	53	11558	διπλή θέρονταν "Αιλαντ 23 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. (ἐπισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	57	9921	ανεκ. Χάμπτον ρόδς 22 'Ιουλ. δι' Ιταλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Γ. Φουντουλάκης-Ν. Νοταράς	21	2725	ανεκ. Καράται 3 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	ανεκ. Χάμπτον ρόδης 9 Αύγ. διά Χάμπτε
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Πούνινιθέρσαλ»	46	1892	διπλή Ούδαντ 6 Αύγ. δι' Αμβούργον
ΑΓΛΑΙΑ'	έτ. «Φράνκο»	38	1333	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ	έτ. «Άνδιλι»	35	3724	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΑΔΩΝΙΣ	έτ. «Άδωνις»	59	12046	ανεκ. Μπράουνονδιλ 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Ζαχάρης - Βασιλάπης	44	1545	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ	Σιγάλας - Πλατηνή	31	2992	ανεκ. Κάρδιφ 4 Αύγ. δι' Αρχάγγελον
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	έτ. «Μαρφουντάνα»	52	6333	έφθ. Ραγκούν 1 Αύγ.
ΑΘΕΝ	έτ. «Γκρικού»	46	4984	έφθ. Πορτ Σουδάν 5 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Αστρα Μαρινέρο»	51	2699	έφθ. Αμβούργον 7 Αύγ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σελομάρ»	59	8132	ανεκ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. δι' ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Τρανοπασίφικ»	56	2863	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'	έτ. «Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερικής»	53	3575	ανεκ. Μη. Αύρες 16 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΤΗΣ	έτ. «Οκεανία»	59	9010	έφθ. Γιοκασίδης 6 Αύγ.
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άθλητις»	45	7664	ανεκ. Σιγκαπούρων ρόδης 12 'Ιουλ. διά Γουαμόπα
ΑΙΓΑΙΟΝ	έτ. «Άθλος»	45	13570	ανεκ. Βανκούμερ 2 Αύγ. διά Κεύλαννην
ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Αίτζιαν»	44	8481	έφθ. Βομβάνη 7 Αύγ.
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	έτ. «Καμέδε»	53	12296	υπό παραλαβήν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	ανεκ. Λονδίνον 2 Αύγ. διά Κων) πολιν
ΑΙΤΩΛΙΑ	έτ. «Πόρτο Νασιονάλ»	62	11063	ανεκ. Τάουνονδηλ 30 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΤΩΛΙΑΣ	έτ. «Σαρόνικ»	61	14431	ανεκ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Ναγκόγια
ΑΚΡΩΤΗΡΙ	έτ. «Μορένια»	57	9175	ανεκ. Νιούκαστολ (Άντρτρ.) 30 'Ιουλ. διά Ναγκόγια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σηγουαΐς»	52	1534	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Αστροπροπίτοιο»	49	4297	άργει Σύρον ρόδης 3 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	Θ. Παπαδόπουλης	48	8783	ανεκ. Βενετίαν 8 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	έτ. «Ελαρέατ»	59	9735	έφθ. Ήστ Λόντον 20 'Ιουλ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Ζ.	Στρατης Ανδρέαδης	44	7207	έφθ. Ελευσίνη 10 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	Δ. Ξανθόπουλος κ.λ.π.	46	2103	ανεκ. Πειραιά 2 Αύγ. διά Λονδίνον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.	έτ. «Ηλιος»	55	8280	ανεκ. Ντακάρ 2 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	άδ. Τσουρινάκη	39	3375	ανεκ. Τριπολίν (Λιδύης) 28 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΙΑ II	έτ. «Μορτέρο»	47	1597	ανεκ. Αύγυστου 5 διά Λιβερπουλ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Εμπρός»	54	7234	έφθ. Παρανάγκουα 2 Αύγ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΤΩΝΗΡ	έτ. «Αλιάκμων»	57	8018	ανεκ. Βίλμπικτον (Β.Κ.) 7 Αύγ. διά Βακαρατσού
ΑΛΙΑΡΤΟΣ	έτ. «Αργώ - Ελλάς»	58	8077	ανεκ. Μπορντώ 31 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν
ΑΛΚΙΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Ντάναγκελ»	43	7070	ανεκ. Σιγγαπούρων ρόδης 24 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόδου»	60	9959	έφθ. Λας 'Υνιον 26 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουαΐς»	53	1886	ανεκ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. διά Μη. Αύρες
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Αλκυωνία»	49	5049	ανεκ. Πουλό Μπούκομ 6 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	ανεκ. Βομβάνη 26 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαδίτα»	42	7272	ανεκ. Ντακάρ 29 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	ανεκ. Μπαγκόκ 29 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεάσο»	42	6967	ανεκ. Ντακάρ 29 'Ιουλ. διά Νοθερωσίκον
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τάνκερ φ Θασιλίτις»	53	12897	ανεκ. Αστόριο 30 'Ιουλ. διά Γκουαγιακήλ
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	έφθ. Νοθερωσίκον 5 Αύγ.
ΑΛΤΑΙΓ' Ρ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	ανεκ. Αύγυστου 5 Αύγ. διά Λιβερπουλ
ΑΛΩΑ	έτ. «Στέλλα»	39	1830	ανεκ. Σιγγαπούρων ρόδης 7 Αύγ. διά Καράτοι
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	έφθ. Θεσσαλονίκην 18 'Ιουλ.
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «Ιόνιαν Ρομάνο»	49	2166	ανεκ. Πόρτ Αθέουρο 26 'Ιουλ. διά Γκουάντα
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Πάρωναν»	55	1962	ανεκ. Νεάπολιν 21 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)	έτ. 'Εθν. 'Ελλ. Γραμ. 'Αμερ.	52	17042	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	47	1514	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΠΙΕΛΟΣ	έτ. «Πόσουλη»	47	2193	έφθ. Αντζελες 29 'Ιουλ.
ΑΜΥΝΑ	έτ. «Αμυνα»	49	3809	διπλή Κων) πολιν 11 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζίπ»	45	5838	έφθ. Σουεζ 8 Αύγ.
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)	έτ. «Γρανίκι»	58	12772	έφθ. Κολόμπο 31 'Ιουλ.
ΑΝΑΣ	έτ. «Ανάδη»	55	8519	ανεκ. Πούλο Μπούκομ 23 'Ιουλ. διά Κεύλανην
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Νόρδερν Μαρίντ Κάρπ.»	59	8084	ανεκ. Καζαμπλάκα 6 Αύγ. διά Σουπδίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Εύσταθιου	52	2039	ανεκ. Μπαχρέιν 30 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ	έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	έφθ. Σουεζ 28 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)	έτ. «Ντάλια»	45	6712	ανεκ. Μένα 'Αχμαντ 18 'Ιουλ. διά Τοκουγιάμα
ΑΝΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	ανεκ. Χόγκ Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Σιγγαπούρων
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «Ενομένα»	45	7144	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Ανέττα»	54	1503	ανεκ. Λός 'Αντζελες 1 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	ανεκ. Υμουντέν 30 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Τίτικα»	47	2111	έφθ. Κέιπ Τάουν 8 Αύγ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.	έτ. «Μαράστρο»	35	1512	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Φ.	έτ. «Εφ. Ναθάλλ»	47	5932	ανεκ. Τζακάρτα 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΑΝΙΣΙΕΣΙΩΝ ΝΤΑΙΗ	έτ. «25η Μαρτίου»	48	4804	ανεκ. Κούπε 8 Αύγ. διά Χοινκάγκ
ΑΝΝΙΤΑ	έτ. «Διαμάντων»	46	8047	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	53	2220	ανεκ. Κόμπο με 6 Αύγ. διά Ντωρμπαν
ΑΝΤΖΕΛ	έτ. «Μαρκόβισταν»	52	12113	έφθ. Είλατ 3 Αύγ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	έτ. «Αγγελικά πτερά»	58	9585	ανεκ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Κοριάννα»	59	9584	ανεκ. Αμβούργον 31 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Αρμελόδρο»	57	12558	διπλή Ακρωτήριον 1 Αύγ. διά Μπαντάρ Μαχσάκρ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Φιλία»	59	24716	ανεκ. Κούρε υπό 6 Αύγ. διά Σούντοβαλ
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Βιομάρ»	49	7832	έφθ. Βομβάνη 8 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	36	2175	έφθ. Κούρε υπό 8 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Βιομάρ»	46	2957	έφθ. Βομβάνη 8 Αύγ.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Πανάκραντος»	38	1832	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	έφθ. Μομπάσα 7 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενσιάνα»	61	10952	έφθ. Νταϊρέν 27 'Ιουλ.
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «Αθήνιαν»	57	9744	άνεχ. Κολούμπιο ρίβερ 16 'Ιουλ. διά Χυλλά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκράντε»	61	11122	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΣ	έτ. «Σηνούαΐνς»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Πορνέζ»	67	16210	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Κόμπε
ΑΡΑΜΠ ΓΟΥΟΡΑΝΤ	Έω. Λάτσης	24	3682	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Εμπρός»	46	5382	άργει Πειραιά από 30 Σεπτ. (ΕΠΩΛ. εις άλλοδαπούς)
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Ετόλικα»	56	8823	έφθ. Βενετίαν 6 Αύγ.
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Αργολίς»	45	8163	έφθ. Δάντσιχ 23 'Ιουλ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάλιγκι»	61	13553	έφθ. Φιλαδελφειαν 8 Αύγ.
ΑΡΓΟΣΤΟΙ II	Δ. Βασιλάτος κ.λ.π.	49	1076	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπην. Ντεβελόπεμπντ»	58	10392	άνεχ. Ντουλούθ 5 Αύγ.
ΑΡΓΩ ΝΑΒΙΣ (δ.)	έτ. «Λεωνία»	51	9488	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 4 Αύγ. διά Μακόρις
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπην. Ντεβελόπεμπντ»	58	10391	έφθ. Ταιδάν 14 'Ιουλ.
ΑΡΗΣ III (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	άνεχ. Κοοίν 3 Αύγ. διά Γιοκαίσι
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνονπους»	57	11897	άνεχ. Σύλτ 5 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «Μερκάντε»	38	5030	ΕΠΩΛΗΘΗ πρός διάλυσιν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάουν»	46	7783	έφθ. Τοιταγκόκην ρόδς 4 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	6631	έφθ. Τομπάτα 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνωας»	45	8422	άνεχ. Αύγούσταν 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Νέαρχος»	51	9942	έφθ. Δάντσιχ 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Άστρο Ρεινάντε»	54	4996	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	έφθ. Πόρτ Σουτεγχαμ 6 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνούεστρο»	47	6780	έφθ. Ρίζερ Χούγκλι 5 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Φρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. "Αγ. Βικέντιον 7 Αύγ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Μαρθουέλο»	37	6704	έφθ. Κριστομπάλ 11 'Ιουλ.
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Αριών»	38	3570	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΑΡΙΩΝ	έτ. «Κονζάρο»	50	2339	άνεχ. Νέαν Υόρκην 7 Αύγ. διά Πουέρτο Μάριος
ΑΡΚΑΣ	έτ. «Ερμῆς»	44	7138	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Αλγερίου
ΑΡΜΑ	έτ. «Άρμα»	58	9364	άνεχ. Αμοτερίνα 1 Αύγ. διά Λά Παλίς
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Άρμαρ»	46	5089	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ειπρός»	43	2905	έφθ. Αμέρεραν 8 Αύγ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονια»	61	9443	άνεχ. Πίκο 20 'Ιουλ.
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεξία»	48	3783	άνεχ. Μαντάγκ 6 Αύγ. διά Λάση
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάπη»	48	3675	άνεχ. Πούλο Μπούκου 6 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	55	1875	έφθ. Κον (Κων) πολίν 29 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Αρτεμίς»	50	8785	έφθ. Βομβάνη 28 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Βανκούερ 7 Αύγ. διά άνατ. άκτην ΗΠΑ
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΤΖΥ	έτ. «Νίκτα»	47	3591	διπλήθε Κων) πολίν 3 Αύγ. διά Σαμοσύντα
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Άρχαγγελη»	63	15983	άνεχ. Τοιμπά 5 Αύγ. διά Οζάκαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασώματοι»	60	10142	έφθ. Οζάκαν 7 Αύγ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολυμπούς»	66	16142	έφθ. Αμέρεραν 3 Αύγ.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπαγκουσι»	68	25755	άνεχ. Καζαμπλάνκα 2 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμπού	51	15961	άνεχ. Αιλ οφ Γκραίν 1 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	2284	άνεχ. Σιγγαπούρουν ρόδς 24 'Ιουν. διά Εύρωπην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντζελίκατλη»	51	7594	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίτης»	50	7657	εις Σάντερλαντ από 9 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Σανχερούθειμ»	54	5605	άνεχ. Βενετίαν 1 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	48	1955	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.
ΑΣΠΑΣΙΑ	Γκούμας	39	1007	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «Άλαντζε»	48	2577	άνεχ. Κολόμπα 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΣΤΡΟΜΑΡ	Ραφ. Δ. Μελαχροίνδ & Yioi	47	2465	έφθ. Βαλένθια 27 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	51	1851	έφθ. Μασαλιάν 6 Αύγ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άστρο Άσκεντέντε»	47	7173	έφθ. Μομπάσα 27 'Ιουλ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Άλις»	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΠΛΑΔΑΙΑ	έτ. «Άσλαν»	56	6156	άνεχ. Κολόμπα 4 Αύγ. διά Βιζαγκαπατάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	55	1935	άνεχ. Λάγκος 2 Αύγ. διά Ταράντο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Βλαμανί»	55	1962	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΤΤΡΟΜΗΤΟΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	έφθ. Ειδονυμάουθ 4 Αύγ.
ΑΤΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άλις»	44	7204	άνεχ. Μπορτνά 2 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	άνεχ. Πόρτ Τζέφερσον 7 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Λάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	εις ταξίδια Μπατάνζας - Ντουμάι
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Εύροσιπγκ»	53	6160	ύπο παραλόδων
ΑΥΑΛΙΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	53	12305	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ. διά Σούμπικ Μπαίν
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηνγουαΐνς»	54	1747	διπλήθε Κων) πολίν 31 'Ιουλ.
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτ»	53	1028	άργει Πειραιά από 19 Μαΐου
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Αφοβός»	68	35477	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ. διά Μπιλμπάρ
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Πλανέζ»	65	21505	άνεχ. Μόζι 3 Αύγ. διά Βανκούερ
	έτ. «Λανάντο»	41	5295	έφθ. Σαδόνα 31 'Ιουλ.

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

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.		έτ. «Γκόλφο 'Αζούλ»	62	10741	άνεχ. Πούλο Μποϊκού 5 Αύγ. διά Τόκο
ΒΑΣΙΛΗΣ		έτ. «Μάγια»	43	5331	έφθ. Σάντος 17 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Αστρο Νοεμέστρο»	55	10825	άνεχ. Γένοβαν 4 Αύγ. διά Νοβορωσίοκν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΆΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Τρανασσεάνικ»	56	21716	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)		έτ. «Θεμιοτοκλής»	27	16435	έφθ. Μάλταν 9 Αύγ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		έτ. Γουδράντ Μπριλιάνσι	59	43373	άνεχ. Ράτς Τανόύρα 25 'Ιουλ. διά Μιλφορντ Χάφεν
ΒΕΓΑΣ (δ.)		έτ. «Κάνοπος»	58	20958	άνεχ. Μπανιας 28 'Ιουλ. διά Ουάιτγκεϊτ
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		Γιουνιδέρσολ Κάρυκο	45	1892	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Άστρο Μαέστρο»	58	13068	άνεχ. Τζιμπούτι 16 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.		έλληνικό συμφέροντα	49	2334	άνεχ. Αύγουστον 5 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (δ.)		έτ. «Βιργίνια»	57	11623	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Βατούμ
ΒΙΡΜΑ		έτ. «Αστρο 'Ασσύαντε»	54	6132	άνεχ. Τάμπα 31 'Ιουλ. διά Μάρτιντελ Πλάτα
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΒΡΟΥΛΙΑΙΑ		έτ. «Δημητρό»	56	8416	έφθ. Βομβάν 28 'Ιουλ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ		έτ. «Πιξίς»	59	9466	έφθ. Γιοκοκάμαν 5 Αύγ.
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ		έτ. «Επος»	43	7276	άνεχ. Ντακάρ 7 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)		έτ. «Μποτάρε»	61	18483	έφθ. Διοσαθώνα 25 'Ιουλ.
ΓΑΛΗΝΗ		έτ. «Γαλήνη»	60	8104	έφθ. Γκόττεμπουργκ 3 Αύγ.
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ		έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. Λας Πάλμας 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΓΕΡΑΝΙΑ		έτ. «Γαλήνη»	56	6424	άνεχ. Σάρφι 19 'Ιουλ. διά Βουλγαρίαν
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Λ.		Σπυρ. & Γερ. Λάλης	50	1550	άνεχ. Μελίλα 2 Αύγ. διά Βάρρι
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διήλθε Όυσάντ 8 Αύγ. διά Κων
ΓΕΩΡΓΙΑ		Δρογγίτης - Χατζοπούλου	20	1112	πολιν εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Β. Λιθανδός	51	7564	άνεχ. Τομάτα 23 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Χρ. Σαρλής	48	1529	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)		έτ. «Μίνωας»	48	10928	διηλθε Μπρούνωμπούτελ 2 Αύγ. διά Ροστόκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η (δ.)		έτ. «Δήμητρα»	39	6713	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Μίνωας»	58	16697	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Ενοενάτο»	56	8818	έφθ. Ειδούμασύθ 5 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. «Μαργκουάρντια»	68	9070	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		Στρ. «Ανδρεάδης	43	7176	άνεχ. Τσάλνα 6 Αύγ. διά Κολόμπο
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Καναδίστα»	60	40908	έφθ. Χάρυκ Αίλαντ 8 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Χουμανίτας»	63	11194	έφθ. Σορέλ 24 'Ιουλ.
ΓΙΝΑ		έτ. «Μαΐφερ»	52	10081	έφθ. Νεάπολιν 4 Αύγ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ		έτ. «Γκρένγκομαρ»	53	4049	άνεχ. Ντακάρ 31 'Ιουλ. διά Ταμπού
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ		έτ. «Μπαινγιολένα»	54	3146	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΓΚΑΝΝΕΤ		έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Μομπάσα 6 Αύγ.
ΓΚΙΑΚΑΣ		έτ. «Μπάχιος Σαλίνας»	42	7297	έφθ. Γιοκαΐσι 4 Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πίνδος»	48	2358	άνεχ. Νεάπολιν 1 Αύγ. διά Τορόντο
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΤ		έτ. «Μαρβαλόρα»	58	18998	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΛ (δ.)		έτ. «Αστροκαρίτσια»	30	2838	άνεχ. Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Χοντέίντα
ΓΚΟΥΤ ΧΟΥΠ		έτ. «Πλευρόμάρ»	56	21049	διηλθε άκρα. Καλής Επιδίδος 27 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ		έτ. «Φράγκυμουτζ»	49	2641	έφθ. Χόγκ Κόρκ 4 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΕΝΤ		έτ. «Ολίναρες»	57	9132	έφθ. Νιουκαστόλ (Άστρο) 1 Αύγ. διά Καλλάδο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓΙΜ		έτ. «Μέντη»	45	3826	έφθ. Βιρτούτο 4 Αύγ.
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡ (δ.)		έτ. «Ρόμπλο ντε 'Ορο»	62	15381	άνεχ. Μόζι 29 'Ιουλ. διά Γκέραλτον
ΓΚΡΕΤΑ		Ίω. Λάτονς	52	11580	διηλθε Κων
ΓΚΡΟΥΤΕ ΜΠΙΡ (έπιδ.)		έτ. «Ντορικάτ»	47	2533	πολιν 7 Αύγ. διά Τουάφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ		Ίω. Λάτονς	44	9892	διηλθε Μπρούνωμπούτελ 5 Αύγ. διά Ράοχε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΒΕΛΤΥ		έτ. «Γ. Γκλέιντη»	52	15675	διηλθε Έιναντανα ΙV' ώς μετωνομάσθη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ		έτ. «Όπαλ»	68	22550	έφθ. Γένοβαν 27 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΑ		έτ. «Ονυζ»	68	22550	εἰς Κούρε, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλ»	52	15729	άνεχ. Κούρε 6 Αύγ. διά Πόρτ Χέντλαντ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII		έτ. «Ηρών»	61	15979	έφθ. Αμβούργον 5 Αύγ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7227	άνεχ. Ντωρέτζο Μαρκές 5 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)		έτ. Ιστρος Κ.Λ.Π.	52	1549	άνεχ. Μασσαλίαν 6 Αύγ. διά Χάιφα
ΔΑΝΑΟΣ		έτ. «Μαργκουάρντια»	55	12146	έφθ. Τοιταγκόγκ 30 'Ιουλ.
ΔΑΦΝΗ		έτ. «Δανάδς»	39	4565	άνεχ. Λισσαθώνα 30 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
ΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Δάφνη»	54	5957	έφθ. Μπρέμερχαφεν 5 Αύγ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		Μαρκαντούνακης	48	1553	άνεχ. Αιμέρεραν 7 Αύγ. δι' Αγ. Νικόλαον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.		έτ. «Αιολία»	59	9312	άνεχ. Ντωρέτζο 2 Αύγ. διά Σιγγαπούρην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Λ.		έτ. «Βέλκος»	37	2002	διηλθε Κων
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.		έτ. «Κέα»	47	5135	άνεχ. Κέιπ Τάουν 31 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΔΕΣΠΟΥ		έτ. «Άγ. Παρασκευή»	43	7359	έφθ. Πόρτ Εβεργκλέιντς 1 Αύγ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)		έτ. «Ιόνικη»	44	7265	άνεχ. Λονδίνον 30 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΟ (δ.)		«Σιππιγκ Ντεβέλομπεντη»	63	16417	άνεχ. Ντάντζες 29 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)		«Σιππιγκ Ντεβέλομπεντη»	64	16417	άνεχ. Λισσαθώνα 3 Αύγ. διά Λιθύνην
ΔΗΜΗΤΡΗΣ		έτ. «Διολος»	61	9326	εἰς Χοινκάγκ από 25 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.		έτ. «Φρογούνινες»	55	3534	άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 2 Αύγ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	63	10524	έφθ. Κόμπε 6 Αύγ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΓΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π "ΑΝΤΩ"

Καθημερινός δροσ 8.45 π.μ. διά:

ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ

Α/Π "ΑΠΟΛΛΩΝ",

Καθημερινός δροσ 9 π.μ. διά:

ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ —

ΣΥΡΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

*Επιστροφή Αθηναράν.

"ΜΙΑΟΥΛΗΣ", Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ", —

*Εκάστηρ Δαυτέρων:

δροσ 11 : διά ΚΥΘΩΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΩΝΟΝ —

ΚΙΜΩΛΟΝ — ΜΗΛΟΝ

*Εκάστηρ Τρίπον:

δροσ 13 : διά ΜΥΚΟΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

» 17 : διά ΣΥΡΟΝ — ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

*Εκάστηρ Πάρητηρ:

δροσ 13 : διά ΣΦΗΝΟΝ — ΜΗΛΟΝ — ΙΟΝ — ΟΙΑΝ ΘΗΡΑΝ

» 13 : διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ ΚΩ — ΡΟΔΟΝ

*Εκάστηρ Σάββατον:

δροσ 13 : διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ —

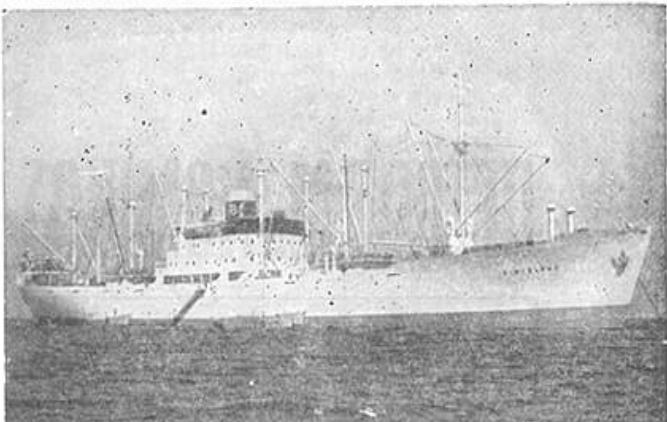
ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΑΓ. ΚΗΡΥ-

ΚΟΝ — ΠΕΙΡΑΙΑ

» 18 : διά ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ — ΧΙΟΝ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρβα»	44	13488	άνεκ. Δουνκέρκην 5 Ιουλ. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	Δημ. Κυριακού	38	2996	εις Λορέντζο Μαρκές ἀπό 4 Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεκ. Αύγουστον 1 Αύγ. διά Μη. "Αὔρες
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	άνεκ. Μένα Αχαρντι 7 Αύγ.
ΔΗΜΟΣ	'Αχ. Χαλκούπος	43	7244	έφθ. Ρίθερ Χούγκλου 7 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΕΙΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Αδκαδία»	43	7260	έφθ. Πειραιᾶ 29 Ιουλ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντής»	42	6946	εις Τζέντα ἀπό 19 Ιουν.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΙΑΜΑΝΤΟΣ	έτ. «Φράνκο»	22	1754	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Πούλο Μπούκορ 5 Αύγ. διά Ταϊταγκόκη
ΔΙΟΝΥΣΗΣ Α.	Σπ. & Γερ. Λάλης	50	1515	άνεκ. Λύμπεκ 3 Αύγ. δι' "Αρχάγγελον"
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Τζέμινι»	60	13335	άνεκ. Ντακάρ 31 Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΔΙΡΦΥΣ II	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	59	7801	έφθ. Νεάπολιν 23 Ιουλ.
ΔΙΩΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	έφθ. Λίθερπουλ 2 Αύγ.
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	έτ. «Μαρβάλορ»	52	12132	έφθ. Γένοβαν 6 Αύγ.
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πλαγκίπος»	49	11771	διπλήθε Μάγχην 4 Αύγ. διά Νύνασχαμ
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πάν· Οσεαν»	25	3297	άνεκ. "Αντεν 2 Ιουλ. διά Σουέζ
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρσίμα»	49	4721	έφθ. Ρουέν 25 Ιουλ.
Ε. ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	έτ. «Χένκιφ»	42	7388	άνεκ. Ντωμπαν 5 Αύγ. διά Ντακάρ
ΕΒΒΕΡΕΣΤ	έτ. «Γουβέλντ Γουάιντ»	43	7131	εις Μπάνανγκαρ ἀπό 25 Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ	Σ. Νταΐφάς κ.λ.π.	21	2988	έφθ. Βιρτούτων 4 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	έφθ. Γουαμπά 14 Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	'Αφοι Καρμίρ	44	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	Σ. Μπιλίνης	48	3269	έφθ. Λονδίνον 2 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μαντόμεν»	49	4841	έφθ. Ρόττερνταν 6 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεκ. "Ολυμπαν (Δ.Α.)" 19 Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	άνεκ. Σαβόνα 2 Αύγ. διά Μπρέμερχαφεν
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Άλπιπον»	52	4392	έφθ. Γένοβαν 4 Αύγ.
ΕΚΤΩΡ	Ε. Σαρλάς κ.λ.π.	50	2718	άνεκ. Γλασκώβην 9 Αύγ. διά Λίθερπουλ
ΕΔΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	άνεκ. "Αντεν 4 Αύγ.
ΕΔΕΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	άνεκ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Βόλον
ΕΔΕΝΑ Μ.	έτ. «Χουελέλεν»	58	5729	άνεκ. "Ντάκαμ 2 Αύγ. διά Νταλουζή
ΕΔΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	έφθ. Πειραιά 27 Ιουλ.
ΕΔΕΝΗ	Π. Α. Στεφανής	39	1742	άνεκ. Θέστα 29 Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΔΕΝΗ	έτ. «Ανδρία»	48	8430	εις Κάνταλο ἀπό 8 Ιουν.
ΕΔΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιότο Ριος»	52	12228	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ. διά Νταλουζή
ΕΔΕΝΗ	έτ. «Αλάντζε»	47	2548	άνεκ. Χόνκ Κόνκ 1 Αύγ. διά Νταϊρέν
ΕΔΕΝΗ ΚΥΡΙΑΚΟΥ	έτ. «Ελεν»	39	2958	εις Μούρος Μπαιν ἀπό 7 Μαΐου
ΕΔΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνως»	49	11389	διπλήθε Κων) πολιν 3 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΕΔΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελευνιμαρί»	58	6172	άνεκ. Γένοβαν 27 Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΕΔΕΝΗ Σ.	έτ. «Μάρφελζ»	48	3829	άνεκ. Μη. "Άρδες 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΔΕΝΗ Τ.	έτ. «Τούνελ»	46	2680	άνεκ. Ούλου 17 Ιουλ. διά Θεσ) νίκην
ΕΔΕΥΘΕΡΙΑ	Λ. Δ. Γορδελάς κ.λ.π.	46	2271	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΔΕΥΘΕΡΙΟΣ	Η.Δ. Τομπούλης	29	2581	έφθ. Αμπιτζάν 29 Ιουλ.
ΕΔΕΥΣΙΣ	Κ. Μπάστας & Σιά	21	1549	άργει Πέραμα ἀπό 2 Απρ. 1967
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θηρεοία»	47	3596	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Ταϊθάν
ΕΛΙΡΕ	έτ. «Μάουνπιτλέζαντ»	44	5554	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 2 Αύγ. διά Κίναν
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7186	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Αύγ. διά Ταϊταγκόκη
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντζε»	48	2548	έφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανοπασιφίκη»	56	2862	άνεκ. Λέγκονταν 30 Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	43	7989	έφθ. Καράτοι 8 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΝΤΕΡ	Τρανοπασιφίκ	62	6666	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 6 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΟΡΕΛ	Τρανοπασιφίκ & Γιουνιβ.	61	7293	άνεκ. Σαβάναν 6 Αύγ. διά Κόρρους Κρίστι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Αστρο Φίρεμε»	54	8121	άνεκ. Ντακάρ 28 Ιουλ. διά Κολόμπο
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανοπασιφίκ & Γιουνιβ.	60	7293	έφθ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	44	7989	άνεκ. Νέαν Υόρκην 19 Ιουλ. διά Καράτοι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	62	6659	έφθ. Κολόμπο 6 Αύγ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝΠΙΜΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7989	έφθ. Καλκούτταν 22 Ιουλ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	44	7293	άνεκ. Τσάρλεστων 7 Αύγ. διά Μπάραν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7989	έφθ. Μομπάσα 1 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιθέρσοαλ»	57	7068	άνεκ. Αντεν 28 Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	εις Βουβάν στο 25 Μαΐου (έπισκευα)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεκ. Ντάκαρταν 27 Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ	«Σ. Κουμάνταρος»	68	8500	εις Σκαραμανκά ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανοπασιφίκ	56	7510	άνεκ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανοπασιφίκ	56	7510	άνεκ. Νέαν Υόρκην 28 Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 2 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανοπασιφίκ»	57	7063	άνεκ. Καλκούτταν 8 Αύγ. διά Κόρρους Κρίστι
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	έφθ. Κων) πολιν 4 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεκ. Μπάρι 12 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (λάινερ)	έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	έφθ. Σαουθάμπτον 9 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Κανάρης»	55	8140	διπλήθε Μπρουνόμπούτε 5 Αύγ. διά Ροστόκ

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

ΕΛΩΝΑ	Π. Παππῆς & N. Κουκουνᾶς	25	4004	έφθ. Βρέμπν 29 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππῆς & N. Κουκουνᾶς	46	3472	έφθ. Κολομπο 6 Αύγ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Μάχη»	48	2474	προσάρτειν έξωθι Λατάκια 21 Δεκ.
ΕΛΠΙΣ Η..	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μαρίτ.»	46	2957	διπλής Μπρούναμπουτελ 28 'Ιουλ. διά Ροστόκ
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Εμμα»	48	3623	διπλής Παναμά 3 Αύγ. διά Πουσάν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Βαλιέντε»	57	20736	ύπο παραλαβήν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Αστρομερίτο»	54	8146	διπλής Παναμά 22 'Ιουλ.
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	«Λ. Κολοκοτρώνης»	65	37338	άνεκ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιβύης)
ΕΡΑΤΟ (δεξ.)	έτ. «Μαιύψερ»	52	10081	άνεκ. Νεάπολιν 31 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτσης	35	23580	εἰς Πειραιά ἀπό 18 Απρ. 1967
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗΝ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	66	48083	έφθ. Ρόττερνταμ 31 'Ιουλ.
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρεσολ»	44	2872	έφθ. Λιασσαδίνα 5 Αύγ.
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανομούντο»	52	15925	άνεκ. Αμβούργον 31 'Ιουλ. διά Λιβύην
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Άργυρόδη»	42	5312	έφθ. Γόνδια 2 Αύγ.
ΕΣΠΕΡΕΙΟΣ (δ.)	έτ. «Αργοκόλια»	58	12168	άνεκ. Φορταζέστα 2 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. «Ελευθερίδης»	54	10261	άνεκ. Λέγκορν 30 'Ιουλ. διά Μάλμε
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	51	15800	άνεκ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ. διά Καραϊβικήν
ΕΥΤΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	10867	διπλής Κων/πολιν 29 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΤΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Αστρο 'Ακόρντε»	61	8999	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ.
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	άνεκ. Ναγκόρια 2 Αύγ. διά Φιλιππίνες
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	άνεκ. Λουάντα 30 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΥΔΩΡΑ	έτ. «Εύδώρα»	48	2358	άνεκ. Ντώρμπαν 1 Αύγ. διά 'Ειλάτ
ΕΥΔΩΛΙΑ	έτ. «Κόνιορτη»	44	7255	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Αύγ. διά Ναγκόρια
ΕΥΔΑΛΙΑ	έτ. «Καλιρέφη»	54	2198	διπλής Μπρούναμπουτελ 14 'Ιουλίου διά Ταλίν
ΕΥΡΙΔΗΣ	έτ. «Εύριδης»	43	2972	άνεκ. Άλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ. διά δυτ. Αφρικήν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	6132	έφθ. Τζακάρτα 31 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	6373	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	61	9659	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλασον»	56	8985	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Ταόρλεστων
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	διπλής Παναμά 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	6288	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Τάμπην 6 Αύγ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	9095	άνεκ. Μούπασα 16 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσια»	65	9844	εἰς Πειραιά ἀπό 15 'Ιουν.
ΕΥΧΑΡΙΣ	F. Τζώρτζης & K. Συκιάς	10	1165	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ. διά 'Ελλάδα
ZAN	έτ. «Μαργαρώνη»	43	7249	
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Αστρογκουάρντια»	49	21867	έφθ. Αδελαΐδα 7 Αύγ.
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	έφθ. Βακαματσού 5 Αύγ.
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	Ζαχάρης - Βασιλάς	49	1791	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15645	άνεκ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 31 'Ιουλ. διά Ιμιγχαμ
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεκ. Πούλη Μπούκομ 7 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Αδελφόπτης»	52	11901	άνεκ. Βανκούθερ 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ Π.	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεκ. Αμβούργον 19 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ	έτ. «Πλάλμπρος»	47	2287	άνεκ. Αγύουστον 5 Αύγ. διά Καλαμάτα
ΗΡΩΝ II	έτ. «Σκαραμαγκάδη»	47	7356	έφθ. Μαυρίκιον 7 Αύγ.
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	N. Δ. Καρατζής	44	1815	άνεκ. Κολόποι 16 'Ιουν. διά Ταιγκτάσ
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Βουλκάνη»	66	21347	έφθ. Αμδέρσαν 13 'Ιουλ.
ΘΑΛΕΙΑ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Χιροκάτα 6 Αύγ.
ΘΕΛΗΣΙΕΣ	έτ. «Μπλού Χάντρα»	44	1662	άνεκ. Πόρτ. Αρθουρον 16 'Ιουλ. διά Σιμπενίκ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ισότης»	59	12031	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουλ. διά 'Οξελοσούντ
ΘΕΟΔΩΡΑ	έτ. «Ιόνιον»	44	7258	έφθ. Ναγκαπατινάμ 11 'Ιουλ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. «Μαρβίδαι»	43	7236	άνεκ. Ντάκαρ 24 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	Δ. Θ. Κυριακός	59	2746	ύπο παραλαβήν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	'Αφοι Λάλην	50	1507	εἰς Αλη ἀπό 21 'Ιουν.
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκορόνα»	61	16561	έφθ. Βανκούθερ 8 Αύγ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	έτ. «Θεοφανώ»	63	15982	έφθ. Ντουλούθ 2 Αύγ.
ΘΕΩΡΙΣ	έτ. «Ποσειδωνία»	58	15895	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. διά Σαταχίν
ΘΗΡΑΙΟΣ	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	49	8311	άνεκ. Μπαλίκπαν 15 'Ιουν. διά Τζακάρτα
ΘΗΣΕΥΣ	'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Λός Πάλμας 8 Αύγ.
ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Λότζα»	35	2680	διπλής Μπρούναμπουτελ 26 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΘΩΜΑΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	άνεκ. Τακοράντι 4 Αύγ. διά Βενετίαν
ΘΩΜΑΣ Ι. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραίτσα»	65	40043	έφθ. Αμδέρσαν 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΙΑΣΩΝ	Νομικός - Αλεξάνδρος	51	2071	άνεκ. Κείπ Τάουν 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένεραλ. Κάρριερς»	57	9746	άνεκ. Μπάρι 22 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΙΑΙΟΝ	Σαρλάς - Παπαδέλης	48	3630	έφθ. Μακείο 5 Αύγ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	52	8633	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	53	9506	εἰς Σιγκαπούρην 15 'Ιουλ.
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ II (δ.)	'Ελλην. Δεξαμενοπλοία	50	8255	άνεκ. Χάιφα 6 Αύγ.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ
M/S «ΑΘΗΝΑΙ» ΚΑΙ ΤΟΥ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»

διὰ Βραζιλίαν, Ούρουγονάην, 'Αργεντινὴν

ΛΙΕΥΘΥΝΕΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
Μέγ. Λαιμοῦ 'Ακτὴ Μιαούλη 35-39, Πειραιεύς. Τηλ. 424.222 (δέκα γραμματ)

ΙΩΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιαγκράντε»	49	1991	άνεκ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Θεσ/νίκν άνεκ. Γιέμπο 27 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΙΟΥΔΑΙΑ	Α. Γεωργίου-Δ. Σαραφείδης	29	1808	έφθ. Αθανάν 14 'Ιουλ.
ΙΡΕΝΑ	έτ. «(Ολίσποιο»	43	7232	έφθ. Φιλαδελφειον 7 Αύγ.
ΙΤΑΛΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	6749	άνεκ. Μπελαδάν 3 Αύγ. διά Σουραμπάγια
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζαντόρ»	50	5305	άνεκ. Θέουτα 30 'Ιουλ. διά Βάροναν
ΙΩΑΝΝΑ	N. Χανιώπτης	48	2340	άνεκ. Νταρ-ές-Σαλάμ 30 'Ιουλ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	έφθ. Πειραιά 26 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	'Αγγελάκης Κ.λ.π	38	4740	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 8 Αύγ. διά Σουάτουο
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Γλαύκη»	48	1845	άνεκ. Λός 'Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	άνεκ. Πόρτ Σουπτεγκαμ 22 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόκια»	55	8799	άνεκ. Ντακάρ 29 'Ιουλίου δι' Ινδίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	'Αφοι Γουλανδρή	44	7277	
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ (δ.)	έτ. «Αστρο Ναβεγκάντε»	52	10160	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 22 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Αστρο Τριντέντε»	49	7612	έφθ. Ακαμπα 7 Αύγ.
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	έτ. «Μαρντεβόντο»	46	8420	άνεκ. Ρότερνταμ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μαρπάρεντ»	48	7548	εις θέσιν 46.53 Β - 23.45 Δ 6 Αύγ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάσον Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Ρότερνταμ 3 Αύγ.
ΚΑΙΤΗ	«Ελληνική ουσιέρεροντα	14	1148	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΑΝΑΣ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	εις Λαμπού από 17 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάτστριας»	55	11798	άνεκ. Πούντα Καρντόν 30 'Ιουλ. διά Γκαλδέζ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «Αστρο Ναβιέρα»	55	4504	όνεκ. Λάς Πόλμας 6 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7249	άνεκ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	έφθ. Μομπάσα 5 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΠΑΤΕΙΡΑ	έτ. «Χοππάτη»	37	2348	άνεκ. Ρουεν 31 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	51	7154	έφθ. Σάντος 7 Αύγ.
ΚΑΛΥΨΟ	έτ. «Κάλυμνος»	50	1518	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΑΔ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	«Αθανασίδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. διά Λαμπουάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	'Αφοι Τουσινάκη	36	4031	έφθ. Βομβάντα 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπαλκ.»	67	16098	άνεκ. Φριμάντη 7 Αύγ. διά Κριστίας "Αϊλαντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	68	9000	εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	23080	έφθ. Τομπάτα 6 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Άστροκλάρο»	53	5185	έφθ. Καζαμπλάνκα 6 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	3921	άνεκ. Ντακάρ 4 Αύγ. διά Ταμπού
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τρόμπ Τσάρτεριγκ»	55	8902	όνεκ. Σάν Χοσε (Τουατ.) 26 'Ιουλ. δι' Αμπάλα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΛΑΝΟΥ	έτ. «Κεσκέτις»	50	4876	διπλής Κων/πολίν 2 Αύγ. διά Πειραιά
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκι»	68	24668	όνεκ. Σακάι 7 Αύγ. δι' Ινσιάμα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυμπος»	68	15400	έφθ. Βανκούμπερ 3 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλιμεναρ»	67	24734	άνεκ. Χέμπτον ρόδι 1 Αύγ. δι' Αμέρερον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΟΣ (δ.)	έτ. «Αστροπροτέκτωρ»	58	16357	όνεκ. Τζιμπούτι 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδις
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτεριγκ»	66	16164	έφθ. Μπλάφ 7 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	έφθ. Μομπάσα 8 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μαοεπίκο»	50	7622	άνεκ. Τσιταγκόκ 6 Αύγ. διά Χόμπαρτ
ΚΑΠΤΑ ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Νικόφρος»	43	7176	άνεκ. Γένοβαν 2 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Μαομπράδα»	49	7591	έφθ. Ντώρμπαν 5 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «ΕΦ Μάνινερς»	60	7401	εις Μπιλμπάο από 20 Απρ. (έπισκευα)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεοίλια»	60	8717	έφθ. Σάντος 1 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ.	έτ. «Πουέρτο Ντάριεν	43	7275	άνεκ. Τζιμπούτι 23 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γερόντινα»	51	8864	όνεκ. Ντακάρ 6 Αύγ. διά Μπέλφαστ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 27 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓΙΑΚΑ	έτ. «Ιντερ. Σπ Τρέιντερς»	62	9229	έφθ. Αιμέρερον 28 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σάδλιξ»	53	11164	άνεκ. Σίδνευ 4 Αύγ. διά Νουμέα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δετ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρο»	47	9956	έφθ. Μάλταν 19 'Ιουν.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδέ»	47	8288	άνεκ. Βαλένθια 7 Αύγ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Λία»	34	2037	έφθ. Πάτρας 19 'Ιουλ.
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Χάροπρ 7 Αύγ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	'Αφοι Βασιλιά	22	1584	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΣΙΑΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Παλιύρα»	43	7312	άνεκ. Μεμπάσα 30 'Ιουλ. διά Ρότερνταμ
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Ανιούμοντε»	51	9956	άνεκ. Σάντος 1 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	άνεκ. Νέαν Ύόρκην 26 'Ιουλ. διά Γκαλδέζ
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	διπλής Κων/πολίν 25 'Ιουλ. διά Μπουργκάκ
ΚΑΣΤΩΡ	'Αφοι Γράτσου	44	7148	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 5 Αύγ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	10494	έφθ. Γκουάνμας 29 'Ιουλ.
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Καθέων»	51	2373	άνεκ. Καλλάο 23 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. «Αδόζαι»	65	18723	έφθ. Δουνκέρκην 31 'Ιουλ.
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	'Αφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεκ. Γένοβαν 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΚΕΙ ΠΝ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Κρήτη»	53	10016	άνεκ. Χουέλθα 6 Αύγ. δι' Αμέρερον
ΚΕΙ ΠΝ ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Σαρόντισι»	57	9075	άνεκ. Λός 'Αντζελες 6 Αύγ. δι' Ακαπούλκο
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστρονεπούνο»	50	12240	άνεκ. Βοστώνην 8 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κο- Βεντούρα»	62	10494	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 30 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Λουκέρο»	44	5069	άνεκ. Σάντερλαντ 7 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΚΕΡΚΥΡΑ	I. Βενέτος & Σαμονούδης	47	2126	έφθ. Δουνκέρκην 31 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	έτ. «Ζαδέ»	48	4030	άνεκ. Γένοβαν 26 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	M. Νούκιδος	56	8362	άνεκ. Χουέλθα 6 Αύγ. δι' Αμέρερον
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Πεδούες»	57	9153	άνεκ. Λός 'Αντζελες 6 Αύγ. δι' Ακαπούλκο
ΚΙΓΚ ΜΙΝΟΣ	έτ. «Σαρόπτη»	63	15740	άνεκ. Πρίν Ρούμπερτ 21 'Ιουλ. διά Τσινθαγκάτο
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Ελλην. Αστήρ»	58	11156	άνεκ. Σικάγο 7 Αύγ. διά Λονδίνον
KINI (δ.)	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεκ. Φριμάντη 25 'Ιουλ. διά Τόκιο
KIPIN	έτ. «Ζαδέ»	39	4866	άνεκ. Αγούσανταν 7 Αύγ. διά Λονδίνον
KIRMAN	έτ. «ΚΙΒΙΙ»	61	25409	ύπο παραλαβήν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Αττικα»	48	1922	εις Μπαϊ από 13 'Ιουν.
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κολιμάρ»	56	9403	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Αύγ.
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Οσεάνικα ντε Τρανσ.»	44	7060	άνεκ. Τζιμπούτι 30 'Ιουλ. δι' Ακαμπα
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεκ. Κουεζείν 31 'Ιουλ.
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	66	9844	διπλής Κων/πολίν 19 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν

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

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents
Chartering, Sale & Purchase Brokers, Oil & Bunkering Contractors
I A T A Agents



30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING) Cables: "MEDOV"
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

ΚΛΕΑΚΗ		έτ. «Αντιγόνη»	55	8487	άνεκ. 'Οζάκαν 9 Αύγ. δι' 'Οκλαντ
ΚΛΕΙΩ		Α. & Δ. Χανδρής	47	935	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.
ΚΝΩΣΣΟΣ		Κ. Εύθυμαδης	49	2146	άνεκ. Πολών 3 Αύγ. δι' 'Αμερίκαν
ΚΟΜΠΙΝΤΕΝΣ (δ.)		έτ. «Κόμψιντενς»	50	9959	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρδενούτσο»	56	20825	άνεκ. Βιλεματαντ 31 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΚΟΡΙΝΘΙΟΥ		έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Μπρέμερχαρφεν 24 'Ιουλ.
ΚΟΡΩΝΙΣ		έτ. «Διαμάντι»	46	2361	άνεκ. Μπέρια 8 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)		έτ. «Ν.Ε.Κ.»	50	10315	έφθ. Μπάρι 3 Αύγ.
ΚΟΣΜΑΣ II		Ζαχάρης - Βασιληπάς	47	1106	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΡΗΤΑΝ ΓΟΥΙΝΤ		έτ. «Κάντια»	21	1187	άνεκ. Βιρτζίν 3 Αύγ. διά Γαλάτοι
ΚΡΗΤΗΝ		Κ. Βογιατζίδης	44	7207	άνεκ. Ντακάρ 19 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΚΡΟΝΙΟΣ		έτ. «Κρόνιος»	51	2372	διπλής Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Βαρκελώνην
ΚΡΟΝΟΣ		έτ. «Ελ. Σάκο»	48	8610	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Κόπερ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεκ. Ντώρμπαν 4 Αύγ. διά Λουάντα
ΚΥΔΩΝ (δ.)		έτ. «Ενοάτιν»	54	11401	ύπο παραλαβήν
ΚΥΘΗΡΑ		έτ. «Ζαδέ»	52	5156	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 7 Αύγ. δι' 'Αμερίγραν
ΚΥΘΗΝΟΣ		έτ. «Ζαδέ»	46	3648	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ		έτ. «Ζαφίρ»	39	3287	έφθ. Κων/πολίν 6 Αύγ.
ΚΥΜΑ		Ρούσσος & Σιά	38	2838	έφθ. 'Αλεξάνδρειον 1 Αύγ.
ΚΥΠΡΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άνεκ. Λονδίνον 31 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ		έτ. «Κυρά»	49	2032	διπλής Μπρούνομπουτελ 5 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΟ		έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεκ. Βρινδίσιον 3 'Ιουλ. διά Νταιρέν (έπωλην)
ΚΥΡΑ ΜΑΡΘΑ		έτ. «Λίμπανο»	43	7291	έφθ. Μαντράς ρόδες 6 Αύγ.
ΚΥΡΙΑΚΗ		έτ. «Αλχάιμο»	45	3312	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ		έτ. «Καπετάν Διαμαντής»	66	20516	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Π. Κ.		'Ιω. Κατσουλάκος	38	4840	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 'Ιουλ. διά Μουρμάνοκ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ		«Ελληνικά συμφέροντα	23	1200	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ		«Ελλ. Θαλάσ. Μεταφ.»	57	10044	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 5 Αύγ. διά Σικάγον
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ		έτ. «Καραβένα»	44	7077	έφθ. 'Αλεξάνδρειον 6 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Λ. Κ. Μιχαλος	54	8063	έφθ. Κολόμπο 10 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ		έτ. «Μάρφο»	67	15355	άνεκ. Ναγκόρια 3 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΚΩΣΤΑΦΟΛΡΑ		έτ. «Λεντούμα»	53	5921	άνεκ. Ρίο Γκράντε 6 Αύγ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Λόδς Χέρμανος»	56	8474	έφθασε Σαν Φερνάντο (Λουζόν) 30 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝ		έτ. «Αιτζιάν»	65	14088	έφθ. Τόκι 27 'Ιουλ.
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ		έτ. «Οσεάνικη»	56	8108	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 'Ιουλ. δι' 'Αμερίγραν
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΟ		'Ιω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	άνεκ. Χόγκ Κούκ 31 'Ιουλ. διά Σουάτοου
ΛΑΙΛΑΨ		έτ. «Λόμπος»	43	3886	άνεκ. Κόπερ 6 Αύγ. διά Σπαλάτον
ΛΑΪΤΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ		έτ. «Κουμπέκα»	49	2273	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουν. διά Ταγκονούρα
ΛΑΪΤΟΝ ΟΦ ΜΑΡΑΘΩΝ		έτ. «Χριστούμη»	50	2494	έφθ. Πέπελ 20 'Ιουλ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)		έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεκ. Ιμπιγκαμ 8 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΘΑΤΣΗΣ		έτ. «Άλφα»	61	9486	έφθ. Χιλδάλα 18 'Ιουλ.
ΛΕΑΝΑΡΟΣ		έτ. «Ντιαμάντε»	62	10515	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 19 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΛΕΝΚΟ		έτ. «Κάλα»	53	1887	άνεκ. Γενόβαν 29 'Ιουν. δι' 'Ασσάμπ
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ		έτ. «Θεοδώρα»	46	3495	εἰς Νοβρωσισκόν όπα 20 Μαΐου
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ		έτ. «Αστρα Ντινάμικο»	49	7557	εἰς Μπιτούγκ 1 Αύγ.
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ		έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	άνεκ. Μη. 'Αυρες 18 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΛΕΩΝΗΣ		'Αχ. Χαλκούπης	50	8408	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Κίναν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ		έτ. «Φαίροπς»	65	15738	διπλής Πανόραμ 4 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Αστρα Μαντάτο»	59	12843	έφθ. Τέμα 6 Αύγ.
ΛΙΒΟΡΝΟ		έτ. «Τρανσασίφικ»	52	4995	έφθ. Νεάπολιν 8 Αύγ.
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ		Λ. Κ. Μιχαλος	43	7291	άνεκ. Ντακάρ 6 Αύγ. διά Κίναν
ΛΙΔΛΥ		έτ. «Στ. Γκλόρι»	35	5228	άνεκ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ		έτ. «Μαρκούνα»	51	4142	άνεκ. Γενόβαν 23 'Ιουλ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΙΝΔΑΣ		έτ. «Τόρρες»	62	10833	έφθ. Κόμη 9 Αύγ.
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 31 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιαν
ΛΙΣΣΑΒΑΩ		έτ. «Κάλο»	51	2428	άνεκ. Σαθθάναν 2 Αύγ. διά Πόρτ Σαιν Τζό
ΛΟΝΔΙΝΟΝ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεκ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Λατάκια
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Μαρδύκρο»	38	2588	άνεκ. Αγούσταν 8 'Ιουλ. διά Μη. 'Αυρες
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΔΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)		έτ. «Στάνμορη»	51	11317	άνεκ. Μπαχρέιν 25 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΛΟΥΚΑΣ Ν.		έτ. «Ιόνιαν Ναβιγκ.»	64	9615	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΛΟΥΚΙΑ Μ.		έτ. «Λιμνισοπ.»	42	7080	άνεκ. Λας Πάλμας 28 'Ιουν. διά Κίναν
ΛΟΥΚΙΑ Ν.		έτ. «Μουζάκης»	46	4249	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΜΑΓΚΑΝΑ		έτ. «Ιατροῦ»	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Μίνιμαρ»	68	22250	εἰς Εύδεν υπό συμπληρωσιν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)		«Ελλενικό Μπόλικ Τράνσον.»	67	38286	άνεκ. Λας Πάλμας 29 'Ιουλ. δι' 'Εσκράδος ρίθερ
ΜΑΝΙΓΚΟ		έτ. «Αργκό Σίππιγκ»	64	2763	διπλής Μπρούνομπουτελ 31 'Ιουλ. διά Μάλμο

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 & ΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΜΑΝΔΡΑΚΙ		έτ. «Μανδράκι»	45	7021	άνεχ.
ΜΑΝΕΣ		έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	Μπ. "Αύρες 25 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον άνεχ. Πούλο Μπουκού 16 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΑΝΓΟΣ		Μαρκαντώνακός	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ		έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	άνεχ. Λοντόντερυ 19 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)		έτ. «Βαργίμα»	51	11022	έφθ. Μπαλίκπαν 24 'Ιουλ. εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)		έλλην. Δεζαμενοπλοία	45	3766	εφθ. Τόκιο 6 Αύγ. έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΜΑΝΤΩ		έτ. «Μαντά»	30	1041	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ		έτ. «Σαρίτα»	44	2902	άνεχ. Ντέντερ 3 Αύγ. έφθ. Μπαλίκπαν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (έπιθ.)		'Ιω. Λάτοπς	45	9900	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙ (δ.)		έτ. «Πυθαγόρας»	51	16440	εφθ. Τόκιο 6 Αύγ. έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Μαρκορίεντε»	53	11376	έφθ. Μπρέσουνθιλ 7 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκοριέντα»	49	4316	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. διά δυτ. άκτην ΗΠΑ εἰς θέσιν 4 B - 14.2 Δ 4 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΓΕΤΙΝΑ		έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	διήλθε Γιβραλτάρ 11 'Ιουλ. διά Ραβέναν άνεχ. Ναγκόρια 31 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΘΑ (δ.)		έτ. «Ιντ. Ντιμέλοπουμεντη»	44	4958	έξωθι Πόρτ Κόλμπορη 9 'Ιουλ. εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μπέκος»	50	2853	έφθ. Θεσσαλία 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ		Μητρόπουλος & Σία	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ III		Δημ. Γιολδάσης	53	825	έφθ. Βούλαν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ		έτ. «Μάρεμαρ»	56	8799	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον έφθ. Γένοβαν 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)		έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	άνεχ. Γκαέτα 5 Αύγ. δι' Αρζέβ έφθ. Νεάπολης ἀπό 28 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ. διά Βανκούμπερ έφθ. Γιβραλτάρ ἀπό 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ Μ.		Α. Μπνιάρης κ.λ.π.	48	2661	άνεχ. Μανάσιος 7 Αύγ. διά Μπέλεμ έφθ. Εακράδας ρίθερ 3 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΡΙΑ Ν.		έτ. «Πλατασάνι»	41	5294	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΝΑ (δ.)		έτ. «Σαλάζης»	58	12515	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον έφθ. Γένοβαν 1 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Τ.		έτ. «Ελεάσον»	36	1597	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον έφθ. Βούλαν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΔΟΥΡΔΗΣ		έτ. «Μαρκαρίνο»	43	7219	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 11 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον έφθ. Βούλαν 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Πανδίστα»	57	10314	άνεχ. Βενετίαν 2 Αύγ. διά Ριγιέκαν έφθ. Λιθέρπουλ 8 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΜ (δ.)		έτ. «Ντοράντο»	55	12951	άνεχ. Τερέστον 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)		'Ιω. Λάτοπς	50	16394	άνεχ. Τρινινταντ 1 Αύγ. διά Βραζιλίαν έφθ. Αδελαΐδα 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ IV (έπιδ.)		έτ. «Ούαϊτ Σάρ»	40	9255	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑΝΝΑ ΛΑΤΣΗ		'Ιω. Λάτοπς	37	23732	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ. διά Τήνον
ΜΑΡΙΓΟ ΖΕΜΕΛΟΥ		Α. & Μ. Μπουσόδες	47	1595	άνεχ. Σουεζ 31 'Ιουλ. διά Κουβέιτ όργει Έλευσίνα ἀπό 20 'Απρ. 1967
ΜΑΡΙΓΟ Φ.		«Γέμελος Μαρ. 'Εντερη»	68	10016	άνεχ. Βενετίαν 2 Αύγ. διά Ριγιέκαν έφθ. Λιθέρπουλ 8 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΛ		έτ. «Ροδόσι»	53	5842	άνεχ. Μανάσιος 7 Αύγ. διά Μπέλεμ έφθ. Τερέστον 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Αιλάντερα»	55	5118	άνεχ. Τρινινταντ 1 Αύγ. διά Βραζιλίαν έφθ. Αδελαΐδα 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)		έτ. «Μαρεντάνη»	56	8959	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Π.		έλληνικο συμφέροντα	24	2359	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΜΠΑΛΑΚΑ		έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	άνεχ. Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΜΑΡΛΙ (δ.)		έτ. «Μαριλένα»	52	8151	άνεχ. Μαντράς 4 Αύγ.
ΜΑΡΜΙΝΑ		έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	44	7279	άνεχ. Μένα Αχαντί 27 'Ιουλ. διά Σπέτζια εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β.		έτ. «Μάρδιλι»	59	20827	άνεχ. Βούλαν 8 Αύγ. διά Σάντος
ΜΑΡΠΗΣΑ		Ν. Γκούμας	44	2817	άνεχ. Βούλαν 8 Αύγ. διά Σάντος
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)		έτ. «Βουλκάνη»	50	1694	άνεχ. Βούλαν 8 Αύγ. διά Σάντος
ΜΑΡΥΣΠΑΠΙ		έτ. «Ονδύρεσσα»	55	9125	άνεχ. Ντακάρη 7 Αύγ. διά Σιγκαπούρην όργει Σουεζ ἀπό 12 'Απρ.
ΜΑΡΩΝΙΑ		'Ιω. Λάτοπς	52	11197	άνεχ. Καράτοι 13 'Ιουλ. διά Σαγκάνη άνεχ. Κόνκρυ 7 Αύγ. διά Τακοράντι εἰς Παλέρμο ἀπό 1 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Άλματαρας»	54	3315	άνεχ. Πούλο Μπουκού 6 'Ιουλ. διά Κίναν άνεχ. Γκρίλογκ 5 Αύγ. διά Πόρτ Κέμπλα άνεχ. Βιζακαπανάν 8 Αύγ. διά Μαντράς
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μοτόρεζι	59	9168	έφθ. Μοιάσσα 7 Αύγ.
ΜΑΣΤΡΟ ΤΖΩΡΤΖ		έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Αμβέρσαν 1 Αύγ. διά Σάντος
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μιραλάγκο»	55	7471	άνεχ. Ντακάρη 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Αύτολουκος»	57	6057	άνεχ. Καράτοι 7 Αύγ. διά Σαγκάνη άνεχ. Τακοράντι 7 Αύγ. διά Τακοράντι εἰς Παλέρμο ἀπό 1 'Ιουν.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II		έτ. «Φοπάνη»	57	9168	άνεχ. Πούλο Μπουκού 6 'Ιουλ. διά Κίναν άνεχ. Γκρίλογκ 5 Αύγ. διά Πόρτ Κέμπλα άνεχ. Βιζακαπανάν 8 Αύγ. διά Μαντράς
ΜΕΛΕΤΙΟΣ		έτ. «Ελλήνικ Μαριτ. Τραοπ.	65	14264	έφθ. Ντούλουθ 5 Αύγ.
ΜΕΛΙΝΑ		έτ. «Μαραγκούρο»	44	7277	άνεχ. Αμέρερσον 1 Αύγ. διά Πειραιά
ΜΕΛΙΤΟΝ		έτ. «Μέλαταφ»	38	5226	άνεχ. Νανάιμο 3 Αύγ. διά Βοστώνη
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ		έτ. «Φρίντομ Ιντερκοντ.»	68	10100	άνεχ. Ντακάρη 7 Αύγ. διά Σαγκάνη έφθ. Ριο Γκράντε 7 Αύγ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Μαραρρέσιο»	46	3949	άνεχ. Πούλο Μπουκού 5 Αύγ. διά Σουεζ
ΜΕΤΑΜΟΡΦΟΣΙΣ		έτ. «Άιτζιαν Θράιτι»	60	14431	άνεχ. Τορούντζι 1 Αύγ. διά Τονιάμπο
ΜΗΛΕΑ		έτ. «Ραδόνα»	44	7282	άνεχ. Ντακάρη 30 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν έφθ. Ρουέν 3 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ		έτ. «Τραμουσούτανα»	46	5836	άνεχ. Ολεζάνδρειαν 5 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)		έτ. «Ατλαντική»	43	7131	άνεχ. Ντακάρη 30 'Ιουλ. διά Τονιάμπο
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ακρίς»	49	9004	έφθ. Ακρωτήριον 3 Αύγ.
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Κάρατσι 7 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Κόστοταντέ Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Κόνκρυ 7 Αύγ. διά Τακοράντι εἰς Παλέρμο ἀπό 1 'Ιουν.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ		έτ. «Μανφίμπα»	49	8172	άνεχ. Πούλο Μπουκού 6 'Ιουλ. διά Κίναν άνεχ. Γκρίλογκ 5 Αύγ. διά Πόρτ Κέμπλα άνεχ. Καζαμπλάνκα 7 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	έφθ. Καζαμπλάνκα 7 Αύγ. διά Σαγκάνη έφθ. Καράτοι 12 'Ιουλ. διά Μόντεαλ άνεχ. Πούλο Καρντόν 2 Αύγ. διά Σαγκάνη άνεχ. Καζαμπλάνκα 7 Αύγ. διά Σαγκάνη έφθ. Κόλδουπο 1 Αύγ.
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ		έτ. «Επτανιοκή ΝΕΠΕ»	53	1972	άνεχ. Καράτοι 26 'Ιουλ. διά Λατάκια άνεχ. Βακαριάμα 26 'Ιουλ. διά Χαϊνκάγκ έφθ. Λα Γκουλέτ 3 Αύγ.
ΜΙΣΤΡΕΙ		έτ. «Βερίνε»	56	1961	εἰς Σουεζ ἀπό 18 Μαΐου (έπισκευα)
ΜΙΧΑΗΑ		έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	έφθ. Χαϊφα 7 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ Ε.		έτ. «Πιθαγόρας»	39	1552	άνεχ. Κουβέιτ 7 Αύγ. διά Βιργινία εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΗΑ Κ.		Χρ. Σαρλής & Σια	33	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)		έτ. «Πινελόπη»	56	6051	άνεχ. Πιούμπιο 6 Αύγ. διά Καράρα άνεχ. Ντακάρη 12 'Ιουλ. διά Μόντεαλ άνεχ. Καζαμπλάνκα 7 Αύγ. διά Σαγκάνη έφθ. Κόλδουπο 1 Αύγ.
ΜΟΝΙΚΑ Σ.		έτ. «Ταλαβέρα»	56	8046	άνεχ. Βακαριάμα 26 'Ιουλ. διά Λατάκια άνεχ. Βακαριάμα 26 'Ιουλ. διά Χαϊνκάγκ έφθ. Λα Γκουλέτ 3 Αύγ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Μαρκρεάντα»	57	12230	εἰς Σουεζ ἀπό 18 Μαΐου (έπισκευα)
ΜΠΕΛΙΟ Φ.		έτ. «Μίνιμιχ»	68	23067	έφθ. Ναυκόγια 8 Αύγ.
ΜΠΙΛΛΙ		έτ. «Στανίπα»	52	1965	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΡΑΪΤ		έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΠΡΟΔΕΡΣ		έτ. «Φραναχίλη»	52	8111	άνεχ. Βακαριάμα 26 'Ιουλ. διά Λατάκια άνεχ. Βακαριάμα 26 'Ιουλ. διά Χαϊνκάγκ έφθ. Λα Γκουλέτ 3 Αύγ.
ΜΠΡΟΥΚΟΦΑΝΤ		έτ. «Πλαν. - Οσεαν»	36	5275	εἰς Σουεζ ἀπό 18 Μαΐου (έπισκευα)
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. «Μπράιτ»	43	2836	έφθ. Χαϊφα 7 Αύγ.
ΜΥΡΙΑΜ		έτ. «Στύλκο»	50	2424	άνεχ. Κουβέιτ 7 Αύγ. διά Βάρναν
		έτ. «Γιούνιον Έντερεράτζ»	39	3971	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 Αύγ. διά Πειραιά
		έτ. «Ελλην. Γρεμηή Ν. Αμερ.	34	2709	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 Αύγ. διά Πειραιά
		έτ. «Μύριαμ»	44	3889	

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

JEDDAH
SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
ROD WELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E1
TL. BISHOPS GATE 1306 (5 Lines) TX. 25417.
Teleg. TROODOSHIP LON

P.O.BOX 419

TELEPH. 2429 - 3430

TELEGR. LOUCAS DJEDDAH

PIRAEUS TROODOS SHIPPING CO. LTD.

17·19 AKTI MIAOULI, P.O.B. 127

TELEX : 5521

TELEPH. : 412.041, 423.185

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	49	9025	διπλήθε Κων) πολιν 28 'Ιουλ.
ΜΥΡΕΙΝΗ (δ.)	47	9957	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Μεσόγειον ανεχ. Πούλοι Μπούκομ 18 'Ιουν. διά Κίναν ανεχ. Τζιμπούτι 24 'Ιουλ. διά Σουηραμπάκη
ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	
ΜΩΤΡΙΚ	56	5309	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	58	13152	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Μεσόγειον ανεχ. Κολομπο 11 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην διπλήθε Θέρανται 'Αιλαντ 8 Αύγ. διά Σίδηνε' ανεχ. Μπάροι 3 Αύγ. διά Χαραμπάκη
ΝΑΙΑΣ Κ.	50	5326	έφθ. Βηρυττόν 3 Αύγ.
ΝΑΙΣ	51	2697	ανεχ. Μπάρροι 18 'Ιουλ. διά Αρχάγγελον υπό παραλαβήν
ΝΑΝΟ	50	1391	ανεχ. Αλεξανδρείαν 21 'Ιουλ. διά Ρουέν ανεχ. Ριό Γκράντε 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ διπλήθε Κωνγκολίν 6 Αύγ.
ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	44	1287	έφθ. Νέαπολιν 29 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	46	2270	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ (δ.)	49	14572	ανεχ. Τάμπα 3 Αύγ. διά Λίρκεν
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	47	4981	έφθ. Χάιφα 1 Αύγ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ανεχ. Χούγκ Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Καντώνα ανεχ. Ταϊβάν 31 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΕΡΙΝΑ	63	1247	διπλήθε Αοντόντ 23 'Ιουλ.
ΝΕΣΤΩΡ	49	2079	διπλήθε Ελεινόρε 9 'Ιουλ.
ΝΕΦΕΛΗ	53	8150	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΕΦΟΣ	56	7911	ανεχ. Κουνιγκ 5 'Ιουλ. διά Καντώνα εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	38	1770	έφθ. Ζέρμπο 21 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	48	2000	ανεχ. Κονέγκαχανύν 4 Αύγ. διά Αρχάγγελον εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	49	1953	ανεχ. Βαλτιμόρην 31 'Ιουλ. διά Σορέλ διπλήθε Παναμά 6 Αύγ.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΘΟΣ	49	1851	διπλήθε Μιδδλεσμπρω 28 'Ιουλ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	54	1964	ανεχ. Νεορωμπούρην 22 'Ιουλ. διά Νεορωμπούρην
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	47	1953	ανεχ. Κούνιγκ 5 'Ιουλ. διά Καντώνα εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	47	1700	έφθ. Ζέρμπο 21 'Ιουλ.
ΝΙΚΗΤΑΣ	47	1526	ανεχ. Κονέγκαχανύν 4 Αύγ. διά Αρχάγγελον εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΔΡΟΜΟΣ	53	1503	ανεχ. Ταϊβάν 31 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	44	3911	διπλήθε Αοντόντ 23 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΤΕΣΟΥΑΗΣ	47	2271	διπλήθε Ελεινόρε 9 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ.	58	1459	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	58	8460	ανεχ. Κουνιγκ 5 'Ιουλ. διά Καντώνα εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ φ.	44	7179	έφθ. Ζέρμπο 21 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ	20	1283	ανεχ. Χούγκ Κόγκ 31 'Ιουλ. διά Καντώνα εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	1980	έφθ. Πειραιά 29 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ Σ.	44	7180	έφθ. Μιδδλεσμπρω 28 'Ιουλ.
ΝΙΝΗ	62	28651	διπλήθε Παναμά 6 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	60	10236	ανεχ. Μορμουνγκάρ 9 Αύγ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	58	10662	διπλήθε Παναμά 29 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 'Ιουλ. διά Κόλπον (ΗΠΑ).
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΝΕΣ	59	12390	ανεχ. Αντεν 31 'Ιουλ. διά Κουνίνανα
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ	59	8846	έφθ. Παραμαρίμπο 4 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	58	8639	ανεχ. Αγ. Βικεντίουν 31 'Ιουλ. διά Τεργέστην
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ανεχ. Μηνάλια 2 Αύγ. διά Ραδέναν
ΝΟΡΘ ΧΑΐΝΕΣ	62	15110	έφθ. Χάρτελεπουλ 8 Αύγ.
ΝΟΤΗΣ	48	2302	έφθ. Λισσαδώνα 5 Αύγ.
ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ	47	2093	ανεχ. Αστόρια 25 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	62	14150	ανεχ. Αλεξανδρείαν 3 Αύγ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΝΤΙΝΟΣ	36	2763	ανεχ. Γιοκοκάμαν 29 'Ιουλ. διά Ήντσόν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	7285	έφθ. Κολόμπο 27 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13365	έφθ. Χοραμπάκη 26 'Ιουλ.
ΝΥΜΦΟ	54	8251	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	50	2059	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΟΘΩΝ	57	9367	διπλήθε Ήερόνταιπ 'Αιλαντ 5 Αύγ. διά Κολέμπο
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΧΟΠ	42	5312	ιδε «ΕΣΠΕΡΑΝΖΑ», ώρ μετωνυμάσθιν
ΟΙΓΑ	48	2372	ανεχ. Ηούεν 27 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΟΙΛΑΝΑΙΑ	56	2863	ανεχ. Σαβαννάν 5 Αύγ. διά Λέγκορν
ΟΑΝΤ ΝΤΡΗΜ	47	1831	έφθ. Αλεξανδρείαν 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ	37	2312	διπλήθε Κων) πολιν 13 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΟΜΑΛΗ	50	5593	ανεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. διά Χαργουνίτς
ΟΝΕΣΤΙ	47	1663	διπλήθε Ιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Δάντοιν
ΟΝΗΣΙΔΑΟΣ	39	5235	ανεχ. Πόρογκρουν 31 'Ιουλ. διά Κίναν
ΟΝΤΡΥ	45	7258	ανεχ. Μένα 'Αχμαντί 5 Αύγ. διά Καράτοι
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	56	10929	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	57	9367	έφθ. Χιουσούν 8 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΤ' ΝΕΡ	45	7787	έφθ. Μιλγουώκι 3 Αύγ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	64	9483	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. διά Παντζάγκ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	49	5684	ανεχ. Χονολουρούν 5 Αύγ. διά Μπαγκόκ
ΟΡΟΥΣΣΕ	56	9942	διπλήθε Λορέντζο Μαρκες 3 Αύγ. διά Καράτοι
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	61	16622	ανεχ. Πούλοι Μπούκον 6 Αύγ. διά Γκέραλτον
ΟΣΕΑΝΙΚ	61	10996	έφθ. Βακαμαρασού 5 Αύγ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ Α' ΙΑΝΤ	50	2529	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΟΥΑΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	54	2731	ανεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλίου διά Πειραιά
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΟΕΡ	50	3187	εφω. Κόλπον 'Αγ. Γεωργίου 1 Αύγ.
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	63	15370	ανεχ. Αιδερόσαν 1 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1238	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΦΗΛΙΑ	53	2204	ύπο παραλαβήν
Π. ΣΥΛΑΣ	47	2740	
ΠΑΙΑΝ	60	9317	
ΠΑΙΚ' ΚΟΝ (δ.)	58	23607	
ΠΑΝΑΓΙΑ	56	16250	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΒΡΥΣΙΑΝΗ	51	5170	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	22	2759	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	44	7251	
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	57	10508	
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	47	2576	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ	39	2456	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	50	1012	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	55	10135	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	47	1346	
ΠΑΝΔΩΡΑ	50	5593	
ΠΑΝΕΣΠΟΡΤΕΡ	47	2811	
ΠΑΝΟΣ	44	7233	
ΠΑΝΟΣΣΕΑΝ (δ.)	45	4229	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	55	11430	
ΠΑΝΤΩΡΑΙΑ	48	5146	
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΛΑΙΜΟΥ (δ.)	39	4550	
ΠΑΡΙΣ	59	13205	
ΠΑΡΝΩΝ	54	2421	
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	44	7371	
ΠΑΤΡΑΙ	56	8984	
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	47	2754	
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	50	16259	
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	51	15861	
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	55	2387	
ΠΕΛΙΑΣ	47	1800	
ΠΕΝΝΥ	46	8590	
ΠΕΝΤΑΣ	41	3496	
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	65	21374	
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	59	23601	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	48	1652	
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	56	20778	
ΠΕΡΣΕΥΣ	63	33462	
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ	48	2086	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	56	15852	
ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ	45	7643	

ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	άνεχ. Μαυρίκιον 8 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	έφθ. Σαν Ντιέγκο 31 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	άνεχ. Βίλεμασταντ 1 Αύγ. διά Μοντεβίδεο
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	6154	έφθ. Σάντος 3 Αύγ.
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κύρκα»	43	1794	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μαινέφερ»	50	10776	έφθ. Γένοβαν 26 'Ιουλ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κάνονους»	58	9603	άνεχ. Θεσσαλονήρη 7 Αύγ. διά Πόρτ Λίνκολν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Αύγ. διά Ντακάρ
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Κάνονους»	58	9603	έφθ. Τσινάμπο 31 'Ιουλ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμᾶς»	54	8825	διπλής Παναμά 3 Αύγ. διά Γρουσαγιακήλ
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	9956	άνεχ. Βανκούμερ 6 Αύγ. διά Κοσίν
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Μαρισίμα»	49	2765	άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 27 'Ιουλ. διά Σάν Νικολας ('Αργ.)
ΠΟΛΥΔΡΟΣ	έτ. «Βαρία Στρόβιλο»	62	11135	έφθ. Σουμαρίπα 5 Αύγ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Κέιπ Τάουν 8 Αύγ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	άνεχ. Μόδια 30 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	έτ. «Πολυφημός»	47	8485	έφθ. Σαδόνα 30 'Ιουλ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεανγουαίνης»	38	2561	άνεχ. Καζαμπλάνκα 31 'Ιουλ. διά Μπ. 'Αυρες
ΠΟΠΗ Π. Κ.	έτ. «Πειλάεις»	37	4840	έφθ. Ριο 'Ιανείρο 7 Αύγ.
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάλα»	65	20529	άνεχ. Πασκαγκούλα 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Κωνογιάννης»	30	4184	διπλής Κωνή(πολιν) 22 'Ιουν. διά Κωνταντζάν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Σεθίλλα»	64	40098	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 3 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	64	37987	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	έφθ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	10996	έφθ. 'Αγ. Φραγκίσκον 7 Αύγ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Πούλο Μπούκο 30 'Ιουλ. διά Εύρωπην
ΠΡΟΟΔΟΣ	έτ. «Προμπένευς»	65	35491	άνεχ. Τασσαράλ 17 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Μαρπρίμο»	51	2063	έφθ. Τασάλα 7 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Πρώσω»	68	35000	εἰς Χιροσίμα ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΩΤΟΝ (ΜΙΚΤΟΝ)	έτ. «Μηλάκιον»	56	9218	έφθ. Σαγκάνη 9 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΝ	έτ. «Αστήρ»	60	18889	διπλής Παναμά 6 Αύγ.
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	ύπο παραλαβήν
ΠΩΛ (δ.)	Ραφ. Μελαχρινός & Υιοι	21	1515	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	'Ιω. Λάτσης	52	10224	άνεχ. Βενετίαν 2 Αύγ. διά 'Ανκόνα
ΡΑΛΛΙΑ	έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 Αύγ. διά Ταΐδαν
PANTIANT MENT	έτ. «Μπλου 'Οριζών»	56	6055	άνεχ. Μιλάνο 14 'Ιουλ. διά Μπάρον
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. «Μαρεζάκτα»	46	3920	άνεχ. Σέρον 26 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΙΤΙΝΑ Δ. (δ.)	έτ. Κοοπερείτιγκ 'Εντζίνιερς	54	1196	άνεχ. Καζαμπλάνκα 6 Αύγ. διά Μωχαμέντια
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Ναπέρ»	54	12858	άνεχ. Σουέζ 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΡΙΤΑ V.	έτ. «Ανεσίς»	55	7790	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Βουλγαρίαν
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ραχκαϊ»	51	2062	άργει Πειραιά ἀπό 30 'Ιουν.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κωνη(πολιν) 4 Αύγ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Τραναπασίφικη»	45	3855	άνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Κωνη(πολιν)
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Μπικονοφίλδη»	48	5487	άνεχ. Μαυρικίουν 5 Αύγ. διά Ντακάρ
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	εἰς θείον 15.5 N = 41.35 A 5 Αύγ. διά Ντώμπην
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	διπλής Γιθραλτάρ 3 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	έτ. «Ασπιμη»	47	7173	άνεχ. -Αγ. Φραγκίσκον 25 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιάν
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	άδ. 'Αγγελάκη & Σια	47	1575	διπλής Σκηνη(πολιν) 3 Αύγ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μάγενειρ»	52	10081	άνεχ. Σπέτζα 28 'Ιουλ. διά Πόρτ Καρτιέ
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Σάμος	66	17057	άνεχ. Λάς Πάλμας 2 Αύγ. διά Κίναν
ΣΑΝ ΖΩΝ	έτ. «Μαριανέλα»	37	2409	άνεχ. Βενετίαν 27 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλύκοκα»	58	9104	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίππην Ντεβέλόπιμεντ»	43	1595	έφθ. Λάγκον (Μεξ.) 27 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα 'Αλισιά»	63	13841	άνεχ. Βακαγιάμα 3 Αύγ. διά Μελβούρνην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	Α.Ν. 'Αθανασιάδης	49	2681	άνεχ. Πειραιά 31 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κατερίνα»	20	1599	άνεχ. Καβάλα 15 'Ιουλ. διά Μπάρ
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	Γ. Θεούρης κ.λ.π.	36	1684	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕΣ	έτ. «Σάντα Καικλία»	60	8772	άνεχ. Αντοφαγκάστα 3 Αύγ. διά Βαλπαραίζο
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	Α.Ν. 'Αθανασιάδης	49	1768	διπλής Κωνη(πολιν) 4 Αύγ. διά Νοθωρωσίοκην
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	έτ. «Περίσσο»	51	3812	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	47	8434	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΣΑΣ	άφοι Σιγάλα	46	5360	εἰς Πειραιά ἀπό 13 Μαΐου (ἐπισκευαί)
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	Γιουν. Μαριτ. 'Εντερεράϊζ	46	3921	άνεχ. Λατάκια 31 'Ιουλ. διά Χουέλθα
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	55	16241	έφθ. Ερυθρόπολη 23 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Ρηφέρ & Τζένεραλ»	63	3098	έφθ. Βνητόν 8 Αύγ.
ΣΗ ΜΠΡΑΪΤ	έτ. «Μαρεζέτε»	50	2837	έφθ. Γιέπιον 28 'Ιουλ.
ΣΗ ΜΠΡΗΣ	έτ. «Εσονίτα»	52	3256	διπλής Μπρούνωμποւτελ 31 'Ιουλ. διά Κόνακρυ
ΣΗΛΛΑΒ (δ.)	έτ. «Αστροέστε»	51	11102	άνεχ. Μπαλίκπαν 15 'Ιουλ. διά Ντουμάι
ΣΙΘΙΩΝΙΑ	έλληπνικά συμφέροντα	68	10016	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιλίδερ Κρέστ»	51	2691	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Άμαντα»	43	7275	άνεχ. Νέαν Όρεάλιον 23 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΣΙΜΠΙΑ	έτ. «Σιμπία»	46	2010	διπλής Κωνη(πολιν) 11 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΣΙΣΟΥΛΑ	έτ. «Άριστειόπη»	40	4499	έφθ. Κληβελάντ 1 Αύγ.
ΣΙΝΟΝΟΣ	έτ. «Ρηφέρ & Τζένεραλ»	62	3097	έφθ. Λά Σκουλέτ 5 Αύγ.
ΣΙΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	διπλής Παναμά 6 Αύγ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	έφθ. Λίθερπουλ 5 Αύγ.
ΣΜΑΡΑΓΔΗ	έτ. «Σπήγκαλ»	53	3011	άργει Κυνοσούραν ἀπό 25 'Απρ. 1967
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Ναυαρίνο»	37	2160	άνεχ. Αγύουσταν 2 Αύγ. διά Δάνταικ
ΣΟΥΚΙ	έτ. «Οράνκο»	28	1660	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	Χρ. Σαρλής & Σια	45	1598	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Λέσταμ»	29	7030	άνεχ. Μορούμηκαν 30 'Ιουλ. διά 'Ολλανδίαν
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Αμάκλιο»	62	15596	έφθ. Μπρεμερχάφεν 30 'Ιουλ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡ Α'ΓΛΑΝΤ	έτ. «Εντίθορ»	47	5000	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Αύγ. διά Βρέμην
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Σπάρτο»	50	6557	άνεχ. Εργούσταν 2 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	57	9460	έφθ. Δυρράχιον 27 'Ιουλ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έτ. «Σπήλιον»	42	5193	έφθ. Λορεντζό Μαρκές ἀπό 3 Μαρτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάψυρο»	43	3327	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 5 Αύγ. διά Κάρδιφ
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	έφθ. Οζάκαν 9 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ	Καραγεώνης & Θανόπουλος	50	2460	διπλής Κωνη(πολιν) 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	26	5648	άργει Λίθερπουλ 5 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ Λ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	έφθ. Ρίβερ Χούκλου 4 Αύγ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	έτ. «Νίλοκαμ»	38	3304	άνεχ. Σφάλ. 6 Αύγ. διά Βουλγαρίαν
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Ντακάρ 2 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Ποσειδόνια»	56	8789	έφθ. Κοσίν 29 'Ιουλ.
ΣΤΑΡΑΛΑΐΤΤΗ	έτ. «Κοντίνενταλ»	44	2341	διπλής Κωνη(πολιν) 25 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Αστροβίθο»	44	7223	έφθ. Ρίβερ Χούκλου 4 Αύγ.
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίπιπιγκ»	64	44726	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	έτ. «Ελεύθεριάδης	49	8630	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	Στ. Μάτσας	45	4014	άνεχ. Θεσσαλία 30 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Μ.	Στ. Μπαζεβάνης	47	1998	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	έτ. «Γενίκι» Α.Ε.	39	7401	έφθ. Δουνκέρκην 6 Αύγ.
ΣΥΜΦΩΝΙΑ	έτ. «Στάρ δφ 'Αθενες»	44	1732	άνεχ. Βουδένη 5 Αύγ. διά Νταμμάρ
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρ. 'Εντερεράϊζ»	52	2073	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουλ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	έτ. «Συρέν»	56	16817	διπλής Κωνη(πολιν) 29 'Ιουλ.
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7146	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 8 'Ιουν. διά Τοινδαγκτάο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Βαλίντα»	46	7767	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 7 Αύγ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Γκιγκιλίνης - Καλκασίνας	36	1460	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Πολίνα 'Αρμαντόρα»	48	815	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Μπορντώ
ΤΑΡΠΟΝ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Τάρπον»	53	1564	άνεχ. Αμβέρσαν 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	56	20332	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Αύγ. διά Τοιταγκόδηκ
ΤΑΥΡΟΣ	Π. Βράγκος	39	1502	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5610	έφθ. Λονδίνουν 31 'Ιουλ.
ΤΕΛΑΜΩΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	άνεχ. Νταρέν 27 'Ιουλ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεχ. Μπελαδάνη 18 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	Έχ. Χαλκούσης	56	7989	άνεχ. Νιού Ουεστμίντερ 25 'Ιουλ. διά Χάρτλεπουλ

ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Ρούμπιταρ»	62	16563	άνεκ. Βαλτιμόρων 7 Αύγ. διά Μπρέμερχαρεν
ΤΖΟΥ'		έτ. «Σούλαγκ»	37	5556	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(δ.)	έτ. «Θεσα νίκη»	65	40043	άνεκ. Χάρον 12 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)		έτ. «Μαρκερίντο»	56	20736	ύπο παραλαθήν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)		έτ. «Βλασσόσεαν»	53	12962	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ.
ΤΙΝΤΑΧΟΔ		έτ. «Θαλῆς»	43	4313	άνεκ. Ντακάρ 14 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΛ		έτ. «Σπλάιον»	53	4327	άνεκ. Ντώρμπαν 5 Αύγ. διά Μπάραν
ΤΙΤΑΝ		Παπαχρήστου	47	1832	διπλήθε Μπρούνυμπουτελ 5 Αύγ. διά Βέντοπιλς
ΤΟΛΜΗ		έλληνικά συμφέροντα	54	1336	άνεκ. Βιρττών 7 Αύγ. διά Λατάκια
ΤΟΥΓΙΤΚΑ		Β. Μακρής κ.λ.π.	45	1082	εις Μεσοσίνην ἀπό 17 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ Ν.		έτ. «Σήπουίφτ»	53	3411	άνεκ. Μομάσα 25 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΤΟΥΛΑ ΞΥΛΑ		έτ. «Ετερνιτά»	56	8297	άνεκ. Αύγουσταν 21 'Ιουν. διά Μπάραν
ΤΟΥΡΚΙΑ		«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	έφθ. Λέγκορν 5 Αύγ.
ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΑΝΤΟΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7635	έφθ. Ντώρμπαν 6 Αύγ.
ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Τρέιντ Λάινς»	45	7667	άνεκ. Βαλτιμόρων 3 Αύγ. διά Τάμπα
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Ντάιαμοντ Φράιτερς»	65	15932	άνεκ. Φριπάντα 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΤΡΕΝΤΜΠΑΝΚ		Έλληνικά συμφέροντα	62	8741	εις Κυνόσουραν ἀπό 6 Δεκ. 1966
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Πρόβιτνενς»	48	11172	διπλήθε Ηγερόβλατάρο 4 Αύγ.
ΤΥΧΗ		έτ. «Αστροδίσιν»	52	5410	άνεκ. Κουβέζ 8 Αύγ. διά Μπάραν
ΥΔΡΑΙΟΣ III		Ραφαήλ - Μελαχροινός & Yioi	38	5239	άνεκ. Βαρκελώνην 29 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΥΠΑΤΙΑ (δ.)		έτ. «Υπατία»	48	8583	άνεκ. Καλκούταν 23 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Βίκινγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 8 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ		έτ. «Υπέρμαχος»	37	4298	έφθ. Σαγκάπην 16 'Ιουλ.
ΦΑΙΔΡΑ		έτ. «Μαρούσιο»	65	15597	άνεκ. Σίδνευ 4 Αύγ. διά Λιθανον
ΦΑΙΗ		έτ. «Κάναδα»	46	1334	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΛΗΡΩΝ		έτ. «Φάληρον»	39	1880	έφθ. Σεβίλην 30 'Ιουλ.
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ		Πετσαγγουράκης & Τζαδάρας	22	3117	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗ		Μουνδρέας	38	2564	άνεκ. Θέουτα 17 'Ιουλ. διά Λόμης
ΦΑΙΔΑ		έτ. «Επανωνιακή»	44	1596	έφθ. Γκρέιτ Γιάρμουθ 23 'Ιουλ.
ΦΙΛΤΡΙΚ		έτ. «Μωρήν»	56	5471	έφθ. Μπασένιν 5 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ		έτ. «Κέσσισπη»	51	2277	έφθ. Κίνκοτον (Ζαμ.) 6 Αύγ.
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Οσεανγκουάιπς»	36	2642	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ Ν.		έτ. «Διαπόρι»	54	3534	άνεκ. Σιγκαπούρων ἀρδς 30 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεκ. Μόζι 8 Αύγ. διά Κόμπε
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ		έτ. «Μαρουάκιον»	43	5327	έφθ. Αυδούρυον 8 Αύγ.
ΦΟΥΡΣΟΥΝΤ ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Κοζανίτας»	56	1082	έφθ. Ταράντο 3 Αύγ.
ΦΡΑΝΣΙΣ		έτ. «Σλιμπούζ»	36	4345	άνεκ. Κολόμπο 6 Αύγ. διά Μπασένιν
ΦΡΟΣΥΝΗ		έτ. «Άστροβλαδία»	43	6815	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΦΡΩΣΩ ΜΑΝΩΛΟ		έτ. «Ρένι Στάρ»	49	1987	έφθ. Σουέζ 31 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΕΣ		M. Καπότας κ.λ.π.	27	2448	διπλήθε Κων) πολιν 2 Αύγ. διά Μουντανιά
ΧΑΔΙΣΟΥΝΤ		έτ. «Βάπελα»	46	1563	έφθ. Λήπ 5 Αύγ.
ΧΑΝΙΑ II		Μαρκαντωνάκης	47	1209	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ακμε»	60	9319	άνεκ. Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Κίναν
ΧΑΡΑΥΓΗ (δ.)		I. Σ. Λόπος	44	11632	διπλήθε Κων) πολιν 6 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΧΑΡΙΕΤ		έτ. «Χάριετ»	46	6939	άνεκ. Λορεντζο Μαρκές 6 Αύγ. διά Τζακάρτα
ΧΑΡΙΛΑΟΣ (δ.)		Παποδημητρίου	50	9787	άνεκ. Μη. Αύρες 5 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ		έτ. «Σπυχός»	53	4669	άνεκ. Σάντος 7 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΧΕΡΜΑΝΟΣ		έτ. «Αλτζέο»	44	2675	άργει εις Πειραιᾶ ἀρδ 27 ζεβρ.
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ		έτ. «Φρίντνου»	68	10121	άνεκ. Καμπατσί 6 Αύγ. δι' Εθερετ (Ούσασ.)
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Φρίντνου»	67	10086	έφθ. Ντιπρότι 1 Αύγ.
ΧΙΑΝ ΣΕ-ΥΛΟΡ		έτ. «Φοίντνου»	68	10121	άνεκ. Κόπιε 5 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ		έτ. «Νόργκροκ»	44	2463	άνεκ. Χόνκ Κόνγκ 27 'Ιουλ. διά Καντώνα
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ		έτ. «Νόργκροκ»	45	2464	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 6 'Ιουλ. διά Σουάτουσ
ΧΙΟΣ		έτ. Αρού Κοντού	44	1752	έφθ. Αυδούρυον 3 Αύγ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Πτεβελόμπιεντ»	53	8458	έφθ. Βούλην 4 Αύγ.
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δέξ.)		έτ. «Μαριφάντη»	53	11310	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 28 'Ιουλ. διά Μπαλίκπαν
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μάνιο»	54	16194	άνεκ. Μπαχαένιν 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΗΓΚΑΛ		έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	άνεκ. Λονδίνον 8 Αύγ. διά Λύμπεκ
ΧΡΥΣΑΥΓΗ		έλλ. συμφέροντα	46	1059	εις Πέρασμα 2 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.		έλλ. συμφέροντα	52	1224	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΟΓΙΑΝΝΗΣ		Έλληνικά συμφέροντα	43	2074	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ		έτ. «Μαρεσπούμα»	43	2074	άνεκ. Χόνκ Κόνγκ 23 'Ιουλ. διά Νταϊρέν
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Μηλού Σηπ»	45	4204	άνεκ. Σασέμπο 2 Αύγ. διά Καράτοι
ΨΑΡΑ		έτ. «Οσεάνικα»	49	7526	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΨΑΡΑ (δ.)		έτ. «Πάθε»	25	958	άνεκ. Ταϊμα 4 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΩΚΕΝΟΜΑΧΟΣ		έτ. «Μαρκομέριο»	55	12534	άνεκ. Νουμέα 28 'Ιουλ. διά Χοζοσίμα
		έτ. «Ωκεανομάχος»	55	9242	

Tα υπό Σενας σημαντικά

ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (οπμ. Γιθρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεοπάρδ»	56	5403	άνεκ. Σιμονοσέκι 27 'Ιουλ. διά Μπόρνεο
ΑΓΑΘΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μασεντόνιαν»	44	7212	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Βαλένθια
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντ»	53	11417	έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγγέλα»	52	3694	έφθ. Νέαν 'Οολεάνην 7 Αύγ.
ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπαροσία»	59	15660	άνεκ. Μπαχρέιν 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)		έτ. «Λύρα»	48	8482	έφθ. Ριγιέκαν 30 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνιαν»	53	11133	έφθ. Μπαλίκπαν 24 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.		έλλ. συμφέροντα	49	2179	εις Χούλλ 8 Αύγ.
ΑΓΓΗΝΩΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγγήνωρ»	43	7139	άνεκ. Φουσίκι 7 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	διπλήθε Κων) πολιν 29 'Ιουλ. διά Νοδορωσίκη
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	56	20153	άνεκ. Ντώρμπαν 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτυχια»	47	4805	εις θείον 32.11B - 12.3A 29 'Ιουλ. διά Ταιγκότα
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρωτήρι»	43	7157	έφθ. Ριο Ιανείρο 16 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	47	2531	άνεκ. Δουνκάκην 3 Αύγ. διά Καντώνα
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	άνεκ. Σαβάναν 1 Αύγ. δι' Αράμπα
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αγιογαλούσαινα»	43	7265	έφθ. Σάντορντζο (Αρν.) 8 Αύγ.
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριότοπλέθης»	56	20140	άνεκ. Σπέτζια 27 'Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασης»	49	2358	άνεκ. Χόνκ Κόνγκ 29 'Ιουλ. διά Νταϊρέν
ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ		έτ. «Βαλεντίνη»	40	2667	έφθ. Γάνδην 26 'Ιουλ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκολας»	53	11024	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	3392	έφθ. Σπέτζια 12 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντια»	53	13256	εις Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 'Ιουν.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	έφθ. Νανγκασάκι 26 'Ιουλ.
ΑΔΑΜΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7265	άνεκ. Βιζαπατανώμ 8 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ΑΔΕΛΦΟΙ		έτ. «Άδελφοι»	50	11665	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 7 Αύγ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ		έτ. «Ανς Νικόλας»	56	8411	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 4 Αύγ.
ΑΕΛΛΑΙΟ		έτ. «Βάτσα»	57	20797	άνεκ. Μένα Αχμαντί 1 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΖΟΥΕΡΟ (π.)		έτ. «Άζουερο»	44	7176	έφθ. Ταϊτιανέκια 28 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Τροπίκο»	47	7638	άνεκ. Βούδαμν 18 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ» Σηπουάνη	49	3484	άνεκ. Λίβεος ουλόνυμος 7 Αύγ.
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)		έτ. «Αστροπλέντορ»	30	4152	έφθ. Ασόαμπτ 22 'Ιουλ.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεκ. Χάροπαντ 1 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ (α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερόπιτς Μίννεραλς»	64	30682	άνεκ. Σάντος 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	68	16000	έφθ. Χακοδάπτην 1 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεκ. Σάντος 20 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλάντικ»	54	19462	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιας»	53	12023	έφθ. Βούδαμν 23 'Ιουλ.
ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ' (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	51	5678	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 'Ιουλ.
ΑΙΘΑΔΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αιθαδίλια»	43	7248	άνεκ. Βανκούμερ 22 'Ιουλ. διά Πόρτ Ελιζαμπεθ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Σηπ»	67	28774	έφθ. Αστορία 27 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πόριμο»	58	10018	έφθ. Μπουεναθεντούρα 14 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμο»	58	10018	έφθ. Μπουεναθεντούρα 14 'Ιουλ.

ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΑΝ (κυπρ.)	έτ. «Αίλαντ Σίπ»	58	933	άνεχ. Μπέλεμ 25 'Ιουλ. διά Μπαραγκούιλα εφύ. Μπέλεμ 5 'Ιουλ.
ΑΓΓΛΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	έτ. «Αίλαντ Σίπ»	58	933	άνεχ. Σπάττα 6 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν διπλήθε. Μπρούνομπουτελ 4 Αύγ. διά Ροστόκ ανεχ. Άμυδούργον 1 Αύγ. διά Σάροχ ανεχ. Όλακαν 8 Αύγ. διά Λός Αντζελες έφθ. Σασέμπο 6 Αύγ.
ΑΙΟΛΟΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	43	7256
ΑΙΣΩΡΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	52	11292
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακούιλα»	57	8184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρσπζ»	67	32644
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάνταρτ»	67	32644
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέυτερς Τρανσόν»	56	9090
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Κάρριερ»	66	22362
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πλασίφικ»	66	22362
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. 'Οσεανγκουναΐνς Κάρριερς	65	18452
ΑΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ακερ»	42	7066
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ 'Ηοτ»	43	8434
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγήνωρ»	49	11105
ΑΚΜΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακηνη»	44	7159
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	68	25433
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκωνι»	68	25600
ΑΚΟΥΑΚΡΕΙ'Σ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκωνι»	68	28600
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25168
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίς»	68	25168
ΑΚΟΥΑΤΙΚ (άγγλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύνυπουρκ»	47	7173
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ		έτ. «Ακτίς»	68	26000
ΑΚΟΥ·ΓΑ·ΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλτάϊρ»	57	9122
ΑΚΡΟΓΑΙΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλάντο»	49	2990
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτιο»	43	7224
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνκουελ»	54	11738
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράντερς»	67	14845
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέξ»	58	10499
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ K. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπτριονι	56	20926
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικόλα»	43	2908
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Άλμα»	68	44646
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντλάιν»	55	1879
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιάριτου»	42	7292
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνοστένο»	45	3605
ΑΛΙΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρχαλίέτο»	43	3605
ΑΛΙΚΗΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μανολίτο»	48	3630
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβιος»	65	10865
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κάστολ»	55	11971
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	27985
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401
ΑΛΑΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630
ΑΛΑΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650
ΑΛΑΜΠΑΝΤΟΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φιτζόδου»	58	13023
ΑΛΑΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άκοντακγκουα»	44	7276
ΑΛΑΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος Χόρνος»	43	7204
ΑΛΑΜΠΟΡΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορκάντος»	43	7260
ΑΛΑΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	44	7270
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλντα»	42	7289
ΑΜΑΛΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	41	7368
ΑΜΕΝΑΙΤΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντντ θίσ»	46	2062
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Τόμας»	52	4777
ΑΜΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόδο»	61	14073
ΑΜΟΙΘΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	44	10535
ΑΜΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπιγκ & Φρέυτιγκ»	39	5171
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκτωρ»	44	7229
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τασσόδιον»	44	7242
ΑΝΔΡΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Χειρόδζ»	66	23571
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262
ΑΝΔΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	55	21075
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αοδίανια»	53	4577
ΑΝΔΡΟΣ Α'·Ι·ΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίσται»	65	15597
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	67	21423
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	68	21420
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδωρ»	43	10582
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία της Λουύρδης»	43	7314
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντράρτον»	57	25441
ΑΝΝΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφοικαν»	56	6112
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Άννιτσα»	65	19758
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ράγν Τάνιουντι»	56	9052
ΑΝΤΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντονου»	44	10599
ΑΝΤΕΕ	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	54	4164
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259
ΑΝΤΩΝΙΑ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμφιθέα»	43	7303
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ήοτ 'Ατλαντικ»	63	15985
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιννωρα»	55	11148
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154
ΑΠΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6706
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7229
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Νικόπολις»	45	3599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ. (λιβ.)	(N.A.T.)	A. Κατονεγνώνης	40	1280
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σενκόδια»	56	10180
ΑΡΑΜΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροερίτο»	43	7201
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρες»	45	2933
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτας»	35	4965
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλοζ»	64	28313
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτονη»	68	29200
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αοετή»	42	7176
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιολέρα»	45	4578
ΑΡΙ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Αστοροσιέλο»	58	16258
ΑΡΙΑ (օρη.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιπατοδές»	44	8541
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασποδιαλέντο»	47	5059
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ψιδί 'Αμαριλλο»	62	25211
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτκότ»	40	5483
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άροιας»	63	28029
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άροιστειδης»	37	4635
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπού»	43	7247
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γεβάντε»	35	992
ΑΡΙΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ουπρος»	56	10093
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέξ»	38	10280
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κολαούμπια»	43	7254
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάκοκτι Γκάζ»	45	4693
ΑΡΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216
ΑΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι»	44	10511
ΑΡΚΤΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Εξπλόρερ»	68	39612
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βοϊτσ»	53	18743
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιβανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ποδόσος»	43	7303
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάρκεστ»	67	45376
ΑΡΜΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανωώ»	58	7906
ΑΡΝΤΕΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροζντέλι»	44	10496
ΑΡΝΤΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	49	2574

ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρουάνα»	54	1960	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Αύγ. διά Κεϊπ Τάουν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Αύγ. δι' 'Αρούμπα έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 22 'Ιουλ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Οδεροίς Μπαλάκ Κάρριερς	64	18000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον εἰς Μπαγκόνγκ όποι 31 Μεσίου
ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνοντοουν»	44	10454	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Αύγ.
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρχιμπόνς»	52	8010	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 6 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Λόδζ 'Αντζελες 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηγούιντη»	60	12287	έφθ. Μπ. Αύρες 21 'Ιουλ. άνεχ. Ντώρμπαν 18 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρομαριν»	53	13415	άνεχ. Τενερίφην 20 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν άνεχ. Αμερίδραον 20 'Ιουλ. δι' Μένα 'Αχμαντί
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άστερους»	45	14132	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα άνεχ. Ντώρμπαν 8 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρη»	50	5324	άνεχ. Ορενέτζο Μαρκές 31 'Ιουλ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια άνεχ. Ουά Σάιδ 5 Αύγ. δι' Αύγουστα
ΑΣΤΗΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμας»	63	33375	άνεχ. Μόζι 8 Αύγ. δι' Η.Π.Α. διπλήθε Γιβραλτάρος 28 'Ιουλ. διά Σαιντ Κρουά
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Μπαντάρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χάργκ Κόγκ έφθ. Τζαμπόου 5 Αύγ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιδερς»	60	21138	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 27 'Ιουλ. διά Σάν Πέντρο άνεχ. Άγ. Θραγκίσκον 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμπερορ»	49	17325	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 29 'Ιουλ. διά Γένεδβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ. διά Πουέρτο Μιράντα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλος Στάρ»	64	31716	έφθ. Τοινινταντ 7 Αύγ. άνεχ. Μπάνταρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	63	15977	άνεχ. Μόζι 8 Αύγ. δι' Η.Π.Α. διπλήθε Γιβραλτάρος 28 'Ιουλ. διά Σαιντ Κρουά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκι»	57	25171	άνεχ. Μπαντάρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χάργκ Κόγκ άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουήνη»	57	24813	άνεχ. Μπαντάρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χάργκ Κόγκ έφθ. Μπαντάρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χάργκ Κόγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΥΗΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίπντνη»	55	12985	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 4 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Τζαμπόου 5 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόρντνη»	53	11322	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 27 'Ιουλ. διά Σάν Πέντρο άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 27 'Ιουλ. διά Σάν Πέντρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	41000	άνεχ. Άγ. Θραγκίσκον 24 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑ'ΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαιντη»	54	16027	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 29 'Ιουλ. διά Γένεδβαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Μόναρκ»	68	48935	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα έφθ. Τοινινταντ 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Μόζι 8 Αύγ. δι' Η.Π.Α. διπλήθε Γιβραλτάρος 28 'Ιουλ. διά Σαιντ Κρουά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Μπαντάρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χάργκ Κόγκ έφθ. Μπαντάρ Μαχασχάρ 5 Αύγ. διά Χάργκ Κόγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	52	11524	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Κιουρασσό έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Νότ Άτλάντικ»	63	15921	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Αύγ. έφθ. Αστόρια 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙ'Τ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 2 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια διπλήθε Παναμάρ 25 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούνη 4 Αύγ. διά Ράς Λανούφ άνεχ. Χόρ όλ. 'Αμάγια 14 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ»	64	39066	άνεχ. Χόρ όλ. 'Αμάγια 14 'Ιουλ. διά Ρίο 'Ιανέριο άνεχ. Φρίπορτ (Μπαζ.) 20 'Ιουλ. διά Βορμάνη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Πρίνες»	66	40884	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαζ.) 20 'Ιουλ. διά Βορμάνη έφθ. Τοινινταντ 7 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10189	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Κιουρασσό έφθ. Ναγκόγια 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΙΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνμιτημ»	58	10139	άνεχ. Ναγκόγια 31 'Ιουλ. έφθ. Αστόρια 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'Ζ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Σάνραΐζ»	58	10077	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 2 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια διπλήθε Παναμάρ 25 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ 'Άτλαντικ»	63	15985	άνεχ. Αθάναν 3 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούθα) έφθ. Χιούντον 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ»	56	10087	άνεχ. Αθάναν 3 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούθα) έφθ. Αστόρια 24 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ηοτ 'Άτλαντικ»	64	15977	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Χιούντον 8 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΔΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Θάδκον»	59	10505	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φιούρη»	60	10505	άνεχ. Αστόρια 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν άνεχ. Αστόρια 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Φρίπτον Σίππιγκ»	62	10522	άνεχ. Αστόρια 31 'Ιουλ.
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπατρός»	67	45321	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Αστόρια 31 'Ιουλ.
ΑΤΡΑΣ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκαμάσ»	51	8867	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Αθάναν 3 'Ιουλ. διά Ματάντζας (Κούθα)
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	43	7257	άνεχ. Σαλθαδόρ 5 Αύγ. έφθ. Αστόρια 24 'Ιουλ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπιθέρερ»	56	10312	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Βαλιτμόρων 6 Αύγ.
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερωκ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανία»	40	26315	άνεχ. Βαλιτμόρων 6 Αύγ. διά Χόρ όλ. 'Αμάγια έφθ. Μελβούρνην 8 Αύγ.
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος 'Ανδρέας»	56	7974	άνεχ. Βαλιτμόρων 8 Αύγ. διά Τσιταγκόνη έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκούιλα»	50	5695	άνεχ. Βαλιτμόρων 8 Αύγ. διά Τσιταγκόνη έφθ. Αμπιτζάν 1 Αύγ.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλετ»	41	5281	άνεχ. Βαλιτμόρων 8 Αύγ. διά Τσιταγκόνη έφθ. Αμπιτζάν 1 Αύγ.
ΒΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	37	5268	άνεχ. Θέουτα 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν έφθ. Ρανκούν 6 'Ιουλ.
ΒΑΡΑΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	άνεχ. Θέουτα 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν έφθ. Τζαμπάλ Ντανά 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	44	7192	άνεχ. Κακινάντα 6 Αύγ. διά Κοκούρα άνεχ. Αύνονταν 3 Αύγ. διά Καννέτο
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασούντο»	51	10671	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Λίρκεν άνεχ. Ρόττερνταν 8 Αύγ.
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	άνεχ. Αυδέρον 28 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα έφθ. Νεόπολιν 2 Αύγ.
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βέντούρα»	60	3068	άνεχ. Αυδέρον 28 'Ιουλ. διά Σουέν άνεχ. Αυνούσταν 5 Αύγ. διά Σαγκάνη έφθ. Βορμάνην 6 Αύγ.
ΒΕΝΤΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σιρικάρι»	41	6339	άνεχ. Βορμάνην 6 Αύγ. διά Σαγκάνη έφθ. Βορμάνην 6 Αύγ.
ΒΕΡΓΟΛΙΒΑΔΑ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	45	7313	άνεχ. Χάισαν από 30 'Ιουν. διπλήθε Κωνυπά πολιν 5 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέριτρι»	49	1592	άνεχ. Αυδέρογρον 2 Αύγ. έφθ. Αστόρια 31 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια Κάρριερς»	64	15288	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 6 Αύγ. διά Κουβέιτ έφθ. Κοατζάκοάκος 3 Αύγ.
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Τ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεντόντο»	45	3736	άνεχ. Αυδέρον 28 'Ιουλ. διά Κουβέιτ έφθ. Κοατζάκοάκος 3 Αύγ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν Τρανόδο»	58	27372	άνεχ. Αυδέρογρον 28 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα έφθ. Νεόπολιν 2 Αύγ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	άνεχ. Νεόπολιν 2 Αύγ. διά Σουέν άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χούάσκο έφθ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Χούάσκο έφθ. Πειοσιάδ 7 Αύγ.
ΒΙΡΤΖY (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάσα»	53	5608	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Μεσόγειον έφθ. Ρόττερνταν 8 Αύγ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανδάσ»	45	2885	άνεχ. Ρόττερνταν 8 Αύγ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8615	άνεχ. Λαύριον 9 'Ιουλ. διά Μπουργκάς άνεχ. Λάγκος 4 Αύγ. διά Ματαντί
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ ΠΑΪΓ' ΟΝΗΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κόρικ Φ. Λ.»	44	7243	άνεχ. Μπαπάδα 6 'Ιουν. έφθ. Μπαπάδα 6 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΗ ΣΕΑΚ' ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρη»	64	33375	άνεχ. Μπαπάδα 6 'Ιουν. έφθ. Καπατάιο 4 Αύγ.
ΓΚΕΜ (θεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντρε»	42	7272	άνεχ. Ρούντον 7 Αύγ. διά Μόντρεαλ άνεχ. Ρούντον 7 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερόκούρια»	52	10381	άνεχ. Ακωρτόπιον 5 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί άνεχ. Ακωρτόπιον 5 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΚΛΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριάτικ»	63	30650	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σάν Λορέντζο (έπωλ.) άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σάν Λορέντζο (έπωλ.)
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕΓ' ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτο»	43	7237	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΛΟΡΙΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Έβη»	60	8337	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ποδόγρες»	43	7277	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άστροβλαντον»	42	2808	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άκουελαι»	59	22941	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρόσικι»	59	15397	άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια άνεχ. Βαλιτμόρων 3 Αύγ. διά Σπέτζια
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑ'I'ΠΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν»	39	6281	

ΓΚΡΕΙΤΣ (Λιβαν.)		έτ. «Κουάντρος»	34	1803	εις Πειραιά ἀπό 27 Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σομ.)		έτ. «Σάουθ Πενίνσολαρ»	58	4211	ἀνεχ. Κοκούρα 31 Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδζ»	64	15282	ἀνεχ. Τάμπα 26 Ιουλ. διά Σάντος
ΓΛΥΦΑΔΑ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδο»	44	7244	ἀνεχ. Ντακάρ 5 Αύγ. διά Βερμάνη
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	ἀνεχ. Ιτακούνι 15 Ιουλ. διά 'Ινδονησίαν
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	45	7648	ἀνεχ. Λάγκος 3 Αύγ. διά Καμπίντα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΉΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμάουντ»	43	14313	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαζλεύ»	57	26032	ἔφθ. Πειραιά 29 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουόλολεύ»	52	20667	ἔφθ. Γούκοχάμαν 29 Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΠΤζέντρυ»	57	14353	ἀνεχ. Κουινάνα 7 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχαμ»	55	27278	ἀνεχ. Σάροχ 5 Αύγ. διά Χάρρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑ'ΙΝΤΑΝΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφόδ»	55	27278	ἀνεχ. Ντώρηπαν 31 Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαόχρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέντον»	54	27278	ἀνεχ. Μένα 'Αχμαντί 28 Ιουλ. διά Κουινάνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίς»	54	27277	εις 'Αχδούργον ἀπό 29 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-Σ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανζίλα»	57	14317	διῆλθε Μπρούνουπούτελ 1 Αύγ. διά Αύγουστον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	ἀνεχ. Σάροχ 3 Αύγ. διά Νέαν 'Υρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ομπολ»	62	11971	ἀνεχ. Ούμ Σαΐδ 31 Ιουλ. διά Γιαλί 'Αιδαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΙΣΕΙΩΝ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	ἀνεχ. Ούμ Σαΐδ 31 Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαΐφου»	57	25490	εις θέσιν 40.26 Β - 1 Δ 5 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέλμοντ»	57	25357	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 23 Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιογένης»	57	26031	ἔφθ. Νέαν 'Υρκην 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	26031	ἀνεχ. Ούδιτηγκέιτ 28 Ιουλ. διά Τερνόζεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζουμπίλη»	58	25222	ἀνεχ. Ταϊμά 5 Αύγ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλκαρ»	43	12805	ἀνεχ. Πόρτα 29 Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Θύρη»	50	18802	εις θέσιν 4 Αύγ. διά Νέαν 'Υρκην 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΜΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πύρσασθρος»	49	18802	ἀνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούντεν»	50	25360	ἀνεχ. Ούδιτηγκέιτ 28 Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαόχρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	49	18802	ἀνεχ. Βακαγιάμα 31 Ιουλ. διά Σίδνευ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΑ (η.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	ἀνεχ. Φλασίγκ 4 Αύγ. διά Τερνόζεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	ἀνεχ. Ταϊμά 5 Αύγ. διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπάννερ»	58	20546	ἀνεχ. Νέαν 'Υρκην 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μπιούτυ»	57	27902	ἀνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 8 Αύγ. διά 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξης»	57	20533	ἀνεχ. Ούδιτηγκέιτ 28 Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκάτε»	67	22549	εις θέσιν 4 Αύγ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάπρικορν»	67	23064	ἀνεχ. Τόρπολιν (Λιβάνου) 6 Αύγ. διά Ναυκόγια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέισοπερ»	68	23000	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Ιουλ. διά Νιουκαστλ (Αύστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπρά»	67	23064	διῆλθε Παναμά 8 Αύγ. διά Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζέμινι»	67	22549	ἔφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένερ»	53	12843	ἀνεχ. Πούντο Καρντόν 3 Αύγ. διά Κεμπέκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τουόρλαντ Πίις»	49	13956	ἀνεχ. Ρέπτερνταμ 7 Αύγ. διά Βιτόρια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουντόρ»	53	11201	ἀνεχ. Κόπιε 4 Αύγ. διά Πόρτα Χέντλαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτον»	58	20165	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Ιουλ. διά Νιουκαστλ (Αύστρ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρρα»	44	12805	διῆλθε Παναμά 8 Αύγ. διά Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΖΙΖΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέοσος»	58	11200	ἔφθ. Πειραιά 29 Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΔ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκέντον»	58	25888	ἀνεχ. Πούντο Καρντόν 8 Αύγ. διά Πολωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκο Σ.»	64	20585	εις θέσιν 31 Ιουλ. διά Αρούμπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΤΣΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ Σ.»	44	47344	διῆλθε Παναμά 6 Αύγ. διά Τόπολιν 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλμα»	59	9171	ἀνεχ. Μίνα άσαλ Φαχάλ 4 Αύγ. διά Ράς άλ Χαφζί
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόρος»	65	49437	ἔφθ. Πούλο Μπούκουμ 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητκράνθι»	52	12705	ἀνεχ. Βιτόρια 3 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΡΑΝΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοδία»	56	10180	εις θέσιν 27 Ν - 63.43 Α 5 Αύγ. διά Σαΐγκον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	50	3364	
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (παν.)		έτ. «Ούτρε Μέρ»	18	1545	εις Βάρονταν ἀπό 15 Αύγ. 1967
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βένκεντορ»	54	11747	ἀνεχ. Φλωδιγκ 4 Αύγ.
ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	Κοντίνενταλ & Μεντίτερ	53	12705	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 4 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΑΝΤΗΣ (η.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλαμέαντα»	44	7207	ἀνεχ. Μπλέμερ 26 Ιουλ. διά Πενσακόλα
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Οθεροπής Μίνεραλς	63	30886	ἀνεχ. Βαλτιμόρων 9 Ιουλ. διά 'Αρούμπα
ΔΕΛΦΩΝΙΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίστοκ»	44	7235	προσφοράντες εώθιν: Οζάκας 15 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Τραναράργυκ»	53	5579	ἔφθ. Καλλάο 6 Αύγ.
ΔΗΛΟΣ (διά Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρια»	54	8710	ἀνεχ. Γδύνια 4 Αύγ. διά Καράται
ΔΗΜΗΤΡΑ (διά Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πριόντον»	59	10527	ἀνεχ. Αμπούργον 4 Αύγ. διά Λά Παλίς
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Α φοι Σιγάλα	29	2935	ἀνεχ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Σύρον
ΔΗΜΟΣ (διά Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκέντον»	68	9528	ἀνεχ. Ντακάρ 1 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ΔΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κιάνα»	52	3695	ἔφθ. Ρουέν 2 Αύγ.
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	ἀνεχ. Μπλέιζε 5 Αύγ. διά Πουέρτο Κορτέζ
ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	ἀνεχ. Νέαν 'Ορκην 6 Αύγ.
ΔΡΟΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	ἔφθ. Σαδάνιον 13 Ιουλ. διά Μπεζάια (Μπουζι)
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κνωσσόδης»	51	1272	ἔφθ. Σαδάνιον 6 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΔΩΡΙΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύεν»	58	6331	εις μεօσηγιακάς μεταφοράς
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωριέριξ»	54	6042	ἀργεί. Σπέτελαν ἀπό 6 Μαρτ.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τένες»	58	9431	ἔφθ. Ρίβερ Χούκλου 27 Ιουλ.
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνιθος»	48	1895	ἀνεχ. Τανούρα 24 Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινενταλ»	58	8122	ἀνεχ. Λός Αντζελες 8 Ιουλ. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρο»	57	14845	ἀνεχ. Σαδόνα 2 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβιος»	43	13711	ἔφθ. Σαδάνιον 6 Αύγ.
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Φουστείσιον 'Αρμαντόρες»	43	8184	ἔφθ. Καλκούταν 26 Ιουλ. διά Γδύνια
ΕΒΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλαντικ»	63	15983	διῆλθε Παναμά 8 Αύγ. διά Τζάκασονθιλ
ΕΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρέικι»	56	10329	ἀνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 1 Αύγ. διά Σαν Νικολάς Μπαίν
ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαιζον»	47	2636	ἔφθ. Σαδάνιον 7 Αύγ. διά Βασάσα
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κτηριάνι»	56	10289	ἀνεχ. Μόζι 3 Αύγ. διά Αν. Φραγκιόκον
ΕΛΑ ΜΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εις μεօσηγιακάς μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρο Γουνίτς Κάρριερς»	30	5949	ἀργεί. Σπέτελαν ἀπό 6 Μαρτ.
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεέκτρα»	43	7263	ἔφθ. Λορέντζο Μαρκές 6 Αύγ.
ΕΛΕΝ		έτ. «Ατλαντίς»	59	21913	ἀνεχ. Τανούρα 24 Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΕΛΕΝΑ (π.)		έτ. «Προκρέσιδ»	67	27989	ἀνεχ. Λός Αντζελες 8 Ιουλ. διά Σάν Νικολάς Μπαίν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράπορ»	44	7648	ἀνεχ. Σαδόνα 2 Αύγ. διά Αλεξάνδρειαν
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλ. ουμφέροντα	56	20830	ἀνεχ. Σαδάνιον 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΛΕΝΗ (π.)		έτ. «Κασίκι»	39	4922	ἔφθ. Πειραιά 31 Ιουλ. διά Κόλπον (ΗΠΑ)
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερόπολις»	58	13066	ἔφθ. Χοινάκη 14 Ιουλ.
ΕΛΕΥΘΕΡΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	ἔφθ. Φουσίκι 30 Ιουλ.
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπελος»	45	2095	ἔφθ. Τούμπα 24 Ιουλ. διά Νταρέλεν
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	ἔφθ. Σαδάνιον 7 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζούτλαντ»	60	10660	ἔφθ. Νέαν 'Ορκην 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φραράλον»	52	11466	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 2 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΕΛΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκα			

ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Μόζι 8 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικός Οίλα»	54	19406	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Ίουλ. διά Μένα Σαούδ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30150	άνεχ. Χόρ άλ. Αμαγία 7 Ίουλ. διά Σταβάγκερ
ΣΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35520	άνεχ. Μένα Αχμαντί 6 Αύγ. διά Σίδνευ
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισια»	59	9003	έφθ. Βανκούμερ 6 Αύγ.
ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύριπιδης»	44	1876	άνεχ. Τζεντα 7 Αύγ. διά Σουέτ,
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (Λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναιάς»	43	2896	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθιος»	55	12579	άνεχ. Λα Πλάτα 8 Ίουλ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ψευμάρ»	49	17613	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεκτωρ»	65	35527	άνεχ. Μένα Αχμαντί 17 Ίουλ. διά Λάντς "Εντ
ZAN	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	έφθ. Γιοκαίοι 4 Αύγ.
ZANETTA II	(N.A.T.)	έτ. «Άρτζερ»	44	8636	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Αύγ. διά Καλκούτταν
ZANITSE A.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεσγκούρο»	68	14800	εις Χακοδαπάν υπό συμπλήρωσιν
ΖΕΛΑ Μ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωταράς»	44	7237	έφθ. Θέσσατο 5 Αύγ.
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιερνες»	40	3496	διπλής Μπρούνομπουτελ 28 Ίουλ. διά Κέμι
ΖΕΦΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θερόντα»	44	7283	άνεχ. Βανκούμερ 3 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΖΕΦΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	48	2724	50 μίλια ΝΑ Κάκετς 8 Αύγ. διά Ρουέν
ZHNO	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9527	άνεχ. Σάροκ 12 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
HIGKL (π.δ.)		έτ. «Πανευρώπα»	55	20216	άνεχ. Ντώρμπαν 26 Ίουλ. διά Χάργκ "Αϊλαντ
HBN	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φράγκτερ»	68	28774	άνεχ. Βιτόρια 19 Ίουλ. διά Κόμπε
HLIAS Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	διπλής Παναμά 30 Ίουλ.
HRA	(N.A.T.)	δαρδανός	48	4574	έφθ. Μη. "Άυρες 24 'Ιουλ.
HRQ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλα Φράγκαντοια»	65	23535	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεθότο»	44	15419	έφθ. Μπαραγκουίλα 25 Ίουλ.
ΘΑΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Στάρ»	43	7250	έφθ. Γιαβάτα 4 Αύγ.
ΘΑΝΑΣΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Θεναμάρις»	49	5685	άνεχ. Μομπάσα 31 Ίουλ. διά Κίναν
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Γενόβαν 25 Ίουλ.
ΘΑΣΟΣ Α'ΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θασος»	52	12057	άνεχ. Σιμονοσέκι 26 Ίουλ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (σομ.)		έτ. «Σουρένα»	44	7286	εφθ. Βαρκελώνη 6 Αύγ.
ΘΕΟ (δ.)		έτ. «Θεοδοσίος»	54	12016	έξωθι Βομβάς 8 Αύγ.
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Παρασκευή»	57	20414	έφθ. Δουνκέρκην 4 Αύγ.
ΘΕΟΔΡΑΦ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	63	34146	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΘΕΟΔΩΡΟΣ		έτ. «Νεπότιονια»	65	27960	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	47	2680	έφθ. Μπαγιόν 4 Αύγ.
ΘΕΟΚΑΗΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντινάμικο»	40	5226	άνεχ. Σλουσικίλ 2 Αύγ. διά Κίναν
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Παρασκευή»	65	18607	έφθ. Χιουστον 4 Αύγ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράρερς»	54	11234	άνεχ. Νεάπολιν 26 Ίουλ. διά Θιλαδέλφειαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	43	7188	έφθ. Κολόμπο 17 Ίουλ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Παρασκευή»	58	26653	έφθ. Αίλ ο Γκραίν 7 Αύγ.
ΘΕΤΙΣ		έλληνικά συμφέροντα	60	8461	έφθ. Μαυρίκιον 31 Ίουλ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	άνεχ. Ρότερνταμ 7 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέν»	55	2740	άνεχ. Βεστώνιαν 31 Ίουλ. διά Ρίο Ιανέριο
ΘΟΥΛΑ (π.)		έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ»	44	7259	έφθ. Χιράο 9 Ίουλ. (επωλήθη πρός διάλυσιν)
ΘΡΗΣ ΣΙΣΤΕΡΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ανδριαν»	43	8443	άνεχ. Μένα Αχμαντί 23 Ίουλ. διά Χουέλδα
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρόπιτ»	66	40933	άνεχ. Αγ. Βικεντίουν 7 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14218	έφθ. Σουάνσον 9 Αύγ.
IΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. Κρίστομπαλ 27 Ίουλ. διά Πουνταρένας
IΩΑΚΑ Α'ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιωάκα»	47	7426	άνεχ. Νέαν Όρλεαντν 26 Ίουλ.
IΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρισίου»	50	12540	άνεχ. Συγκαπούρην ρόδς 30 Ίουλ. διά Κανοκάθα
IΩΑΚΑ ΣΤΑΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιωάκα Σ.»	51	12540	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Αύγ. δι' Ακαζούτλα
IΩΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12906	άνεχ. Λάς Πάλμας 26 Ίουλ. διά Σαγκάπον
IΛΕΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	5925	εις μεσογειακάς μεταφοράς
IΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	έφθ. Χιουστον 21 Απρ.
IMMY (Λιθάνου)		έτ. «Ασσούνιον»	20	2253	άνεχ. Ντώρμπαν 30 Ίουλ. δι' Ιαπωνίαν
INBIKTA		έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	όπιλθε Παναμά 26 Ίουλ. διά Γκουάμ
INTRIPENT (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντα»	59	22557	έφθ. Πότερνταν 9 Αύγ.
ION		έτ. «Ιον»	49	4719	έφθ. Αστόρια 28 Ίουλ.
IONIAN Α'ΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τράφαλγκαρ»	56	10414	άνεχ. Χόρ άλ. Αμαγία 16 Ίουλ. δι' Αμθέρσαν
IONIAN ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδιονικ»	65	30516	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
IONIAN ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνια»	67	20959	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
IONIAN ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλευν»	63	13516	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 Αύγ. διά Κασσιούγκ
IONIAN ΜΕΣΣΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουσμ»	53	13555	όπιλθε Παναμά 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
IONIAN ΠΑ-ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 Αύγ.
IONIAN ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφαίαρ»	56	10422	όπιλθε Παναμά 30 Ίουλ. διά Τογιάμα
IONIAN ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεντφόρντη»	63	13517	άνεχ. Τακόμα 5 Αύγ. δι' Αγ. Φραγκιόκον
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσδεσάνι»	53	15826	άνεχ. Λάς Πάλμας 11 Ίουλ. διά Μένα Αχμαντί
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλούτσερ»	66	45280	άνεχ. Ράς Τανόύρα 20 Ίουλ. διά Σαδόνα
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παραισομάρ»	33	3946	έφθ. Ρουέν 5 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ευρό»	58	10077	έφθ. Τόκιο 7 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντίτερράνεαν»	68	16046	όπιλθε Παναμά 22 Ίουλ. διά Μόζι.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Χόρ άλ. Αμαγία 1 Αύγ. διά Ρίο Ιανέριο
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιούδανι»	42	7020	όπιλθε Ελσινόρε 8 Αύγ. διά Στεττίνον
ΙΩΑΝΝΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στέρρη»	44	2850	άνεχ. Κόμπε 31 Ίουλ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12618	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4760	όπιλθε Βερόπατην άπο 24 Ίουλ. διά Ντώρμπαν
ΚΑΑΝΟΣ		έτ. «Κάανθος»	53	7457	άνεχ. Ντακάρ 19 Ίουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)		έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	έφθ. Πενάγη 8 Αύγ.
ΚΑΒΑΛΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντίνα»	43	7237	άνεχ. Μασαλίαν 3 Αύγ. διά Νοβορωσιόκην
ΚΑΒΑΛΙΕΡ ΌΦ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριατικ»	49	6740	έφθ. Σίδνευ 7 Αύγ.
ΚΑΒΟ ΑΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Αύγ. διά Χάρην
ΚΑΒΟ ΜΑΛΕΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεπόκα»	49	10027	άνεχ. Ντακάρ 2 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουν Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΚΑΘΩΡΙΝ (Λιθάνου)		έτ. «Οθέροπη Τάνκοπι»	30	2377	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΘΩΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	64	10864	όπιλθε Παναμά 22 Ίουλ. διά Μόζι.
ΚΑΘΩΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεχ. Χόρ άλ. Αμαγία 7 Αύγ.
ΚΑΤΙΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καινές»	53	6979	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 Ίουλ. διά Β. Κορέαν
ΚΑΙΤΗ (παν.)		έτ. «Ατλαντικικαρ»	46	1921	άνεχ. Βερυττόν 9 Αύγ. διά Γιαριμίκα
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Τενερίφην 12 Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθερολέύν»	55	11991	άνεχ. Ράς Σουκείρ - Αντεν
ΚΑΙΤΗ Ν. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	53	13469	άνεχ. Τεργέστην 5 Αύγ. διά Ράς έλ Σιδέρη
ΚΑΛΑΜΑΤΑ (παν.)		έτ. «Μαρφάντζα»	37	4766	έφθ. Πειραιά 21 Ιουλ.
ΚΑΛΗ ΕΠΙΣ (σημ. Γίδρ.)		έτ. «Βρόνκα»	67	34498	άνεχ. Αλγκεθίρας 8 Αύγ. δι' Αμπιτζάν
ΚΑΛΗΝΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μάριν Τράνοπορτ»	57	8774	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά θυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΚΑΛΗΝΗ		έτ. «Άλμα»	67	44708	άνεχ. Τεργέστην 29 Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπεγκάσο»	43	5301	άνεχ. Χάρην 2 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάπογκα»	41	7401	έφθ. Γιεύπο 21 Ιουλ.
ΚΑΝΤΙΠΟΣ		έτ. «Κάντιπλος»	48	5144	άνεχ. Αλγκεθίρας 8 Αύγ. δι' Αμπιτζάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)		έτ. «Άγια Βαρδάρα»	50	3913	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά θυτ. άκτην Η.Π.Α.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	63	17057	εις ταϊδία Ράς Σουκείρ - Αντεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Τεργέστην 5 Αύγ. διά Ράς έλ Σιδέρη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	55	24420	έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιέρτο»	43	2874	άνεχ. Λονδίνον 6 Αύγ. διά Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ		έτ. «Τέρραμαρ»	50	6904	άνεχ. Κολόμπο 5 Αύγ. διά Ταόλνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)		έτ. «Καλιότο»	50	3910	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπορ»	61	25409	εις Ρότερνταμ άπο 6 Μαΐου (έπισκευαί)
ΚΑΠΙΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	όπιλθε Παναμά 9 Αύγ. διά Γιαβάτα
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΗΜΟΘΕΝΗΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	65	18995	έκτελει πλάς Παναμά
ΚΑΠΙΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σίπηνικ»	31	1871	έφθ. Καμαίτοι 7 Αύγ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμόντε»	46	8147	όπιλθε Παναμά 5 Αύγ. διά Κούθαν
ΚΑΠΙΤΑΝ Π					

ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούτι»	44	5184	άνεχ. Σαλβαδόρ 4 Αύγ. διά Κορκούμπιον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελανόφαρερς»	61	13408	άνεχ. Καλλάο 1 Αύγ. διά Όναχάμα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμα»	43	8527	έφθ. Κολόμπο 11 Αύγ. διά Όναχάμα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Καλλάο 6 Αύγ. διά Καλέτα Πατίλος
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3401	έφθ. Χαϊρόνη 7 Αύγ.
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάλι»	58	14606	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 31 'Ιουλ. διά Σιμότσου
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννικός»	53	7659	άνεχ. Πόρτ Άλφρεντ 6 Αύγ. διά Κορέαν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Σπετζια 7 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	29	9357	άνεχ. Αθάναν 31 'Ιουλ. διά Ισπανίαν
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεχ. Μένα Αχμαντί 22 'Ιουλ. διά Λονδίνον.
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΚΑΤΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Εντινα»	43	7238	έφθ. Μπιλμπάο 8 Αύγ.
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13996	άνεχ. Λός Αντζελες 31 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΚΕΤΓΙ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέα»	58	11755	άνεχ. Ντουμπάι 9 Αύγ. διά Κουμέτι
ΚΕΤΓΙ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμπουένο»	63	15364	όπληθε Παναμά 7 Αύγ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύπλιον»	49	15797	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Αύγ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάστριαλ Φρέντ.»	57	17180	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΕΡΒΕΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέρβερος»	43	18671	εις Χόγκ Κόργκ από 28 Μαΐου
ΚΕΡΚΕΝΝΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουνιάνα»	51	6137	άνεχ. Λα Γκουλέτ 8 Αύγ. διά Μπιζέρταν
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	έφθ. Μένα Αχμαντί 7 Αύγ.
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκήναιαν»	66	44867	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 5 Αύγ. διά Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Γένοβαν 4 Αύγ. διά Μάνιας
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδμος»	64	29797	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ. διά Ουάιτικετ
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριδώνη»	58	20487	όπληθε Γιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοιρομάρ»	49	8378	έφθ. Ντακάρ 7 Αύγ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνα»	56	23232	έφθ. Αμδέρεσαν 8 Αύγ.
ΚΛΑΙΡΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλ. Τσαθλίρης	27	5411	εις Πειραιά από 18 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22860	έφθ. Μομπάσα 10 Αύγ.
ΚΛΕΑΝΘΗ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Ντακάρ 7 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αλειώ»	51	7651	έφθ. Ταδλίνα 10 Αύγ.
ΚΛΕΙΟ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7666	άνεχ. Σάροχ 2 Αύγ. διά Ντακάρ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμά»	43	22129	άνεχ. Χαρύκ Αίλαντ 6 Αύγ. διά Λάντς "Εντ
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νότλιου»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτι 27 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΚΟΚΟΝΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορούτσα»	53	10164	άνεχ. Ρίο Ιανείρο 7 Αύγ. διά 'Αρούμπα
ΚΟΜΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Καλούπταν 24 'Ιουλ.
ΚΟΝΔΩΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακούλλα»	19	2949	άνεχ. Θέουτα 31 'Ιουλ. διά Λύμπεκ
ΚΟΝΣΟΝΕ'ΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσονένις»	53	12062	άνεχ. Βενετίαν 4 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΙΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέισιον»	56	11755	άνεχ. Καράται 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	41	5173	όπληθε Παναμά 6 Αύγ. διά Λά Λιμπερτάν
ΚΟΡΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιαρ»	44	7239	άνεχ. Λουάντα 4 Αύγ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόθιμ»	44	4296	άνεχ. Κουβέιτ 2 Αύγ. διά Χαραμπάχρ
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδιγκορ»	63	30705	άνεχ. Ράς Σουκείρ 19 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουεύδα»	45	7176	έφθ. Μομπάσα 9 Αύγ.
ΚΟΡΣΑ 1-Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	62	15000	άνεχ. Χαλίφας 4 Αύγ. διά Σαδάναν
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόδμος»	49	7478	έφθ. Κολόμπο 4 'Ιουλ.
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άνεχ. Σιμότσου 31 'Ιουλ. διά 'Αισί
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφιελ»	44	14878	έφθ. Γένοβαν 16 'Ιουλ.
ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	όπληθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά 'Ατλαντικόν
ΚΟΥΡΙΟΥΜ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαβάρη»	47	1401	έφθ. Αμμόχωστον 28 'Ιουν.
ΚΡΕΣΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαβαθίσα»	44	7135	άνεχ. Τζιμπούτι 6 Αύγ. διά 'Ακαμπα
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	όπληθε Γιβραλτάρ 18 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλ. συμφέροντα	50	2376	έφθ. Ταράντο 8 Αύγ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κριστιαν»	56	4031	εις Βεγκεσάκ από 25 'Απρ.
ΚΥΒΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13895	άνεχ. Γουέπιτο 28 'Ιουλ. διά Λώντσεστον
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Ντώρμπαν 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	6996	άνεχ. Πειραιά 2 Αύγ. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΚΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρορίκο»	43	7239	άνεχ. Ροζάριο 6 Αύγ. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	36	3149	άνεχ. Ντούσλα 31 'Ιουλ. διά Πουάντ Νουάρ
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουραμένον»	51	2644	εις Ρόττερνταμ από 26 'Ιουν.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	54	11743	άνεχ. Βιτόρια 1 Αύγ. διά Βερακρούζ
ΚΥΡΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κύρκοπριγκ»	48	3455	άνεχ. Καζαμπλάνκα 4 Αύγ. διά Γάνδον
ΚΩΝΣΤΑΝΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Ζαΐρη»	64	34827	άνεχ. Λάς Πάλας 17 'Ιουλ. διά Μίνα άλ Φαχάλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδίραζον»	51	2430	έφθ. Γκαλδές 4 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρώτευσ»	47	2586	έφθ. Γκαλδές 28 - 8.2 Δ 8 Αύγ. διά Νιού Ρός
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεανώ»	53	10918	άνεχ. Αρούμπα 13 'Ιουλ. διά Γκους Μπαίν
ΚΩΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βασιλική»	56	3430	έφθ. Μοντεβίδεο 8 Αύγ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	39	2993	έφθ. Λύμπεκ 7 Αύγ.
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλο»	50	8530	άνεχ. Τάγκα 2 Αύγ. διά Ντακάρ
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3374	άνεχ. Σαντάντερ 6 Αύγ. διά Σετουμπάλ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Τερέποντ 4 Αύγ. διά Ράς έ Σιδέρ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάλκω»	65	34185	άνεχ. Μομπάσα 9 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	61	13360	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΛΑΜΠΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδιόεο»	44	8089	άνεχ. Μομπάσα 29 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Νέαν Υόρκην 1 'Ιουλ. διά Ράς Τανόύρα
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Κορίν 2 Αύγ. διά Χάρυκ Αίλαντ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρολέα»	48	9181	άνεχ. Ντώρμπαν 11 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΛΕΙΤΙΚ ΚΑΤΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαππίριορ»	44	10566	άνεχ. Κομπέ 22 'Ιουλ. διά Ταϊδάν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΕΙΤΙΚ ΛΟΥΣΕΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χέλιμοκ»	44	10393	όπληθε Παναμά 27 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΛΕΙΤΙΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαππίριορ»	44	14243	έφθ. Σάντος 10 'Ιουλ.
ΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόγκρες Κ.»	45	2321	έφθ. Πότερντα μπούν 15 'Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2553	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	όπληθε Παναμά 8 'Ιουλ. διά Λάς Μίνας Μπαίν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «ΖΙΤΑ»	57	10499	όπληθε Παναμά 6 Αύγ.
ΛΗΤΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Θρέύτερ»	67	28776	έφθ. Τομία 7 Αύγ.
ΛΙΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλέαν»	53	12577	άνεχ. Σιμονοσέκι 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΙΜΠΙΕΡΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλκοφίλη»	42	2881	άνεχ. Βρέμπιν 1 Αύγ. διά Γαλατοί
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόφιν»	43	7266	άνεχ. Θεόπατα 16 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεζάνδρω»	58	16241	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΟΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρελέα»	42	7252	εις Βομπάν ρόδς 28 'Ιουν.
ΛΟΙΡΕΝΤΖΟ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίο Αζούλ»	57	20730	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 'Ιουλ. διά Κονέκτικατ
ΛΟΥΓΙΖΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίτι»	54	10024	άνεχ. Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΛΟΥΣΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά Πασιφίκα»	54	11602	άνεχ. Αρούμπα 4 Αύγ. διά Φρόμπισερ Μπαίν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άνεχ. Αμμέρεσαν 2 Αύγ. διά Μπάνιας
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	άνεχ. Σασέμπινον 15 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛΥΚΟΥΡΓΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντεστόνιο»	29	6638	έφθ. Λά Παλίς 15 'Ιουλ.
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κονσοτελέισον»	64	29396	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάνη»	52	2980	έφθ. Πότερντα 10 Αύγ.
ΛΩΡΕΛ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λωρέλ»	43	7297	άνεχ. Γιβραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Χαιφόγκ
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Τζαμπάλ Ντανά 15 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλαντικ»	63	15983	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13592	άνεχ. Πούντα Καρτόν 7 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Αμέρεσαν 7 Αύγ.
ΜΑΚΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μορνίκα»	48	4575	έφθ. Σάντος 9 Αύγ.
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ιότι»	47	4535	άνεχ. Μασσαλίαν 7 Αύγ. διά 'Αμβούργον
ΜΑΛΟΥ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού & Σία	43	7145	έφθ. Τοιτανόκοντρος 31 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΣ ΛΑΙΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ελπίσαγα»	43	3106	άνεχ. Καναδᾶ 6 Αύγ. διά Καναδᾶ
ΜΑΝ					

ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοθμένια»	56	12230	έφθ. "Αγ. Βικέντιον 7 Αύγ. εις Βομβάπη από 29 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	43	7273	έφθ. Πειραιά 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεαντέρη»	64	34594	ανεχ. "Αγ. Βικέντιον 31 Ιουλ. διά Βενετίαν εις Κείν Γάουν από 26 Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαυκερίν»	43	8518	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 28 Ιουλ. διά Πόρτ Κάμφα έφθ. Σπάττλ 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΕΛΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίντι Φράύτερη»	43	6962	ανεχ. Πούλο Μπουκομ 4 Αύγ. διά Πλατζού
ΜΑΡΙΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωδεκανηποιακή»	48	2134	ανεχ. Ντακάρ 31 Ιουλ. διά Μπάραν
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λαστρο Βεντουρός»	58	9407	ανεχ. Χάιφα 6 Αύγ. ανεχ. Μάλταν 30 Ιουλ. διά Θιουμισίνο
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	52	10892	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 7 Αύγ. δι' "Απαρρί ¹ ανεχ. Ντακάρ 18 Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Ακιραμάρ»	43	7253	έφθ. Βιζακαπατνάμ 4 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΛΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελαντέρα»	63	9746	έφθ. Πόρτ Κέμπολ 9 Αύγ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελδαρόρες»	68	14800	έφθ. Πούντα Πάλμας 16 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν ανεχ. Μόντρεαλ 29 Ιουλ. διά Σούσσα
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	49	10483	ανεχ. Γδούνια 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέττα»	44	7216	έφθ. Γιεμπό 31 Ιουλ.
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	ΕΙΩΛΗΝΗ Πρός διάλυσιν
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ²	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	43	7253	ανεχ. Βανκούμπερ 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΔΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελδαντέρα»	65	19758	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Ιουλ. διά Ντουμάϊ
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	45	10448	15 μιλια ΝΔ Μπήπου Χέντ 8 Αύγ. διά Σούσσα
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρινερς»	48	2739	ανεχ. Νέαν Υόρκην 9 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΜΑΡΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	ανεχ. Γδούνια 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	66	19411	έφθ. Γιεμπό 31 Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Εθρος»	44	7203	ΕΙΩΛΗΝΗ Πρός διάλυσιν
ΜΑΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Χ»	46	7331	ανεχ. Βανκούμπερ 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	65	19758	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Ιουλ. διά Ντουμάϊ
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορριεντες»	45	10448	15 μιλια ΝΔ Μπήπου Χέντ 8 Αύγ. διά Σούσσα
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρινερς»	48	2739	ανεχ. Νέαν Υόρκην 9 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	ανεχ. Γδούνια 4 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	50	15747	έφθ. Αρδούρηα 22 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	10216	έφθ. Μόντρεαλ 8 Αύγ.
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	51	11901	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρμαντόρες»	49	10447	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνο συμφέροντα	53	11310	ανεχ. Σάροξ 4 Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόδος»	37	5345	ανεχ. Σάροξ 4 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρες»	68	36360	ανεχ. Ολυμπία 22 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνδιο»	61	12466	έφθ. Αρδούρηα 22 Ιουλ. διά Ντουμάϊ
ΜΑΡΚΟΣ Ρ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνοταντίνο»	44	10313	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΜΑΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Συμφωνία»	44	7250	ανεχ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	ανεχ. Νέαν Υόρκην 9 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Αύγ. διά Τοινθαγκτάο
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπαρο»	46	7327	έφθ. Καλκούτταν 21 Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη»	56	23871	έφθ. Αιόλι 21 Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιώπη»	64	9390	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 8 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Δ. Παπαλίδης»	54	10601	ανεχ. Πούλο Μπουκομ 6 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπαρο»	46	7333	ανεχ. Φρόπταυν 9 Αύγ. διά Τακοράντι
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	ανεχ. Καντίζ 24 Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΜΑΧΗΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γαλαζίας»	65	34185	έφθ. Χονολουλού 4 Αύγ.
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιρβιλά Μότοραπι»	57	8855	έφθ. Λός Αντζελες 6 Αύγ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	ανεχ. Μένα Αχμαντί 29 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	ανεχ. Τομπάταυν 28 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρντιναλ»	66	39617	εις Άγγελερον από 29 Ιουν.
ΜΕΡΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Επαντάρα»	58	20894	έφθ. Πιούρεραν από 29 Ιουν.
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλής Γιβραλτάρ 23 Ιουλ. διά Κούβαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7258	ανεχ. Σιμονοσέκι 24 Ιουλ.
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλενιν Σιπίνγκ & Ιντάστρ	43	8537	έφθ. Τούμπα 8 Αύγ.
ΜΙΑΝΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπότουνο»	58	24955	έφθ. Μόντρεαλ 7 Αύγ.
ΜΙΜΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	17905	ανεχ. Τέμα 6 Αύγ. διά Λάγκος
ΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμαμεθ»	36	2760	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Ιουλ. διά Μελβούρνην
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	εις Αρεβέραν από 28 Ιουν. (επισκευαί)
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3485	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μινούτσι»	48	6475	έφθ. Μπάκια Μπλάνκα 31 Ιουλ.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαναντέρος»	41	8367	έφθ. Πασκαγκούλα 8 Αύγ.
ΜΙΣΤΡΑΛ Ι	(N.A.T.)	έτ. «Μίστραλ»	66	22241	διπλής Παναμή 6 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδίγκια»	59	26574	ανεχ. Λά Σαλίνα 1 Αύγ. διά Γκότεμπουργκ
ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντόζοτς»	55	15983	ανεχ. Ριο Ιανέρο 4 Αύγ. δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαροιμέντο»	65	28313	έφθ. Μελβούρνην 2 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	ανεχ. Χάρηκ Αίλοντ 27 Ιουλ. διά Κικούμα
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	έφθ. Κωνσταντζαν 7 Ιουλ.
ΜΟΝΟΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Όσεαν»	43	8346	έφθ. Μάλταν 29 Ιουν.
ΜΟΣΧΑΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεδάντε»	51	3386	ανεχ. Λά Σαλίνα 30 Ιουν. διά Γκότεμπουργκ
ΜΟΥΣΣΕΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσσέ»	29	9307	ανεχ. Ριο Ιανέρο 30 Ιουν. διά Μάρτι
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άργοναυτός»	53	4085	εις Πειραιά από 24 Μαΐου 1967
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλη»	48	3574	ανεχ. Γένοβαν 9 Αύγ. διά Θάβεϋ
ΜΠΛΑΟ ΜΟΥΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέρο - Γκουάκα»	65	18459	ανεχ. Κόμπη 9 Αύγ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΜΠΕΓΚΟΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3929	ανεχ. Χούλλα 10 Αύν. διά Γδύνια
ΜΠΕΛΑΟΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασαλάρικ»	44	3696	έφθ. Μάλταν 29 Ιουν.
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	ανεχ. Λιοσαβάνα 30 Ιουλ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσον»	67	43231	ανεχ. Πόρτ Ντιέρον 23 Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΜΠΛΑΚ ΝΑΙΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπήβερ»	57	20741	έφθ. Γιοσκαίδη 7 Αύγ.
ΜΠΛΑΟ ΜΟΥΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δπλος»	45	5101	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΛΑΟ ΛΕΝΝΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό συμφέροντα	44	2937	διπλής Κυν/πολίν 27 Ιουλ. διά Ρένι
ΜΠΛΑΟ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Επτάνηος»	44	7258	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 30 Ιουλ. διά Μόζι
ΜΠΛΑΟ ΣΚΑΪ'	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού ΣκάΪ»	48	3351	διπλής Μπρούναμπουτελ 27 Ιουλ. διά Βενετίαν
ΜΠΟΡΕΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού ΣκάΪ»	41	4189	έφθ. Καράτοι 6 Αύγ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουντότ»	43	7238	ανεχ. Οζάκαν 23 Ιουλ. διά δυτ. οκτήν. Η.Π.Α.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12886	ανεχ. Μπαχρέιν 18 Ιουλ. διά Γουελλιγκτόν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	59	22846	διπλής Σιγκαπούρην ρόδες 18 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστούνιντ»	56	10191	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 7 Αύγ.

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: "O KEANIS,, - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμβος»	42	7265	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 5 Αύγ.
ΜΠΟΥΟΝΑΦΟΡΤΟΥΝΑ (δ. κυπρ.)		έτ. «Λάσοπ»	52	11346	ανεχ. Κολόμπο 6 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 18 'Ιουν.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πισσιφίκι Κόστη»	50	9627	άνεχ. Αγ. Θραγκίκον 17 'Ιουλ. διά Κόμπες διπλήθ. Παναμά 5 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΜΠΡΟΔΕΡΣ Σ. (π.)		έτ. «Μηπορέας»	43	7233	έφθ. Γούνια 5 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπορέας»	57	39617	ανεχ. Άμαγκασάκι 9 Αύγ. διά Αιδί
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	43	8588	άνεχ. Χιμεζί 3 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	63	17487	
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)		57	24960	
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Βανκούμερ 2 Αύγ. διά Ιαπωνίαν διπλήθ. Κων/πολιν 5 Αύγ. διά Μ. Θάλασσαν ανεχ. Νέαν Υόρκην 30 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΑΒΙΑ		έτ. «Άργους»	43	8394	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρά»	57	23690	έφθ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν. (σημαία Αμερικανική)
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 'Ιουλ. διά Αρούμπα
ΝΑΥΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυμάχος»	46	8505	άνεχ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ. διά Κουβέιτ
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νάουτα»	43	14294	άνεχ. Τρίνινταντ 7 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέους»	58	12624	άνεχ. Καράποι 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργυράντες»	58	24068	έφθ. Ναγκόγια 2 Αύγ.
ΝΕΔΔΑΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νάουτα»	43	14304	έφθ. Βενετίαν 5 Αύγ.
ΝΕΔΑΙ II (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7897	έφθ. Νεάπολη 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νασιέντο»	56	10693	έφθ. Ναγκόγια 12 Αύγ.
ΝΕΛΛΑ (π.)		έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Βιζαντίαν 5 Αύγ.
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	42	9730	έφθ. Καρατσί ποδες 7 Αύγ.
ΝΕΡΒΙΟΝ		έτ. «Άστρα»	44	8536	έφθ. Καρατσί ποδες 12 Αύγ.
ΝΕΡΕΙΝΤ' (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντη»	44	10544	έφθ. Κλιελεαντ 6 Αύγ.
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικη»	64	16073	άνεχ. Ράς Σουκέρι 6 Αύγ. διά Ρότερνταν
ΝΕΦΕΛΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Τρίνινταντ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασίφικη»	67	54502	άνεχ. Βιλεμονταν 8 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέργκα»	52	11267	εις Αντεν από 14 Νοεμ.
ΝΙΓΚΜΑ		έτ. «Τίνα»	21	2369	διπλήθ. Μπρούνομπούτελ 29 'Ιουλ. διά Τοιμπότε
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι Κάρριερς»	60	14203	εφθ. Μη. 'Αύρες 6 Αύγ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Βακαρίαμα 6 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑ		έτ. «Τζένεραλ Φράγκτερη»	68	9034	άνεχ. Νέαν Όρλεαν 26 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεχ. Ρεοφ 3 Αύγ. διά Αρούμπα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλεουμη»	53	12396	άνεχ. Μένα Αχμαντί 12 'Ιουλ. διά Μιλφορντ Χάφεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφα»	68	86074	έφθ. Τοιμπα 7 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ I. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	68	11243	έφθ. Γκιζόν 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάραιον Κορπ.»	58	7324	διπλήθ. Ούσαντ 8 Αύγ. διά Τύνιδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Παρασκευή»	50	2612	έφθ. Βακαρίαμα 6 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (κυπρ.)		έτ. «Ελλήνων ουφέροντα	51	3364	άνεχ. Πούλον Μπούκων 26 'Ιουλ. διά Ταινκιάδηκ
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ριτάλεξ»	46	2927	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Αύγ.
ΝΙΟΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεχ. Λιοσσαθώνα 27 'Ιουλ. διά Τάμπα
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ' (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούσσεαν Φράγκτερη»	44	7063	άνεχ. Ντωρμπον 29 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΝΙΟΥΜΟΥΡ (κυπρ.)		έτ. «Αλ. Τσαδίρης	41	6743	άνεχ. Λάς Πάλμας 5 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλ. Τσαδίρης	43	7168	εις Ήσσιν 36.32 Β - 29.20 Δ 25 'Ιουλίου διά Κούθαν
ΝΟΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιαθος»	41	7251	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμφώνη	58	20451	άνεχ. Σίδεν 29 'Ιουλ. διά Ούμ Σαιδί
ΝΟΡΑΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανάρχεσαν Φράγκτερη»	44	14800	έφθ. Μακέιο 29 'Ιουλ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουέστρα»	58	18184	άνεχ. Λιβερπούλ 17 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΑΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμουση»	59	18180	άνεχ. Ναγκόγια 31 'Ιουλ. διά Σίδηνευ
ΝΟΡΑΕΡΝ ΝΑΤΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άμπερ»	67	22543	άνεχ. Χανούλοπουλού 5 'Ιουλ.
ΝΟΡΑΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριάμι»	64	38649	άνεχ. Λιβερπούλ 10 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΑΜΕΡΙΚΑ		έτ. «Ατλάντικ Μαρ.Έντερ.»	52	5626	άνεχ. Ναγκόγια 31 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΝΟΡΟ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Κάρριερς»	67	25837	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 8 Αύγ. διά Αιδί
ΝΟΡΟ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιαλμύρα»	56	12402	άνεχ. Ταράντο 9 Αύγ. διά Αννάμπα (Μπόνα)
ΝΟΡΑΝΤΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σείλετ»	42	7251	έφθ. Καλκούτταν 18 'Ιουλ.
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάγασος»	52	12557	άνεχ. Ρότερνταν 26 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν
ΝΤΑΝΥ (π.)		έτ. «Κινατόνι»	25	1473	άνεχ. Σιμότουσ 7 Αύγ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Γουιντγουορντ»	58	17743	άνεχ. Ντουνέρα 9 Αύγ. διά Τρίνινταντ
ΝΤΕΛΟΥΡΟ		έτ. «Ιντελούρο»	43	7196	άνεχ. Βενετίαν 30 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεαν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σελ. Εντερπράζη»	58	13545	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΝΤΕΛΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σελ. Εντερπράζη»	61	13198	έφθ. Παρανάκου 7 Αύγ.
ΝΤΕΛΟΙΚ ΣΚΑ'Υ		έτ. «Ναδιγκίτερος»	63	13751	άνεχ. Ντουλεύθ 7 Αύγ.
ΝΤΕΡΜΠΥ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρτεμπαρ»	13	1216	άνεχ. Ντεμαράρα 9 Αύγ. διά Τρίνινταντ
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ		έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεχ. Βενετίαν 30 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεαν
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Ιουν. διά Μένα Αχμαντί
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον»	57	20458	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 31 'Ιουλ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΝΤζέρτη»	56	20352	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Αύγ. διά Μένα Σαούδ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΤΣΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτικ»	52	20667	άνεχ. Κουβέιτ 5 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΗΟΙΑΝΤ		έτ. «Ναδιγκίτερος»	60	19988	άνεχ. Ντωρμπαν 27 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεαν
ΝΤΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Νόρδερον Σηνούαίνη»	58	10396	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεχ. Αντεν 6 Αύγ. διά Νουμέα
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένην»	53	12200	έφθ. Τάιν 8 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλλων»	54	11956	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένην»	50	9956	άνεχ. Μπακρέιν 8 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δημοσθένην»	43	10861	έφθ. Μπαλκιπανα 6 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	58	10483	άνεχ. Κέιπ Τάουν 22 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	άνεχ. Ταμίπα 26 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	54	11478	άνεχ. Μαυρίκιον 7 Αύγ. διά Αρούμπα
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	διπλήθ. Ακρωτηρίου 6 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Παναμεν-Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 7 Αύγ. διά Τόκιο
ΝΤΟΡΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ρέζολιουτη»	56	10486	άνεχ. Ναγκόγια 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	άνεχ. Ράς Τανούρα 22 'Ιουλ. διά Σαβόνα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	56	8424	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Παναμά
ΝΤΡΑΓΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	56	11412	άνεχ. Ντωρμπαν 5 Αύγ. διά Τοάλνα
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2873	έφθ. Μαντράς 9 Αύγ.
ΟΛΓΑ (κυπρ.)		έτ. «Ούρανία»	43	7265	άνεχ. Πύλον 29 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΟΑΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)		έτ. «Ριμπεράμαρ»	39	2815	διπλήθ. Κων/πολιν 28 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερωκ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοαπλάντικα»	53	17362	άνεχ. Νέαν Υόρκην 10 Αύγ. (Κρουαζίέρα)
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξίτερ Μαριτάιμ»	54	17999	άνεχ. Αμδούργον 11 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρταγκένα Σίπιπιγκ»	54	13652	άνεχ. Μίρι 8 Αύγ. διά Πούλο Μπούκομ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ»	54	20453	άνεχ. Νέαν Υόρκην 5 Αύγ. διά Σαίν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδίστειλ»	54	20495	άνεχ. Λα Λιμπερτάν 3 Αύγ. διά Αγ. Θραγκίκον

DURBAN

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

95a SMITH STREET

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Β. ΚΟΥΒΑΡΑΣ, Σ. ΚΟΥΒΑΡΑΣ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

SOLE AGENTS FOR:

BOX 475

PHONES 65.181

23.002

A/H 88.8465

AMEROID PRODUCTS

LILY BRAND MARINE PAINTS

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήγουελ»	65	38600	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΜΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντιμπανκ»	64	32380	άνεχ. Ράς Τανούρα 9 Ιουλ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Μαριτάιμ»	65	32400	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ. διά Χάβρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟΥΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	έφθ. Φώλεϋ 11 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτμαρ»	65	38608	άνεχ. Σίδενεϋ 8 Αύγ. διά Γκρίζογκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονσεπσιόν»	65	32407	διπλήθε 'Ακρωτήριον 1 Αύγ. διά Μένα 'Ακμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρόδου Σίπηγκ»	54	14047	άνεχ. Μαιάμι 1 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΉΡΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνοντιτς»	58	27602	άνεχ. Εσκράδος ρίθερ 5 Αύγ. διά Pio 'Ιανέριο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανομαρίν»	50	24741	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούστερ»	53	14221	άνεχ. Μίλφορντ Χάφεν 8 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιμάρπαντος»	53	14009	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλαρίδα»	54	17999	άνεχ. Ούμ Σαιδ 30 Ιουλ. διά Ντώρμπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	άνεχ. Κουνάνα 25 Ιουλ. διά Χαργκ 'Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	άνεχ. Βαγκαρέ 9 Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόν»	54	13934	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 11 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλ»	55	13709	άνεχ. Πουέρτο Μίραντα 28 Ιουλ. διά Χάβρην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	54	18476	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 8 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	έφθ. Νέαν 'Ορλέαντ 7 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφιτον»	65	15577	άνεχ. Βακαγάμα 4 Αύγ. διά Φουκουγιάμα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ		έλληνικα συμφέροντα	68	15800	εις Σιρίζου υπό συμπληρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμερεστ»	65	15577	έφθ. Αμέρεραν 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιμουθ»	65	15577	άνεχ. Αμέρεραν 1 Αύγ. διά Χιούστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Άντερλεϊ»	67	15650	άνεχ. Ναγκόνια 25 Ιουλ. διά Τσάρλεστων
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	55	13934	άνεχ. Τζάκονσβιλ 30 Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεν»	60	32008	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερ»	59	32007	διπλήθε 'Ντακάρ 5 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπρουκ»	54	17999	έφθ. Ντώρμπον 9 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	55	18790	άνεχ. Τσάρλεστων 5 Αύγ. διά Σαίν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΪ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλιμπερτ Τράνονπορτ»	55	13934	άνεχ. Σαν Λορέντζο (Βεν.) 30 Ιουλ. διά Θρή Ρίθερς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Σιππιγκ»	60	37744	άνεχ. Φλώσιγκ 27 Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάιν»	64	30574	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Αύγ. διά Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΛΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	άνεχ. Βοστώνην 5 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπουρου»	65	15179	άνεχ. Αμέρεραν 7 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΞΙντεντάλ»	58	27602	άνεχ. Κείν Τάουν 3 Αύγ. δι' Αμέρεραν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΪΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάλκον»	65	47493	άνεχ. Λάς Πάλμας 29 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηρόντ»	50	17791	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Μάροα ελ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπένθερλου»	64	47493	άνεχ. Αγ. Υόρκην 4 Αύγ. διά Μάροα ελ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναΐνι»	54	13598	άνεχ. Σιράχα 31 Ιουλ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. ώπερωκ.)		έτ. «Χόδι Λάινς»	31	18563	άνεχ. Ντώρμπον 30 Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Αριάδνην»	43	11753	άνεχ. Ντώρμπον 24 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ		έτ. «Σαμανά»	43	8195	άνεχ. Χάργυρ 'Αιλαντ 2 Αύγ. διά Γιοκαΐσι
ΟΜΝΙΟΥΜ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Γκλόρια»	44	8484	έφθ. Κιγκοτών (Ζαρ.) 2 Αύγ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά Ηυρέσσα»	56	21090	άνεχ. Μένα 'Ακμαντί 27 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΟΡΑΤΟΡ (π.δ.)		έτ. «Ολιβίδος»	48	9821	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 10 Αύγ. (Κρουαζιέρα)
ΟΡΙΕΝΤ ΙΜΠΟΡΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάτο»	43	8371	άνεχ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Σάντος
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντ»	54	12069	έφθ. Σάντος 8 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κάμπεον»	54	13197	έφθ. Μόμπιλ 7 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	άνεχ. Μπλέφαρον 20 Ιουλ. διά Χάργυρ 'Αιλαντ
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Οροσδόλλ»	58	12667	άνεχ. Φορταλέστα 8 Αύγ. δι' Άρούμπα
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην. συμφέροντα	42	2881	άνεχ. Αγ. Υόρκην 10 Αύγ. (Κρουαζιέρα)
ΟΡΟΣΟΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορο»	53	9839	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Αύγ. διά Χάργυρ 'Αιλαντ
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	51	10155	έφθ. Βομβάν 9 Ιουλ. διά Αμοτερντάμ
ΟΡΩΗ (κυρ.)		έτ. «Κάσλας»	52	1379	άνεχ. Καζαμπλάνκα 7 Αύγ. διά Βηρυττόν
ΟΡΧΙΔΕΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσερόμαρ»	44	7261	άνεχ. Μελβούρνην 8 Αύγ. διά Πόρτ Στάνβακ
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	49	15456	άνεχ. Σίδενεϋ (Ν.Σ.) 30 Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονερ»	43	8615	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Ιουλ. διά Λα Σαλίνα
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9250	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Αύγ. διά Ντακόρ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμπαρίν»	56	10120	άνεχ. Μόντρεαλ 27 Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαννόνερ»	57	15406	άνεχ. Σασέμπο 7 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. ώπερωκ.)		έτ. «Χόδι Λάινς»	65	27645	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Αύγ. (Κρουαζιέρα)
ΟΣΕΑΝΙΚ ΑΜΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Γιούνιον»	44	14238	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 Ιουλ. δι' Άρούμπα
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Οσεανικά»	65	28101	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Ιουλ. δι' Ισραήλ
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23234	έφθ. Νταμπόριτ 6 Αύγ. διά Καβασάκι
ΟΥΑΪΤ ΧΟΡΕ		έτ. «Σποτάιν»	43	7261	έφθ. Καλόκουταν 19 Ιουλ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδινέτος»	57	18176	εις Ταξίδιο Ράς Σουκεΐρ Σουέζ
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άνεχ. Αύγουστον 24 Ιουλ. διά Μπ. Αύρες
ΠΑΚΣΤΑΡ		έτ. «Πασιφίκ Κόσουοτ»	43	8531	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 Ιουλ. διά Κασσιούνγκ
ΠΑΚΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Κόσουοτ»	43	8578	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Κασδία»	58	10659	άνεχ. Ινδίαν 28 Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυρ.)		έλληνικα συμφέροντα	43	7296	άνεχ. Αύγουστον 31 Ιουλ. διά Σαγκάπον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ.		έτ. «Σαΐντ Τζώρτζ»	43	8426	έφθ. Καζαμπλάνκα 21 Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελτράνοπορτ»	57	10493	άνεχ. Ρεοίφ 2 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)		έτ. «Τζόπκατ»	39	3562	άνεχ. Ντακάρ 28 Αύγ. διά Μασαλίαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθόνου)		έτ. «Πλάτεμ»	45	7133	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 1 Αύγ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΧΑΓΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Ζεφύρ»	63	30408	άνεχ. Τζαμπόλ Ντανδ 9 Αύγ. διά Λάντας "Εντ"
ΠΑΝΟΗΡ (δ.)		έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούκ 6 Αύγ. δι' Άλγεριον
ΠΑΝΟΡΜΙΤΗΣ (π.)		έτ. «Νάιζ»	43	2867	άνεχ. Αλεξάνδρειον 3 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιθύνη)
ΠΑΝΟΣ (δ.)		έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	άνεχ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ΠΑΝΤΑΡΑΛΙ (π.)		έτ. «Πρόμπα»	37	1575	άνεχ. Ούμ Σαιδ 10 Αύγ. διά Μελβούρνην
ΠΑΠΠΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)		έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Ριγύκαν 23 Ιουλ. διά Ντώρμπον
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)		έτ. «Στάιλμα»	44	3807	άνεχ. Ούμ Σαιδ 25 Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΠΑΡΗΝΗ (δ.)		έτ. «Πανόρμπο»	59	23607	διπλήθε Παναδά 8 Αύγ.
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλδρα»	61	13903	άνεχ. Μίνα 'Αλ Φαχάλ 5 Αύγ. διά Πούλο Μπούκομ
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)		έτ. «Σελέστοια»	65	38116	ΕΠΩΛΗΘΗ εις Φορμόζαν
ΠΑΣΙΟΣΚΑ		έτ. «Πασιφίκ Κόσουοτ»	43	8529	εις Οζάκαν από 13 Αύγ. 1967
ΠΑΤΕΡ ΗΑΙΣ		έτ. «Λέστενα»	38	2275	έφθ. "Αντεν 8 Αύγ.
ΠΑΤΤΙ (κυρ.)		έτ. «Πάτριαρχ»	43	7172	έφθ. Αθίλεα 21 Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΓΙΚ ΣΚΑΪ	(N.A.T.)	έτ. «Πομός»	43	5122	έφθ. Καλόμπο 24 Ιουν.
ΠΑΦΙΑΝ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίνυρας»	56	10170	εις θέσιν 29.32 B - 34.40 Δ 9 Αύγ. δι' Ινδίαν
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον

Ceres Stevedoring Co. Ltd.
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.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ II (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλων»	36	5164	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορνέλλη»	54	19440	άνεχ. Φίλαδελφειαν 4 Αύγ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	24502	άνεχ. Τενερίφην 1 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περαματάρης»	41	6519	άνεχ. Αμέρεραν 1 Αύγ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ»	51	1077	άνεχ. Σάραρ 6 Αύγ. δι' 'Αλεξανδρείαν
ΠΕΡΙΚΑΗΣ Γ. Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ & Τράνσοπορτ»	43	7176	άνεχ. Σάντα 'Ελενα 29 'Ιουλ. δι' ανατ. Πακιστάν
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	64	10865	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπρέ'ου»	60	8962	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτοι»	58	8466	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 16 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΣΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	63	10867	άνεχ. "Ηοτ Λόντον 31 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	58	8465	έφθ. Κέιπ Τάουν 9 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 9 Αύγ. διά Κολόμπο
ΠΕΡΑ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	έφθ. Πενάγκ 8 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλίκη»	56	8001	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 6 Αύγ. δι' Εύρωπην
ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΓ'ΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	62	9908	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 5 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάσπαρος»	48	3349	άνεχ. Αρχάγγελον 7 Αύγ. διά Γκάρστον
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	65	41255	άνεχ. Βερούδας 1 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	διπλήθε Βιρσαλάτο 8 Αύγ. διά Τεργέστην
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	54	9541	έφθ. Φίλαδελφείαν 3 Αύγ.
ΠΗΤΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλάδα»	61	13379	έφθ. Ταιθάν 19 'Ιουλ.
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σησηρέυν»	67	48747	άνεχ. Μουρορπην 17 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΛΕΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πλειάς»	56	10092	άνεχ. Μόντερελ 7 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12513	άνεχ. Τουατέδε 1 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΠΛΕΙ-ΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	54	8155	έφθ. 'Αμβούργον 8 Αύγ.
ΠΛΕΙΤ ΛΑΝΣΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρόρτε»	47	6917	έφθ. Τοιμόπειρ 25 'Ιουλ.
ΠΛΕΙ-ΙΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9557	διπλήθε Παναμά 7 Αύγ. διά Βαλπαράζο
ΠΛΕΙΤ ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	40	6684	άνεχ. Μπιλιάρδο 29 'Ιουλ. διά Σάν Νικολάς ('Αργ.)
ΠΛΟΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτριξ»	68	37000	άνεχ. Γιοκοσύάκα 2 Αύγ.
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ωχάντορη»	66	33291	άνεχ. Τζαμάρα Ντανά 8 Αύγ. διά Σαίν Κρουά
ΠΟΛΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Πάτα»	56	10483	άνεχ. Λός Αντζέλες 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΛΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριθίκα»	43	7258	έφθ. Κακίναντα 30 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άστροσαμάντο»	57	8549	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Αύγ. διά Τόκιο
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	44	4897	άνεχ. Λός Πάλασ 26 'Ιουλ. διά Σάντος
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρτοσάντε»	52	11391	έφθ. Βενετίαν 24 'Ιουλ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γονεστιμόντερ»	57	10389	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 28 'Ιουν. διά Φιλιππίνες
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμπασα»	48	7404	άνεχ. Γένοβαν 2 'Ιουλ. διά Τζέντα (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άστρος Κονκουΐστα»	50	7997	άνεχ. Καλλάν 25 'Ιουλ. διά Τοιμόποτε
ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρίκα»	58	8414	έφθ. Τόκιο 1 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	έφθ. Σαγκάνι 15 'Ιουλ.
ΡΑΙΗΝΤΖΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7192	άνεχ. Κοινι 7 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνιά»	52	1346	έφθ. Λιμενίκ 7 Αύγ.
ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίνκουε»	57	23693	άνεχ. 'Αμβέρσαν 8 Αύγ. δι' 'Αρζές
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουουαρ»	38	5548	άνεχ. Χάρον 5 Αύγ. διά Βάροναν
ΡΑΧΙΟΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πύλα»	50	5627	άνεχ. Ρόττερνταν 4 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. επιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιεβενίτις Κρουαζίέρα»	39	10153	άνεχ. Λιεβενίτις 9 Αύγ. (κρουαζίέρα)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	19047	άνεχ. Χούστον 9 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΡΕΣΠΛΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	άνεχ. Κάπην 25 'Ιουλ. δι' 'Αιδί
ΡΙΒΙΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιδζίο»	63	12273	άνεχ. Ήζάκαν 19 'Ιουλ. διά Χιούστον
ΡΙΓΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνινον Σπλέντορ»	51	6905	έφθ. Ντωνίπιαν 17 'Ιουλ.
ΡΙΟ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντενά»	43	7194	άνεχ. Νανκίνια 26 'Ιουν.
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μασαλάτα»	65	16334	άνεχ. Κοιτίσας 'Αιλαντ 29 'Ιουλ. διά Νιούκαστλ (Αύσ.)
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδη»	55	17104	άνεχ. Υόνον 2 'Ιουλ. διά Λάντς 'Εντ
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σή»	55	21028	άνεχ. Κόρμπι 24 'Ιουλ. διά Πούλο Σαμπού
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εκλόμπε»	57	10316	διπλήθε Παναμά 28 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλάντερ»	58	3065	άνεχ. Γδύνια 9 Αύγ. διά Σετουμπάλ
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ειμπρούλα»	45	5105	άνεχ. Μίλνερ Μπαίν 7 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάιν Νικόλας»	56	12461	διπλήθε Βιρσαλάτο 2 Αύγ. διά Σέτε
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάιντ Μασίπι»	53	8715	έφθ. Λουπίτη 8 Αύγ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίστροναθάλ»	66	16334	κιλήθε Παναμά 5 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΡΤΖΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γοΐντ Γοννούροιδα»	57	12856	άνεχ. Αμδύρηγον 9 Αύγ. διά Χουέλδα
ΣΑΙΝΤ ΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρλακ Κάρριερς»	47	3504	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΙΛΑΜΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μίνανσ»	54	5581	άνεχ. Οχο Ριος 3 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΣΑΙΛΑΜΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνκελον Στρέιτ»	45	7656	κιλήθε Πιρσαλάτο 3 Αύγ. διά Μπάχια Μπλάνκα
ΣΑΙΜΙΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσιπιρίδη»	56	2709	διπλήθε Μουρούδη 29 'Ιουλ. διά Νιουφάουντλαντ
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράλανποτσ»	51	1059	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝ ΜΑΓΚΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αλάτην»	50	2736	άνεχ. Πειραιά 2 Αύγ. δι' 'Οράν
ΣΑΝ ΜΠΕΝΙΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καπολίνι»	45	3161	είς Τραϊκόνα ώπα 7 'Οκτ. 1966
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιανίσιον»	43	7224	έφθ. Καλκούτταν 8 Αύγ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντος Ριος»	57	9047	άνεχ. Χάνκ Κένκ 6 Αύγ. διά Μανίλαν
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάνασους»	43	10353	άνεχ. Βίλειστοντ 3 'Ιουλ. διά Μορμουγκά
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωλίτην»	43	7197	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντοπάτσια»	43	7260	άνεχ. Μπιλιάρδο 3 Αύγ. διά Πειραιά
ΣΑΝΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γανουόσινς Κάρριερς»	45	11922	άνεχ. Μένα 'Αχιαντί 15 'Ιουλ. διά Καοσιούνγκ
ΣΑΝΡΑΙΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	41	7187	άνεχ. Βίλειστοντ 4 Αύγ. διά Μακάπα
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιον Βασιλάρα»	46	2849	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μανιβίνη»	53	2550	άνεχ. Καζαμπλάνκα 5 Αύγ. διά Ρούμπροκ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	66	9965	έφθ. Λονδίνον 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντουφένη»	65	31779	άνεχ. Μένα 'Αχιαντί 17 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΣΑΝΤΟΥΕΡΝ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Τονινόρεαν - Θάριτε	44	14200	άνεχ. Μπαλόπι 4 Αύγ. διά Η.Π.Α.
ΣΕ-ΙΧ ΜΠΟΥΤΡΟΣ (Λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέπανον»	43	7224	έφθ. Ντούπατη 15 'Ιουλ. διά Σεκάνα
ΣΕΡ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαποντινάλε»	54	19053	άνεχ. Νέαπολιν 8 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΕΡΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεάλιο»	58	13944	διπλήθε Παναμά 26 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μοισίνα»	59	9268	άνεχ. Νιούκαντη 8 Αύγ. διά Σάντος
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ωληντόνι»	51	4043	άνεχ. Άγ. Βικέντιον 6 Αύγ. διά Χίλην
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ωβρενόπατ Φ.»	61	13083	άνεχ. Λός Αντζέλες 1 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΗΓΑΝΤΑ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Επόρο»	40	5355	έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ.
ΣΙΑΙΕΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπονίν»	43	7275	έφθ. Λεύκων 5 Αύγ.
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ (Λιθ.)	(N.A.T.)	π. Ρούνκος	46	1059	ιετωνιώτασθ ΧΡΥΣΑΥΓΗ (σημαίας Ελληνική)
ΣΙΝΙΚΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόνταστο»	65	33287	άνεχ. Βιλελμοχαφεν 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΣΙΡΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροσιδιάντο»	60	29592	άνεχ. Χάνκον 20 'Ιουλ. δι' 'Αντεν
ΣΙΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεπιλίο»	58	13906	άνεχ. Νιούκαντη 20 'Ιουλ. διά Χίλην
ΣΙΚΕΨΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακάμας»	45	7285	έφθ. Πάτη Ελλησποτή ρόδες 9 Αύγ.
ΣΙΚΤΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνο»	64	17487	άνεχ. Φρότασουν 5 Αύγ. διά Τσάρλεστων
ΣΙΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σινκόλας»	50	6036	προσήραξεν είς θέσιν 12.28 Β - 71.41 Δ 25 'Ιουλ.
ΣΙΝΙΚΙ	(N.A.T.)	έτ. «Τάινκερ»	62	28326	άνεχ. Αλεξανδρίαν 6 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΣΙΟΥΕΡΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «ΛΙΣΑ»	57	10661	έφθ. Μοναστίσιο 27 'Ιουλ.
ΣΙΟΥΛI	(N.A.T.)	έτ. «Πανασσόδος»	45	12723	άνεχ. Μπαντό Μαχαδάρ 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδες
ΣΙΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πορσία»	65	14048	άνεχ. Λιβερπούλ 2 Αύγ. διά Κίναν
ΣΙΟΦΙΑ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξελίσιορι»	57	10398	άνεχ. Φρότασουν 5 Αύγ. διά Τσάρλεστων
ΣΙΟΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	49	8439	προσήραξεν είς θέσιν 12.28 Β - 71.41 Δ 25 'Ιουλ.
ΣΙΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αικπερίν»	54	12113	άνεχ. Καντίς 5 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΣΙΝΗΝΤΓΟΥΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	έφθ. Λιβερπούλ 4 Αύγ. διά Κίναν
ΣΙΠΛΕΝΤΙΓ ΣΚΑΥ' (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτίβι»	44	7240	άνεχ. Μπαντό Μαχαδάρ 30 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχιαντί
ΣΙΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιασσες»	64	34593	άνεχ. Μπαν

ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυπρ.)	έτ. «Γκρίνη»	50	1797	έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
ΣΥΡΙ	έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς»	68	9070	έφθ. Τζέντα 4 Αύγ.
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Βέστα»	56	10096	έφθ. Κόμπε 31 Ιουλ.
ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρα»	51	2979 διηλθε Κων/πολίν 6 Αύγ. διά Νοθορωσίσκην
ΤΑΜΠΙΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483 ανεχ. Ντωρμπαν 29 Ιουλ. δι' "Οσλο
ΤΑΝΑΓΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064 ανεχ. Νέαν Υόρκην 9 Αύγ. διά Πουερτο Καμπέλο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349 ανεχ. Πούλο Μπούκορ 29 Ιουν. διά Κίναν
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605 ανεχ. Τενερίφην 27 Ιουλ. διά Τζακάρτα
ΤΑΣΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Εύδώρω»	49	4719 ανεχ. Κολόμπο 8 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΤΑΣΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αναστάσιος»	57	21202 έφθ. Κριστούπαλ 8 Αύγ.
ΤΕΓΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνία»	44	7240 έφθ. Βουδάπηση 20 Ιουλ.
ΤΕΝΕΣΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσιόπη»	49	4723 διηλθε Μπρούνιμπουτελ 5 Αύγ. διά Λονδίνον
ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Σόδος»	40	4734 έφθ. Μπάνγκακαρ 27 Ιουλ.
ΤΕΥΚΡΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ Ναθιγκ.»	38	1465 είς μεσογειακός μεταφοράς
ΤΕΞΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερόδεσαν Οίλ»	68	48339 ανεχ. Ρόττερνταν 12 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΖΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτου»	65	19421 ανεχ. Ναγκόνγια 2 Αύγ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	53	12235 ανεχ. Ήστχαμ 5 Αύγ. δι' Αύγουσταν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανθεσύ»	53	10873 ανεχ. Νέαν Υόρκην 29 Ιουλ. δι' "Αρούμπα
ΤΖΟΥΛΙΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14845 διηλθε Παναρά 15 Ιουλ. διά Νιγκέτα
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268 έφθ. Τακοράντι 5 Αύγ.
ΤΖΩΝ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντοπι»	53	7490 έφθ. Τάιν 29 Ιουλ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129 άις ό. Γκραίν 8 Αύγ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικη»	66	39556 ανεχ. Ντωρμπαν 29 Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (ο. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντράϊβ»	39	5333 έφθ. Μαντοάς ρόδς 28 Ιουλ.
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπυρίδων»	42	7362 έφθ. Πειραιά 15 Ιουλ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863 άινεχ. Χάρδην 1 Αύγ. δι' "Αρούμπα
ΤΙΤΙΚΗ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργκα»	52	11218 ανεχ. Βάθδια Μπαΐν 29 Ιουλ. διά Τοιταγκόγκ
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφοτούνο»	64	15597 ανεχ. Κοκούρα 7 Αύγ. διά Κουάλα Ρούμιν
ΤΟΛΗΜΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τόλμη»	49	6922 έφθ. Λάνκος 9 Αύγ.
ΤΟΜΑΖΟ (π.)		έτ. «Αθερόλα»	28	1390 άινεχ. Μάλταν 6 Αύγ.
ΤΟΝΥ (Λιθάνου)		έλλη Καραπιπέρη	43	7176 ανεχ. Αδάναν 12 Ιουλίου διά Ματάντζας
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμη»	37	6426 διηλθε Κων/πολίν 28 Ιουλ. διά Νοθορωσίσκην
ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ		έτ. «Τρέιντ»	54	13400 ανεχ. Σαδάναν 10 Αύγ. διά Νέαν Ορλεάνην
ΤΡΙΑΔΑ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριάδα»	43	7109 έφθ. Κόμπε 2 Αύγ.
ΤΡΙΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αστροοσουέρτε»	48	5199 ανεχ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αλφοτρίνη»	57	10493 ανεχ. Τιμπά 6 Αύγ.
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου»	67	34501 ανεχ. φιλαδέλφειαν 31 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΤΡΙΠΟΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαδόγκρο»	64	28311 ανεχ. Αυθεσσαν 30 Ιουλ. διά Λιθύνη
ΤΡΙΤΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165 διηλθε Μπρούνιμπουτελ 6 Αύγ. διά Στεττίνον
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913 ανεχ. Ελ Παλίτο 6 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλίπερ»	66	45265 ήνεχ. Μένα Αχμαντί 8 Ιουλ. διά Θώλευ
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλι»	57	23664 έφθ. Κοιν 8 Αύγ.
ΤΣΑΡΑΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881 ανεχ. Τούμπα 30 Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΥΒΩΝΗ (Σομ. δ.)		Έλληνη συμφέροντα	51	8997 άινεχ. Χόγκ Κόγκ 14 Ιουλ. διά Χαϊφόγκ "
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088 άινεχ. Μένα Αχμαντί 6 Αύγ. διά Κουινάνα
ΦΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετη»	45	15005 έφθ. Τόκιο 2 Αύγ.
ΦΑΙΑΞ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνσερ»	45	13849 έφθ. Νέαν Ορλεάνην 29 Ιουλ.
ΦΑΙΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικο»	43	13548 ανεχ. Βίλεματαν 31 Ιουλ. διά Σάντος
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13998 έφθ. Λουπίτο 3 Αύγ.
ΦΑΜΠΙΑ (κυπρ.)		έλληνικά συμφέροντα	30	9000 άινεχ. Ντακάρ 19 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΝΑΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λίλυ»	42	7259 έφθ. Χιούρα 18 Ιουλ. (ΕΠΟΛΗΘΗ πρός διάλυσιν)
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντη»	57	21910 άινεχ. Κοοίν 31 Ιουλ. διά Χόργκα "Αϊλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέιζι»	44	13854 άινεχ. Νέαν Υόρκην 4 Αύγ.
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκαλίμπρε»	43	7265 άινεχ. Τόκιο 22 Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροκρέντο»	43	7233 έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρομέδα»	63	50872 άινεχ. Χάρνκ Αϊλαντ 30 Ιουλ. διά Χονολουλού
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς	67	46382 άινεχ. Μένα Αχμαντί 7 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΦΙΛΟΡΑ Μ.	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	41	7244 άινεχ. Βουδάνη 9 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενθίδιαντο»	60	13997 έφθ. Τηνιπότε 27 Ιουλ.
ΦΟΡΑΓΚΙΣΚΗ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσάνα»	48	3668 άινεχ. Λάς Πήλωας 2 Αύγ. διά Νταντην
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατερνίτινη»	63	10382 άινεχ. Γιοκοχάμαν 20 Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
ΦΡΗ ΝΑΒΙΤΣΚΕΙΤΟΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Άλ. Τσαθίρης	42	7181 άινεχ. Αδάναν 8 Αύγ. διά Σιενφουέγκος
ΦΡΗ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Άλ. Τσαθίρης	44	7132 σίς θέσιν 30.40 Β - 45.48 Λ 31 Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ααρώνη»	49	9605 άινεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Συλλέινα»	44	15020 άινεχ. Κοούνα 30 Ιουν. δι' Αϊδι
ΦΡΥΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Έλληνη συμφέροντα	48	2159 ύπο πασαλαθήν
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρίνη»	57	10493 έφθ. Κόμπε 7 Αύγ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44000 σίς θέσιν 24 Β - 126 Α 18 Ιουλ. διά Μένα Αχμαντί
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκαπιταΐνη»	67	36365 άινεχ. Χιρόχατα 5 Ιουλ. διά Σάν Νικολάς Μπαΐν
ΧΑΡΝΤΕΝΜΠΕΡΓΚ		έτ. «Βάγκουαρντη»	48	1231 μετωνούσθιον "ΠΑΤΡΙΣΙΑΝη"
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πίλαγκριμ»	56	10583 άινεχ. Γιοκοχάμαν 25 Ιουλ. διά Μανίλαν
ΧΕΛΜΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	6236 έφθ. Βρέμπν 30 Ιουλ.
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597 ανεχ. Κόμπε 26 Ιουλ. διά Βαλτιμόρην
ΧΙΟΥ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρριερς»	55	13458 άνεις Πειραιᾶς ἀπό 24 Απρ.
ΧΡΙΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χριλακ»	44	2871 έφθ. Λονδίνον 9 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βλαχούλιας	48	2993 άινεχ. Φλώσιγκ 3 Αύγ. διά Μεζικό
ΧΡΙΣΤΙΝΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτη»	66	19419 άινεχ. Νέαν Ορλεάνην 31 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουάγιαλη»	55	23930 έφθ. Σινκαπούρην ὁδός 8 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόντερη»	53	19183 άινεχ. Πόρτλαντ 6 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρία»	51	5563 άινεχ. Μπαλιπόρα 28 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ - Οίλη»	66	41066 άινεχ. Πόρτλαντ (Με.) 6 Ιουλ. διά Περσικὸν Κόλπον
ΟΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντη»	56	8390 άινεχ. Ρεσίφ 8 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΟΚΕΑΝΙΣ (δ.)		έλληνικά συμφέροντα	60	31791 άινεχ. Μένα Αχμαντί 9 Αύγ. διά Γκάλφαφεν

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 τίς οίκονομίες σας σε συνάλλαγμα στίς Έλληνικές Τράπεζες.

ΜΠΟΡΕΙΤΕ ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΩΣ ΝΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΤΕ ΟΣΑ ΠΟΣΑ ΘΕΛΕΤΕ
Σ Ε Ξ Ε Ν Ο Σ Υ Ν Α Λ Λ Α Γ Μ Α

στ' όνομά σας ή και σε κοινὸ λογαριασμὸ μὲ μέλη τῆς οἰκογενείας σας.

Τὰ πλέον σημαντικὰ εύεργετήματα :

1ον. "Έχετε τὸ δικαίωμα νὰ διατηρήτε τὶς καταθέσεις σας σὲ συνάλλαγμα ἐφ' ὅσον μένετε στὸ έξωτερικὸ καὶ ἀφοῦ γυρίσετε στὴν 'Ελλάδα ἐπὶ μία δλόκληρη πενταετίᾳ.

2ον. Μπορεῖτε σὲ κάθε στιγμή, εἴτε ἐδῶ εἴτε στὸ έξωτερικό, νὰ ἀποσύρετε ὅσον συνάλλαγμα θέλετε καὶ νὰ τὸ ξαναβγάλετε στὸ έξωτερικὸ σ' ὅποιοδήποτε νόμισμα ἐπιθυμεῖτε.

3ον. Αἱ καταθέσεις σὲ συνάλλαγμα σᾶς δίνουν τὸν ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΝ ΤΟΚΟΝ ΜΕΧΡΙΣ $7\frac{1}{2}\%$.

Ζητήσατε λεπτομέρειες, γιὰ τὴν ἐπαναστατικὴ αὐτὴ καινοτομία, ἀπὸ τὰ ἔφοπλιστικὰ γραφεῖα σας ἢ 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)

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 189

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1968

They failed again

The rabid onslaughts of the communists, supported by Andreas Papandreou and his Scandinavian fellow travellers, were ably repulsed by the Greek delegates to the ITF Conference in Wiesbaden.

Hand to hand fighting was prevented by the timely intervention of other delegates but this did not prevent the reds from hurling insults and heckling Messrs. Hadjithodorou and Calapothakis who bravely faced the storm and gave the lie to the unfounded accusations voiced by Mr. Cousins and the Scandinavians who are self-declared enemies of Greek shipping.

Pressure for a boycott against Greek ships was unavailing and the shameful tactics of O.E.N.O. fellow-travellers were once again doomed to failure. The Conference rejected all the communist proposals. Abatielos was not allowed to speak and a decision was postponed for three months. The American delegates are to be particularly praised for their support of the views expressed by the Greek delegation.

Once again Andreas Papandreou has sided with the communists —O.E.N.O. and the Scandinavians this time.

As for Abatielos, we have nothing to say. He is just being true to form. He has always been an enemy of Greek seamen and Greek shipping and this particular leopard has not changed his spots.

Regular cargo lines

The Piraeus Chamber of Commerce and Industry, in a recent memorandum to the Minister of Commerce, stresses the need for regular cargo lines to Greece as one of the basic requirements to boost the country's exports. At the present time, Greek goods have to be transhipped at Italian or North Sea ports with all the extra costs, delays and damage that transhipments imply.

We trust the suggestions contained in this memorandum will be studied seriously and acted upon.

In spite of the volume of Greek shipping, we have fewer regular cargo lines than other neighbouring countries such as Italy, Yugoslavia or Israel. Indeed, they each operate three times as many cargo lines as we do.

But the problem does not lie in setting up a cargo line. It lies in securing entry into the various conferences which have so far bitterly opposed Greek applications for membership. The Yugoslavs and Israelis apparently meet no such difficulty.

The reason is simple. Foreign competitors live in mortal fear of seeing the Greek factor introducing itself into the conference field of regular lines. An example is their adamant refusal to accept Hellenic Lines in the Mediterranean (Greece) - East and South Africa Conference.

Israel and Yugoslavia, however, have shown themselves adept at bringing pressure to bear on the conferences and gaining entry without opposition. This proves that action on government levels produces results.

Maritime conventions

It is only natural that the field of international maritime transport should be the breeding ground for conventions covering the many aspects of international contacts and cooperation inherent to it.

The record is held by measures governing the employment of seamen, of which the International Labour Office has 42 under its wing (27 conventions and 15 recommendations).

These are all expected to come under review in 1969 at a preliminary international conference to be held in Geneva during the second half of the year. It will be attended by the delegates of 32 maritime countries to prepare the groundwork for the International Maritime Conference to be held in 1970.

Subjects on the agenda will be a) crew victualling, b) minimum wage levels c) accident prevention on board and in port, d) professional training for seamen and e) seamen's welfare afloat and ashore.

Turkish revival

The Turks are again seeking to build up their merchant fleet. Turkish shipowners are planning to acquire a fleet of recently-built dry cargo vessels and tankers totalling 612,500 dwt. with the assistance of State loans and tax facilities. Thus, it is expected that by 1972, Turkish merchant tonnage will increase from the present volume of 480,000 dwt. to one million dwt. (ships of 2,500 tons and above), with which it will be able to handle 50% of the country's external trade.

It is interesting to note that the expansion is being entrusted to private enterprise, the state-owned Maritime Bank having proved inadequate in spite of its monopoly in coastal and overseas lines.

Nevertheless, in spite of the advantages accruing to him from state support, currency exchange facilities for the acquisition of new ships and plentiful crews, the Turkish shipowner lacks the experience of shipping operations on an international scale. Nevertheless, the target of one million tons will not be difficult to achieve and when these Turkish ships appear on the scene, they will no doubt compete with our own in the Mediterranean and Black Sea what with lower running costs and the flag discrimination exercised by the Turks —advantages which our own shipowners will be hard put to overcome with their more highly-developed business acumen and greater experience.

... and Syria too

Syria is also aiming to acquire a national merchant fleet. She is expected to start negotiations this month for the purchase of 12 medium-sized vessels to handle her trade requirements.

The "Epic Kolokotronis"

At a ceremony at Hellenic Shipyards, Skaramanga, the Greek flag was hoisted over the stern of the newly-purchased ex-Norwegian tanker/ore carrier "Epic Kolokotronis".

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

nis" owned by Kolokotronis Bros. Present at the ceremony were the Vice-Premier Mr. S. Pattakos, the Minister of Mercantile Marine and other officials. After delivery of the vessel to her new owners at Skaramanga, she sailed on her maiden voyage on timecharter.

Following the church service, the company's representative at the ceremony, Mr. M. Kolokotronis, made a speech in which he hailed the recent government measures in favour of Greek shipping and said it was the first time a Greek Government had shown such understanding and given such whole-hearted support to Greek shipping.

He was followed by Mr. Pattakos who conveyed the good wishes of the Premier, Mr. Papadopoulos to the shipowners and crew and said the National Government feels proud that its efforts to promote the cause of Greek shipping were bearing fruit and producing good results. These efforts would be continued, he stressed, until Greek shipping won first place in the world.

The "Americanis"

The "Americanis" will perform her maiden voyage from New York. She sailed from Piraeus a few days ago without passengers in case any inconvenience should be caused by the carpenters and painters who sailed on her to put the finishing touches on the interior accommodation.

The "Americanis" has been rightly described as the most perfect passenger ship afloat today as far as the passenger accommodation, comfort, décor, luxury and safety features in particular (SOLAS 1960 and 1966) are concerned.

Mr. Chandris is rightly proud of his achievement. He has spent six million dollars on conversions to this fine, 20,000-ton vessel and all his energies on personally supervising every aspect of the conversions by spending a whole month, sleeping and eating aboard ship.

H.M.L. and Cosmos

"Cosmos" of London have produced a lavish brochure to be widely circulated among Cosmos clients and the general public. Five pages of this brochure are devoted entirely

to Cosmos winter cruises in the Mediterranean on Hellenic Mediterranean ships.

The cruises begin in Genoa per H.M.L.'s t.s.s. APOLLONIA and t.s.s. CYNTHIA to Greece (Athens, Delphi, Knossos and Rhodes) and Cyprus, Lebanon, Israel and Egypt. The roundtrip voyage lasts two weeks.

This cooperation between Cosmos and H.M.L., which produced excellent results during the current year, promises a good deal more in 1969 since it is aimed particularly at developing off season cruises.

Vote for seamen

At long last and for the first time, the right of seamen to vote in Greek national elections has been recognised. The decision by the National Government in this respect is a right and fair one.

So far, Greek seamen have been ignored by the Greek state and, since they could not vote, their just claims were ignored by party governments. The National Government has now put things right by stipulating that Greek seamen will be eligible to vote in the plebiscite of September 29, wherever they may be, on presentation of their seaman's book and an affidavit attesting to their inscription on the electoral rolls of their particular district.

Consular port offices and Greek consuls will shortly receive detailed instructions on the procedure to be followed.

A warning

We understand that certain foreign shipowners are moving heaven and earth to acquire Greek crews for their ships. The refusal of N.A.T. to insure ships owned by foreign interests has so far stood as an insurmountable obstacle to such schemes. It is to be hoped that N.A.T. will stand firm in spite of the considerable pressures that, we are informed, will be brought to bear on the officials concerned.

Asiatic crews

As we had predicted, Greek shipowners are now resorting to Asiatics for their foreign-

"NAFTIKA CHRONIKA"

Is represented abroad
(U.K. - Continent - U.S.A.) by

Mr. S. MYLONAS

26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W.1

flag ships. The shortage of Greek crews is so acute that they have no other alternative. A charter flight from India brought 53 Indian seamen to Greece to join two ships operated by a well-known Greek shipping firm. The crews were selected by the firm's port captain who went to India specifically for this purpose and signed a one year's contract with the Indian Seamen's Union.

Seamen and the Church

The Sacred Institute of the Church of the Holy Virgin in Tinos is to be congratulated for its fine initiative in publishing and distributing a booklet listing Greek Orthodox churches all over the world.

There are about three hundred Greek Orthodox churches in ports all over the globe. 130 in North America where 28 States from Alabama to Oregon and from Hawaii to Alaska have from one to 30 churches each. New York leads them all with 31, followed by California with 12 and Florida with 10. There are another 31 churches in Canada and Latin America. There are only 22 in the whole of Europe (excluding Greece) of which there are 7 in England. The Patriarchate of Alexandria holds sway over 22 churches from Durban to Lagos while the Patriarchates of Antioch and Jerusalem account for 19 and 5 churches respectively. One is impressed by the fact that there is a Greek Orthodox church in every Australian port where the total numbers 22 and that there are three Greek Orthodox churches in Japan.

Your Agents AT JEDDAH Port

P.O.Box	205
Cables	«ATASA»
Tel.	5216

ALPHA TRADING & SHIPPING AGENCIES

SHIPPING AGENTS AND STEVEDORES

Head Office : Gaabil Street,
Sharbatly Bldg.,

Jeddah, S. Arabia
Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam

Directors : ANDREAS ELLINAS
MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates

