

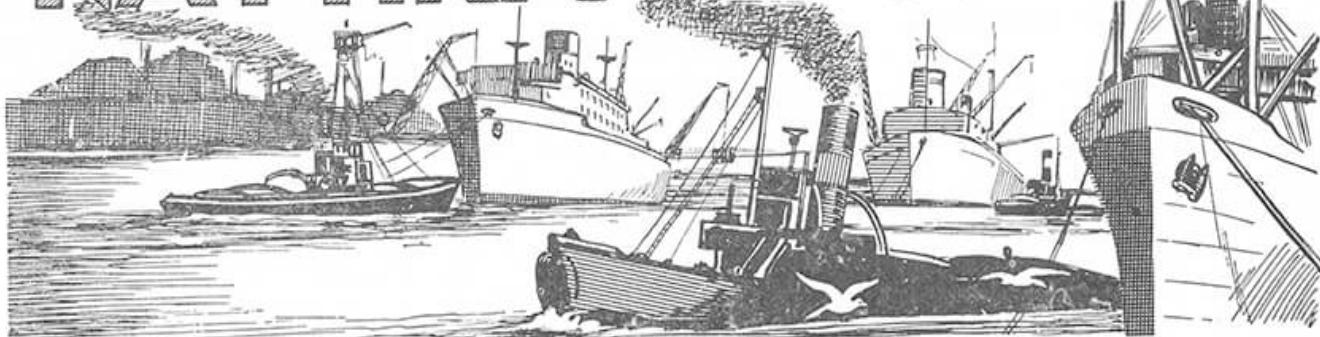
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1969

Αρ. Φύλλου 824/583

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΘ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 824/583

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1969

ΠΡΙΝ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ ΑΡΓΑ

Είναι αληθιές ότι πολλά πράγματα είς τὸν τόπον κύτον λαμβάνουν τὴν μορφήν συριού και ἔξαπλωνται μὲ ταχύτητα δυσταχάλογον — εἰς τινὰς περιπτώσεις — πρὸς τὰς ἀνάγκας και κυρίως πρὸς τὰς υφισταμένας δυνατότητας. Πρόσφατον παράδειγμα εἰς τὸν γαυτιλιακὸν τομέα ἀποτελεῖ ἡ γαυπηγική βιομηχανία. Εύρυτατον βεβαίως τὸ στάδιον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας. Εύρυταται και αἱ δυνατότητες ἀναπτύξεως ἐνὸς κλάδου παραγωγῆς ἀξιολόγου διὰ τὴν Οἰκονομίαν μαζ. Όλοι, πράγματι, ὅμιλοιν, γράφουν και ὑποδάλλουν προτάσεις διὰ μεγάλας ἡ μηκός γαυπηγικάς ἐγκαταστάσεις, δι’ ἐπισκευαστικά κέντρα και συγκαρφεῖς βιομηχανίας. Ἐπιλέγονται αἱ θέσεις ἀπὸ τοῦ Λαυρίου, τῆς Κυνοσούρας μέχρι τῆς Ηύλου και τῆς Σούδας. Προϋπολογίζονται τὰ κεφάλαια — εἰς ἑκατομμύρια δολαρία — και ἀναφέρεται ἡ ἔκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων. Οὐδεὶς ὅμως ἐσκέψθη σοδαρῶς τὸν ἀνθρώπινον παράγοντα: Πώς και ποῦ θὰ εὑρεθοῦν αἱ ἐλληνικαὶ κείρες, αἵτινες θὰ ἐπανδρώσουν ὅλα αὐτὰ τὰ ὑπὸ μελέτην ἡ σύστασιν συγκροτήματος διὰ γὰ δυνηθοῦν γ' ἀποδόσουν τὸ παραγωγικόν των ἔργων; Διαθέτει σήμερον ἡ ἐλληνικὴ ἀγροὰ ἐργασίας τοὺς εἰδικευμένους ἐργάτας, τοὺς τεχνίτας και τοὺς ἐργοδηγούς, οἱ δόποι: θὰ χρειασθοῦν διὰ μίαν εύρυτάτης ἑκάστασεως κατασκευαστικήν ἡ ἐπισκευαστικήν βιομηχανίαν, ητις και προσυγγέλλεται γὰ ἐμφανισθῇ ἀπὸ τῆς μιᾶς ἥμιέρας εἰς τὴν ἄλλην μεθ' ὅλων τῶν ἀξιώσεων ἀμέσου ἐνάρξεως και παραγωγῆς;

Αὐτοὶ οὗτοι οἱ ἐπιστήμονες γαυπηγοί, παρὰ τὴν πρόσφατον Ἀγγλικής και Ἰταλικῆς προελέύσεως ἴνανοποιητικήν πως παραγωγὴν και παρὰ τὴν νεοσύστατον ιδικήν μας Πολυτεχνικὴν Σχολήν, θὰ καταστοῦν περιζήτητοι, σπάνιοι και φυσικὰ ἀπαιτητικοί.

Πολὺ φοδούμεθα ὅτι τὸ πρόδολημα τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ, ὅπερ κακιτρύχει σήμερον τὴν Ναυτιλίαν μας, θὰ ἐπαναληφθῇ ὁδύτερον και τραγικώτερον εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν γαυτικῶν κατασκευῶν. Ο- ὁδύτερον διότι ἡ Ναυτιλία ἀφ' ἐνὸς μὲν διέθετε μίαν σημαντικὴν ὑποδομὴν γαυτικῆς ἐκπαίδευσεως και ἀφ' ἑτέρου εἶχε τὴν δυνατότητα γὰ δημιουργῆ ταχέως τὰ κατώτερα, τουλάχιστον, στελέχη, τραγικώτερον δὲ διότι τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι ἡ σπάνιας τῶν εἰδικῶν, ἡ ηδηγημένη ζήτησις και ὁ καταστρεπτικὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν ἀναζήτησιν τῶν πλέον καταλλήλων και ἀποδοτικῶν στελεχῶν. Θὰ τοὺς ἀποκτήσῃ, βεβαίως ὁ πληρώνων τοὺς ὑψηλοτέρους μισθούς, ἀλλ' ὡς γνωστὸν αἱ ἀκριβεῖαι ἐργατικοὶ χεῖρες δημιουργοῦν και ὑψηλὸν κόστος παραγωγῆς ἐπὶ προφανῆ βλάβῃ τῆς συναγωνιστικότητος τῶν ἐπιχειρήσεων. "Αν ἡ Μάλτα η και Ιταλικὴ γαυπηγικὴ βιομηχανίαι, μὲ τὴν ὑψηλοτέραν ὁμοιογούμενως παραγωγικότητα, δυνηθοῦν γὰ προσφέρουν χαμηλοτέρας τιμὰς ἀπὸ τὰς ἰδικὰς μαζ., ἡ θέσις τῶν νεοπαγῶν γαυπηγικῶν μας οἰκοδομημάτων θὰ καταστῇ ἰδιαιτέρως ἀκροτεντής μὲ κίνδυνον καταρρεύσεως.

Πού, λοιπόν, ὁδηγούμεθα; Εἰς τὴν ἐποχήν μας, τίποτε δὲν ἐπιτρέπεται ἀνευ μεθοδεύσεως, προγραμματισμοῦ και ὀρθολογικῆς ὀργανώσεως. Παραλλήλως πρὸς τὰ μεγαλεπήδολα ἐπιχειρηματικὰ σχέδια και τὰς δαπανηρὰς ἐγκαταστάσεις μία ἔξοριμησις διὰ τὴν δημιουργίαν στελεχῶν πάσης κατηγορίας και πάσης βιωτίδος, είναι προφανέστατα ἀναγκαῖα, ἐπιτακτική. Η ἐργατικὴ ἔξειδικευσίς και ἡ δημιουργία τεχνιτῶν και ἐργοδηγῶν, είναι τὸ ἑτερον σκέλος τῆς προσπαθείας. Ἀπαιτοῦν σχολεῖα, ἐκπαιδευτικά μέσα, διδακτικῶν προσωπικὸν και ὑπεράγων διλων χρόνον. Ας τὸ σκεψθοῦν ἐγκαίρως προβλήματος μέτρων.

πρῶτοι: οἱ ἐνδιαφερόμενοι και ἡ καταστρώσουν συντόνως τὰ ἐκπαιδευτικά τῶν προγράμματα. Μὲ τὴν πολύτιμον συμπαράστασιν τοῦ Κράτους, μὲ τὴν βοήθειαν τῶν Τεχνικῶν Σχολῶν και κυρίως μὲ δικτήν των πρωτοδουλίαν και συνεισφοράν, πρέπει γὰ ἔξασφαλίσουν τὸν ἐργατικὸν παράγοντα, εἰς δὲν βιωτὸν αἱ δημιουργημέναι καταστάσεις τὸ ἐπιδάλλουν.

"Οταν ἡ ὑφισταμένη γαυπηγική βιομηχανία μὲ ἀνάγκας μὴ ὑπερβαινούσας τὰς 7-8 χιλιάδας προσωπικοῦ και μὲ δληγ τὴν ἀξιόλογον ἰδικήν της ἐκπαιδευτικήν προσπάθειαν, ἀντιμετωπίζει βασικής δυσχερείας ἀποδόσεως και ἐπεκτάσεως είναι εὔκολον γὰ φαντασθῆ πᾶς τις τὶς ἀκριβῶς θὰ προκύψῃ, δταν αἱ ἀνάγκαι αύται εἴσιγθοῦν εἰς τὰς 15-20 χιλιάδας ἀνθρώπων, πανταχόθεν ἀναζητουμένων και οὐδαμοῦ εύρισκομένων. Καὶ δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται τὸ γεγονός τῆς ησσονος παραγωγικότητος τοῦ "Ελληνος ἐργάτου μετάλλου, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ξένον μὲ ἐπίδοσιν τεχνίτην. Μᾶς χρειάζονται ἀκριβῶς οἱ περισσότεροι ἀνειδίκευτοι, ἵνα ἔξ αύτῶν ἐπιλεγοῦν και κατατιθοῦν, σύν τῷ χρόνῳ, οἱ εἰδικευμένοι. Ή μετανάστευσις, ἀτυχῶς, ἀπεράστευσε τὰς τάξεις τῶν γένων, σίτινες θὰ ἐκαλοῦντο γὰ πυκνώσουν τὸ ἐργατικόν μας δυναμικόν, ἡ ἀνάγκη τοῦ δόποιού ἐγετάθη και λόγῳ τῆς πρὸς τὴν ἐκδιομηχάνισιν στροφῆς τῆς Οἰκονομίας μας.

Τὸ δλον θέμα είγαι σοδαρόν, τὸ σοβαρότερον διὰ τὴν νεοπαγὴ γαυπηγικὴν και ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν. Ἐπικαλούμεθα τὴν ἐπ' αὐτοῦ προσοχὴν κρατικῶν ἀρμοδίων και ἐνδιαφερομένων ἐπιχειρηματιών. Θὰ μᾶς στοιχίσῃ ἀκριβά κάθε παραγωγής εἰς τὴν μελέτην και τὴν ληφθεὶ τῶν προσφορωτέρων διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος μέτρων.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΓΓΥΤΕΡΟΝ ΉΜΩΝ

Γεγονός άξιοσημείωτον: 'Η E.T.B.A. ('Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής 'Αναπτύξεως) παρεχώρησεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν κατὰ τὸ 1968 πιστώσεις 706.104.000 δραχμῶν, τὰ 31,8% τοῦ όλου χρηματοδοτικοῦ τῆς ἔργου, ἔναντι τῶν 79.814.000 δρχ. τοῦ 1966, καὶ τῶν 196.977.000 τοῦ 1967.

Καὶ εἶναι αἱ πιστοδοτήσεις αὐταὶ ἡ συνέπεια τῆς ἀσκουμένης ἀπὸ τὴν 'Εθνικήν Κυβερνήσιν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. 'Η δυνατότης τῆς ἐντεύθεν πιστοδοτήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, ὑπὸ τὴν στενόκαρδον, ὅσον καὶ μυωπάζουσσεν, πολιτικῆν τοῦ παρελθόντος ἀπεκλείστο. 'Η Ναυτιλία δὲν εἶχεν ἐνσωματωθῆνε εἰς τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας. Ξένον δι' αὐτὴν ἦτο σῶμα. 'Η τὸ ἀποπαῖδι τῆς. Μετὰ δυσπιστίας προσέβλεπον οἱ λαμπροὶ τοῦ παρελθόντος οἰκονομολόγοι εἰς τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα. 'Ημεροβήτουν ἀκόμη καὶ τὴν παραγωγικότητά του.

Ἐπὶ τῶν ἡμέρων τῆς 'Εθνικῆς Κυβερνήσεως ἡ Ναυτιλία κατέλαβε τὴν θέσιν τῆς μεταξὺ τῶν πρώτων παραγωγικῶν δυνάμεων τοῦ Τόπου μας. Τὸ Κράτος προήλθεν εἰς μέτρα ἀπόφασιστικά καὶ ἐπέτυχεν ἐγγύτερον ἡμῶν νὲ ἔλθῃ τὸ ποντοπόρον πλοῖον. 'Η πιστοδότησις ἥτο ἐν ἑτῶν πρώτων μέτρων. 'Η προσπάθεια ἐδῶ νὰ καλύπτῃ τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον τὰς ἀνάγκας του, ἐντεύθεν νὰ ἐκπορεύεται ἡ διαχειρίσις του καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοὶ ἐδῶ νὰ εἰσφέρουν τὰς προσδόους των κατὰ τὸ μεγαλύτερον δυνατὸν ποσοστόν, ἥρχισεν ἥδη ἀποδίδουσα. Οἱ ἀριθμοὶ τὸ διαπιστώνουν καὶ οἱ τοῦ μέλλοντος θὰ εἶναι ἴκανοποιητικώτεροι.

Τὸ γεγονός ὅτι μόνη ἡ E.T.B.A. ἐπιστοδότησε τὴν Ναυτιλίαν μὲ 23 ἑκατομμύριο δολ. Ἐντὸς ἔτους εἶναι μία ἀκόμη εὔγλωττος ἀπόδειξις, ὅτι αἱ καταστάσεις τοῦ παρελθόντος ἀνετράπησαν πλέον. Καλύτερα θὰ εἶναι ἡ αύριον.

TPANZIT ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΜΑΣ

'Ανεγράφει τὰς τελευταίας ἡμέρας ἡ εἰδησίς ὅτι συνεκροτήθη 'Επιτροπὴ πρὸς μελέτην τοῦ θέματος τῆς ίδρυσεως εἰς τὸ ἐξωτερικὸν «Τράνζιτ» πρὸς διοχέτευσιν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν καὶ ιδίᾳ πρὸς ἐφοδιασμὸν τῶν 'Ελληνικῶν ἐμπορικῶν πλοϊ-

ων δι' Ἑλληνικῶν προϊόντων.

Αἱ στῆλαι αὐταὶ ἐκδύμως εἶχον ὑποστηρίξει τὴν ιδέαν τῆς προσεγγίσεως τοῦ «ὅρους» πρὸς τὸν «Μωάμεθ» καὶ εἶχον ὑπογραμμίσει τὰς πολυτελεύρους ὄλικας ὀφελείας, τὰς ὁποίας ὅταν δυνατοτέρων νὸ προσποτίθωμεν ἐκ τῆς μεθοδεύσεως τῆς ἐξαγωγῆς ἐγχωρίων προϊόντων εἰς καταναλωτικὰ κέντρα τοῦ ἑξωτερικοῦ. 'Ηδη πραγματοποιεῖται σοδαρὸν βῆμα πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον. Θὰ συμφωνήσουμεν, ὅμως, μὲ τὴν πρότασιν τῆς 'Ενωσεως 'Εφοπλιστῶν — τὴν διετύπωσε πρὸ δεκαμήνου πρὸς τοὺς ἀρμόδιους κ.κ. 'Υπουργούς — ὅπως, ἡ ίδρυσις σταθμῶν «τράνζιτ» μελετηθῇ τόσον ἀπὸ ἀπόψεως προτιμωμένων — ζητουμένων — εἰδῶν ὅσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἐπικαίρους θέσεως τῶν προκριθησομένων λιμένων.

Ἡ ἐπιτυχία τῆς προσπαθείας θὰ ἔξαρτηται ἀπὸ τὴν εὔστοχον ἐπιλογὴν τῶν εἰδῶν καὶ τῶν κέντρων, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς τιμὰς καὶ τὴν ὄργανωσιν τῆς διοχετεύσεως τῶν προϊόντων μας. 'Ενδεκυνταί ἵσσως ἡ σύστασις κατ' ἀρχὴν ὅχι πολλῶν, ἀλλὰ ἐν ὃς ἡ δύο οἱ «δοκιμαστικῶν κέντρων».

'Αφοῦ λειτουργήσουν τὰ κέντρα ταῦτα ἐπὶ τὴν χρονικὸν διάστημα θὰ δυνηθῶμεν ἐκ τῆς πείρας νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν, πληροῦντες τὰ κενά, διορθώνοντας τὰ ἡμαρτημένα, ἐπεκτεινόμενοι εἰς πλουσιώτερον πίνακας ἐξαγωγήμων εἰδῶν καὶ εἰς νέας ἐπικαίρους θέσεις. Διὰ τοῦ πειραματισμοῦ θὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ ἐπιτυχία τῆς ὅλης προσπαθείας, ἐν τῆς ὁποίας — ὅτι ὁ ἐπαναλάβομεν — «εἰς δεκάδας ἐκατομμύριών δυνατῶν νὰ ἀνέλθουν αἱ πρὸς τὰ πλοῖα προμήθειαι τροφίμων καὶ ὄλικῶν».

ΝΑΥΠΗΓΟ - ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ

Αἱ ίδρυθεῖσαι Ἑλληνικαὶ ναυπηγο-επισκευαστικαὶ βιομηχανίαι ἀνήκουν, πλέον, εἰς τὰς σημαντικότερας Ἑθνικὰς κατακτήσεις. Καὶ τὸ γεγονός τούτου ἐπιβάλλει τὸ καθολικὸν καθῆκον νὲ τὰς θεωροῦμεν ὡς «κόρούς ὁφθαλμοῦ». Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ιδιοκτήται τῶν βιομηχανικῶν τούτων μονάδων, ἀλλὰ καὶ ἐύρυτερος παραγωγικὸς κόσμος τῆς Χώρας μας πρέπει νὰ προσβλέπουν πρὸς αὐτάς, ὡς τὴν ἀφετηρίαν καὶ τὸ κίνητρον μιᾶς βαθυτέρας κινητοποιήσεως τῆς ἔθνικῆς παραγωγικότητος;

Δὲν εἶναι ὅρθον γὰρ πιστεύωμεν ὅτι ἡ

βιωσιμότης τῶν νεαρῶν ναυπηγικῶν ἐσχαρῶν καὶ βάσεων ἔξαρται μόνον ἀπὸ τὴν τόλμην ἢ τὴν πρωτόδουλον σκέψιν τῶν δρυτῶν των. 'Ινα αἱ βιομηχανίαι αὐταὶ καταστοῦν ἀσφαλεῖς, ἵνα εὐδοκιμήσουν, ἵνα δυνηθοῦν νὰ ἀντισταθοῦν εἰς τὸν δύστατον ὄντας γενικῶν τῶν πανισχύρων ἔνεσιν ναυπηγικῶν κέντρων, εἰναι ἀπαραίτητον νὰ παρασχεθοῦν εἰς τὰς ἔδω ναυπηγο-επισκευαστικὰς βιομηχανίας αἱ δυνατότητες, ὅλαις αἱ διευκολύνσεις βιωσιμότητος καὶ ἀκόμη τῆς βελτιώσεως τῶν ἐγκαταστάσεων των.

Εἰς τὰς ἔνεσιν ναυπηγικᾶς ἐπιχειρήσεις συντελοῦνται ταχέως καὶ συνεχῶς βελτιώμεναι ἐφαρμογαὶ τεχνολογικῶν μεθόδων, διότι ταύτας ἐπιβάλλουν καὶ ἡ βαθέως διαφοροποιημένη τεχνικὴ τῶν παγκοσμίων θαλασσίων μεταφορῶν καὶ ἡ ἐξασφάλισης συναγωνιστικότητος, ποὺ ἀποτελεῖ καὶ τὸν ισχυρὸν πόλον ἔλξεως τῆς ἐφοπλιστικῆς πλοτείας. Εἰς τὸν χορὸν τοῦ συνεχοῦς ἐκσυγχρονισμοῦ, τῆς ἐπαυδήσεως τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ θὰ παρασυρθοῦν ἀσφαλές καὶ αἱ 'Ελληνικαὶ ναυπηγο-επισκευαστικαὶ βιομηχανίαι.

Τούτο δὲν εἶναι, βεβαίως, ἀπηλαγμένον κινδύνων. Καὶ οἱ κίνδυνοι αὐτοί, Ἑλλοχεύοντες καὶ καταφανεῖς, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀνάγκη ὅπως αἱ βιομηχανίαι μας αὐταὶ διατηρηθοῦν ὡς μόνιμοι πυρήνες ἔθνικῆς παραγωγῆς, καθιστοῦν ἐπιβεβλημένην τὴν ψήφισιν τοῦ σχεδίου Ν. Δ) γκρατος «περὶ ίδρυσεως ναυπηγο-επισκευαστικῶν βιομηχανιῶν». Διὰ τοῦ νομοθετήματος τούτου θὰ ἐξασφαλισθοῦν, ἀνευ οὐδεμίας ἐκ μέρους τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου θυσίας, αἱ βάσιμοι προϋποθέσεις ἀναπτύξεως, διότι παρέχονται εἰς τὰς βιομηχανίας ταῦτας λογικά, ὅρθα καὶ ἀναγκαῖα ὅρια μείζονος βελτιώσεως τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος των.

'Ἐπι τοῦ Σχεδίου τούτου διετύπωσαν τὰς ἀπόψεις των οἱ ἐνδιαφερόμενοι ιδιοτικοὶ παράγοντες, ή δὲ "Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν εἰς μίαν ἀναφοράν της ὑπεδειξε βελτιώσεις τοῦ Σχεδίου σημαντικάς καὶ ἀντικειμενικάς. Αἱ ἀπόψεις αὐταὶ ἐτέθησαν ὑπ' ὄψιν τῶν ἀξιοτίμων — καὶ φίλων τῆς Ναυτιλίας — 'Υπουργῶν κ. Νικ. Μακαρέζου καὶ 'Ιω. Χολέβα καὶ θὰ ἐλήφθησαν ἀσφαλές αὐταὶ ὑπ' ὄψιν. Γνωρίζουμεν ὅτι ὁ κ. Ν. Μακαρέζος ἔχει ἐπωμισθῆ τὴν εὐθύνην μεγαλυτέρων, ζωτικωτέρων καὶ πλέον ἐπειγόντων θεμάτων. Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι ἡ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιδεικνυομένη στοργὴ του θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ ὅπως ἀφοῦ ὀλοκληρώσῃ τὸ νομοσχέδιον μὲ τὰς προταθείσας χρησίμους καὶ ἀναγκαῖας βελτιώσεις, καταστήσῃ τούτο νόμον τοῦ Κράτους. 'Ἄξιζει τὸν κόπον.

Steered, Stabilised by Brown Brothers



Brown Brothers' Electro-Hydraulic Steering Gears of all types installed in over 4000 vessels and Denny-Brown Brothers' reputation throughout the world for excellence of design and manufacture. For details of the latest designs... write to

Brown Brothers & Co., Ltd., Rosebank Ironworks, Edinburgh 7

Phone : 031 556 2440. Telex : 72151. Telegrams : "Hydraulic, Edinburgh"

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΡΑΜΜΑΣ KONTINENT - ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΔΙΕΛΥΘΗ Η "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ" ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

Πόλεμος ναύλων έξεσπασεν εις τὰς ἑκ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης τακτικάς γραμμάς πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, τὰς ἀποτελούσας τὴν ἐν διαλύσει ἡδη τελούσαν Κόνφεραν Μεσογείου - λιμένων Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

"Ἡ διάσπασις ἐπήλθε λόγω τῶν ιδιαιτέρων συμφωνῶν εἰς ἃς προῆλθον αἱ γερμανικαὶ γραμμαὶ μὲ τὴν Τουρκικήν, διὰ τῶν ὅπιον ἐπεδίκετο νὰ διαφυλαχθῇ ὑπὲρ αὐτῶν ἡ κίνησις μεταξὺ γερμανικῶν καὶ τουρκικῶν λιμένων. 'Ἡ «Ἐλληνική» ἀπέκλειετο.

Εἰς τὴν συμφωνίαν προσεχώρησε μεταγενεστέρως καὶ ἡ Ὀλλανδικὴ γραμμὴ τῆς K.N.S.M. διαπραγματεύστεις δὲ διείχθησαν διὰ τὴν συμμετοχὴν καὶ τῆς σουηδικῆς S.O.W., ὅποτε ἡ γραμμὴ τῆς «Ἐλληνικῆς» θὰ παρέμενεν ἐκτεθειμένη εἰς τὰς ὥχι καλάς διαθέσεις τῶν τέων μὲ αὐτὴν συνεργαζομένων ξένων ἔταιριών.

Κατόπιν τῆς οὕτω ἔξυπανθείσης συνωμοσίας Γερμανῶν καὶ Τούρκων ἡ «Ἐλληνική» ὑπέχρεώθη ἐκτός πλέον τῆς μὴ ύφισταμένης, ἄλλωστε, Κόνφεραν, νὰ ἀναλάβῃ τὸν

ἀγῶνα ἔξασφαλίσεως φορτίων διὰ τὰ πλοῖα τῆς. Καὶ ἡ ἔξασφαλίσις φορτίων, χωρὶς τοὺς περιορισμοὺς τῆς «Κόνφεραν», ἐσῆμαινεν ἐκπτωσιν τῶν ναυλῶν, ἐκπτωσιν σηματικήν.

Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι εὐνόθον. Οἱ φορτωταῖ, ἔξαγωγείς τῶν τουρκικῶν καὶ τῶν ιδικῶν μας προϊόντων, ἐπωφελήθησαν τῶν ἐκπτωσεων. Τὰ πλοῖα τῆς «Ἐλληνικῆς», παρὰ τὰς ἀσκηθείσας ἐπὶ τῶν φορτωτῶν πιέσεις, συνεκέντρωσαν ὑπερεπαρκὴ φορτία διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ.

Πρὸ τῶν ἐπερχομένων ζημιῶν αἱ κατὰ τῆς «Ἐλληνικῆς» συνασπισθέντες θὰ ἀναθερήσουν ἀσφαλῶς τὴν στάσιν τῶν. Θὰ θελήσουν νὰ προέλθουν εἰς νέαν συμφωνίαν μὲ τὴν «Ἐλληνική», ἀνασυνιστωμένης καὶ τῆς Κόνφεραν. 'Ἡ «Ἐλληνική» πάντως θὰ ζημιώθῃ τὰ ὀλιγώτερα ἀπὸ τὸν ἔξαπολυθέντα συναγωνισμόν.

Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν φαίνεται, ἂν ὁ συναγωνισμὸς συνεχισθῇ, νὰ διατηρηθῇ ἐν ζωῇ καὶ ἡ ἐκ τοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Μεσογείουν καὶ Μαύρην Θαλάσσαν Κόνφεραν, τῆς ὥποιας μετέχουν αἱ ὥς ἄνω ξέναι ἔταιριαι καὶ ἡ «Ἐλληνική».

Θενται διὰ τὴν ἑστίασιν καὶ παραμονὴν τῶν ἐπιβανόντων τοῦ πλοίου.

Ἀναφερόμεθα εἰς τὰ δύο αὐτὰ ὑποδιγματικά σκάφη διὰ νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν ἀνάγκην τῆς προσκτήσεως δύο ὁμοιούπων διὰ τὰς μεταφορικὰς μας ἀνάγκας, πρὸς ἔξυπηρέτησιν, ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ, τῶν ἔξαγωγῶν τῶν ὄπωροκρηπετικῶν μας προϊόντων κατ' εὐθεῖαν ἀπὸ τὰ κέντρα παραγωγῆς — τὴν Κρήτην καὶ τὴν Πελοπόννησον — πρὸς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. "Ο, τι ὑπεδείξαμεν καὶ εἰς προηγούμενον τεύχος, ἀποδεικύνεται τὸ προσφοράτερον: Ταχύτατα πλωτὰ μέσα πρὸς πλησιέστερον λιμένα διὰ τὴν Βόρειον καὶ Κεντρικήν Εὐρώπην. Τὰ μετασκευάζομενα δεξαμενόπλοια τῶν 14 μιλίων πόρρω διέπεχουν ἀπὸ τοῦ νὰ μᾶς ἔξυπηρητοῦν. Είναι λύσεις ἐμβαλωματικές, τὰς ὅποιας καλούμεθα ἀκριβά νὰ τὰς πληρώσωμεν. Τὸ θέμα ἀξίζει νὰ μελετηθῇ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ

Μᾶς ἀπησχόλησε καὶ ἄλλοτε τὸ ὄλον θέμα τῆς Διώρυγος τῆς Κορίνθου. 'Ἐκ τῶν πραγμάτων ἀποδεικύνεται ὅτι ὡς ἔχει σήμερον δὲν ἔξυπηρετεῖ πλήρως τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν, ἀφοῦ τὸ εὔρος αὐτῆς εἶναι ἀπαγορευτικὸν ἀκόμη καὶ διὰ τὰ μεσαίου τοννάς πλοῖα, ἐν ταυτῷ ὅμως τὰ εἰσπρα-

βει γνῶσιν τοῦ ζητήματος ἀπὸ σχετικὰς ἀναφοράς τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν.

ΔΙΑ ΤΟΝ Κ. ΧΟΛΕΒΑΝ

Θὰ συνεχίσωμεν ἀσχολούμενοι μὲ τὸ θέμα τοῦ ἐπαγγελματικοῦ πληθωρισμοῦ εἰς τὰς τάξεις τῶν Πλοιάρχων τοῦ E.N. μέχρις ὅτου μέτρα ἀποφασιστικὰ ἥθελον ληφθῆ, προλαμβάνοντα τὴν ἔξαθλίσιν τῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν ἐν καιρῷ εὐδίας, ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως τῆς Ναυτιλίας.

'Ορθως ὑποδεικύνεται ἡ παράτασις τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ προσγειώνο διπλώματος χρόνου ὑπηρεσίας. 'Επιβάλλεται τὸ μέτρον αὐτὸν ἐκτάκτου ἀνάγκης, ὡς ὑπεδείχθη ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Πλοιάρχων, διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ σύν τῷ χρόνῳ ἡ ἀπορρόφησις τῶν ὑπερεπαρκῆ φορτία διὰ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ.

Πρὸ τῶν ἐπερχομένων ζημιῶν αἱ κατὰ τῆς «Ἐλληνικῆς» συνασπισθέντες θὰ ἀναθερήσουν νὰ προέλθουν εἰς νέαν συμφωνίαν μὲ τὴν «Ἐλληνική», ἀνασυνιστωμένης καὶ τῆς Κόνφεραν. 'Ἡ «Ἐλληνική» πάντως θὰ ζημιώθῃ τὰ ὀλιγώτερα ἀπὸ τὸν ἔξαπολυθέντα συναγωνισμόν.

Ἐν τῷ μεταξὺ δὲν φαίνεται, ἂν ὁ συναγωνισμὸς συνεχισθῇ, νὰ διατηρηθῇ ἐν ζωῇ καὶ ἡ ἐκ τοῦ Κόντινεντ πρὸς τὴν Μεσογείουν καὶ Μαύρην Θαλάσσαν Κόνφεραν, τῆς ὥποιας μετέχουν αἱ ὥς ἄνω ξέναι ἔταιριαι καὶ ἡ «Ἐλληνική».

Τόμενα δικαιώματα διάπλου εἶναι ὑψηλά, ἐπιβαρυντικὰ κυρίως διὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς ἔξωτερικοῦ, τὰ δις καὶ τρὶς τῆς ἀεδούμαδος διαπλέοντα τὴν Διώρυγα. 'Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας συγκεκριμένους ἀριθμούς. 'Ἐπιβατηγὸν γραμμῆς Πειραιῶς - Ἰταλίας διὰ τὸν διάπλου τὸν δις τῆς ἀεδούμαδος διαπλέοντα νὰ καταβάλῃ ἐτήσιως διόδια γύρω τῶν τριῶν ἐκατομμυρίων δραχμῶν! Είναι, τῷ διντὶ ὑπερβολικὸν τὸ ποσόν. "Ἄν μη τι ἄλλο διὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς, τοὺς τακτικούς αὐτοὺς πελάτας τῆς Διώρυγος, ἐπερπέτειο τὸ τιμολόγιον νὰ εἴναι μειούμενον κατὰ 30%. Συγκοινωνιακὸν ἔργον ἐκτελοῦν τὰ πλοῖα εἰς τὰς αὐτὰ, κοινωφέλης εἶναι ἡ παρεχομένη ἔξυπηρέτησις. 'Ολίγα, ἄλλως τε, εἴναι τὰ πλοῖα αὐτά, ἀφοῦ τὸ ἄλλο, τὰ μεγαλύτερα, ἀναγκάζονται νὰ φθάνουν μέχρι τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν διὰ τοῦ γύρου τῆς Πελοποννήσου λόγω διαστάσεων.

Τὸ θέμα εἴναι ἀξιοπρόσεκτον. Τὸ μὲν ἐπιβάλλεται νὰ μετεπεθῇ ἡ διεύρυνσις τῆς Διώρυγος — αἱ διαστάσεις τῆς δὲν ἥκουλούμεθαν, τὴν κατὰ μονάδα αὔξησιν τοῦ τοννάς τῶν πλοίων — τὸ δὲ νὰ ἀναθερηθῇ τὸ τιμολόγιον τῶν δικαιωμάτων, χαμηλότερον διὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς, τὰ καθ' ὅλον τὸ ἔτος τακτικῶν διαπλέοντα τὴν Διώρυγα.

Πρὸς τοὺς κ.κ. 'Υπουργοὺς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Δημοσίων "Ἐργων ὑπόδειλοτε τὸ σημείωμα αὐτό. "Ἔχουν ηδη λά-

θα χρειασθῆ μία νέα, ἵσως δχι τόσον

ἐπίπονος ὅσον ἡ ἀρχικὴ προσπάθεια τῆς

συνθέσεως ἐνὸς συγχρόνου ἀδεσματολογίου, ἀλλ' ἐξ ἴσου σημαντική καὶ σπουδαίας ὅσον ἔκεινη. Ἰνα τὸ ὑπὸ δοκιμὴν νέον ἀδεσματολογίου ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ του.

Θὰ χρειασθῇ ὅπως τὸ ἄφθονον ύλικον τῶν

παραπτηρήσεων, τὸ ὄποιον περιῆλθεν ἀπ'

εὐθείας ἡ μέσω τῶν ἐνδιαφερομένων 'Οργανώσεων εἰς τὸ Y.E.N., ἀφοῦ προσεκτικῶς

ταξινομηθῇ, ὑποβληθῇ εἰς μίαν προσεκτικὴν μελέτην, ἵνα ἐν συνεχείᾳ καταστῇ δυνατόν

νὰ ἐπενεχθοῦν αἱ χρήσιμοι τροποποίησεις.

'Αρμοδιώτεροι δὲ διὰ τὴν ἐπωφελή ἀξιο-

ποίησιν τοῦ ύλικον τούτου καὶ τὴν ὑπόδει-

ξιν τῶν ἐπενεκτέων ἀλλαγῶν δὲν εἴναι ἄλ-

ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΗΡΕΜΙΑ

Θὰ χρειασθῇ μία νέα, ἵσως δχι τόσον ἐπίπονος ὅσον ἡ ἀρχικὴ προσπάθεια τῆς συνθέσεως ἐνὸς συγχρόνου ἀδεσματολογίου, ἀλλ' ἐξ ἴσου σημαντική καὶ σπουδαίας ὅσον ἔκεινη. Ἰνα τὸ ὑπὸ δοκιμὴν νέον ἀδεσματολογίου ἐπιτύχῃ τοῦ σκοποῦ του. Θὰ χρειασθῇ ὅπως τὸ ἄφθονον ύλικον τῶν παραπτηρήσεων, τὸ ὄποιον περιῆλθεν ἀπ' εὐθείας ἡ μέσω τῶν ἐνδιαφερομένων 'Οργανώσεων εἰς τὸ Y.E.N., ἀφοῦ προσεκτικῶς ταξινομηθῇ, ὑποβληθῇ εἰς μίαν προσεκτικὴν μελέτην, ἵνα ἐν συνεχείᾳ καταστῇ δυνατόν νὰ ἐπενεχθοῦν αἱ χρήσιμοι τροποποίησεις.

'Αρμοδιώτεροι δὲ διὰ τὴν ἐπωφελή ἀξιοποίησιν τοῦ ύλικον τούτου καὶ τὴν ὑπόδειξιν τῶν ἐπενεκτέων ἀλλαγῶν δὲν εἴναι ἄλ-

N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2
CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021
CABLE ADDRESS: "OKEANIS," - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS
CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 421.011, 012, 013

λοι από τους έπιστημονας, οι οποίοι υπό τὸν καθηγητὴν κ. Καλογήρου, ειργάσθησαν καὶ κατήρτισαν τὸ νέον Ἐδεσματολόγιον. Πρέπει, βεβαίως, νὰ πρυτανεύῃ πάντοτε τὸ κριτήριον τῆς ὑγιεινῆς διατροφῆς τῶν ναυτικῶν μας, νὰ ἀποφευχθοῦν, σμως, αἱ ἀκρότητες καὶ νὰ προέλθῃ ἔνα νέον Ἐδεσματολόγιον, ὅπερ νὰ δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ χωρὶς προστριβάς καὶ χωρὶς νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ καθεστώς τοῦ ὑψηρεφοῦς «παστίτσιου» κλπ. πλουσίων εἰς θερμίδας γευμάτων, ἐπὶ βλάβῃ τῆς ὑγείας τῶν ναυτικῶν μας.

Τὸ Υ.Ε.Ν. πρέπει νὰ θέσῃ ὑπ' ὄψιν τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τὰς ἔξ αντικειμένου ὁδύναμίας τηρίσεως ὡς ἔχει τοῦ Ἐδεσματολόγου. «Εχει πλέον σαφῶς ἐπισημανθῆ ὅτι οὐτε αὐτὰ τὰ πλέον σύγχρονα πλοῖα δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ διασέθουν εἴτε ἀποθήκας εἴτε ψυγεῖα, τόσον μεγάλης χωρητικότητος, ὅση θὰ ἀπητεῖτο ὅχι μόνον διὰ τὴν φύλαξιν, ἀλλὰ καὶ τὴν καλὴν συντήρησην τῶν μεγάλων ποστήτων φρούτων καὶ λαχανικῶν κλπ. εὐπαθῶν τροφίμων. Πολλαί, ἔξ ἄλλου εἶναι αἱ περιοχαὶ ὅπου ἐνδημούν νόσοι μεταδιδόνειν διὰ τῶν νωπῶν ὅπωροκηπευτικῶν εἰδῶν, ἐνῷ εἰς πλείστους λιμένας ἡ προμήθεια ἔσηρων καρπῶν καὶ ὄλλων τροφίμων δὲν εἶναι εὐχερής εἴτε διότι ταῦτα δὲν προσφέρονται εἴτε διότι ἡ ἀγορὰ αὐτῶν, ἐνῷ ἱκανοποιῆ ἐπουσιώδεις ἀνάγκας — καὶ ἐνδεχομένων τὴν γαστριμαργικήν μαίναν τινῶν — ὑποβάλλει τὸ πλοιον εἰς παραλόγως δυσαναλόγους δαπάνας.

Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Υ.Ε.Ν., αἱ οποίαι ἐδέχθησαν τὸν ἀντίκτυπον τῶν ἀναποτρέπτων μειονεκτημάτων τοῦ ἐφαρμοσθέντος Ἐδεσματολόγου, ἔχουν πλήρει γνῶσιν τῶν ἐπιβαλλομένων διορθώσεων, ὡστε ἐκ τῆς συνεργασίας των μετὰ τῆς Ἐπιστημονικῆς Ἐπιτροπῆς νὰ προσφέρουν εἰς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὰ πλοῖα ἔνα νέον — καὶ μάλιστα ισχυρὸν — κρίκον συνεργασίας καὶ ἔνα ἀποτελεσματικὸν ὅπλον κατὰ τῶν ταραξιῶν καὶ τῶν ἔχθρῶν τῆς Ναυτιλίας. Διότι, ὡς ὄρθως ἐλέχθη, τὸ Ἐδεσματολόγιον δύο κυρίως στόχους ἐπιδιώκει, τὴν προστασίαν τῆς ὑγείας τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἀποτροπὴν παρεξηγήσεων, δηλαδὴ τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ὄμαλήν καὶ ἀγαστὴν συμβίωσιν τῶν πληρωμάτων. 'Εάν, ὡς ἡμεῖς τουλάχιστον πιστεύομεν, ἀμφότεροι οἱ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Πέντε μαμμοὺθ 800.000 τόν. d.w.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΤΩΝ k.k. ΥΙΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

Πέντε ἥδη νεότευκτα μεγαθήρια σκάφη, τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Π. Γουλανδρή, παραδοθέντα καὶ παραδιδόμενα ἐντὸς τοῦ τρέχ. ἔτους καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἀπὸ τὰ Ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα τῆς Ἰσικαβατζίμα-Χαρίμα καὶ τῆς Μιτσουμπίσι υφωσαν τὴν Κυανόλευκον.

Είναι τὰ ἔξης:

- 1) Τὸ τάνκερ «Μομπιλιτά» τὸν. d.w. 100. 500. Παρεδόθη τὸν Αὔγουστον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα I.H.I.
- 2) Τὸ μικτὸν «Τοργάντο» τὸν. d.w. 73. 300, παραδιδόμενον τὸν Νοέμβριον ἀπὸ

τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα.

3) Τὸ τάνκερ «Ἀνδρος Τέξας» τὸν d.w. 212.000, παραδιδόμενον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Κούρε (I.H.I.) ἐντὸς τοῦ Δεκεμβρίου 1969.

4) Τὸ τάνκερ «Ἀνδρος Στάρ» τὸν. d.w. 212.000, παραδιδόμενον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μιτσουμπίσι τὸν Νοέμβριον 1969.

5) «Ἀνδρος Ἀπόλλων» τὸν. d.w. 212.000, παραδιδόμενον τὸν Ιανουάριον 1970 ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα I.H.I.

σκοποὶ αὐτοὶ ἐπιτευχθοῦν, τὸ Υ.Ε.Ν. θὰ ἔχῃ προσφέρει μίαν ἐπὶ πλέον ὑπηρεσίαν εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ μίαν σημαντικὴν ἐπιτυχίαν εἰς τὴν ἀσκησιν τῆς πολιτικῆς του.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν τὸ κύριον ἄρθρον τοῦ γνωστοῦ εἰς δόλους περιοδικοῦ «ΝΟΣΤΟΣ» τῆς ἐπιπνευσμένης αὐτῆς ἐκδόσεως τῆς ULYSSES LINE τῶν ἀδελφῶν Βλασσόπουλου, ἡτις ἀποτελεῖ τὸν σύνδεσμον διοικήσεων τοῦ κόσμου, δηλαδὴ ἀπό τοὺς ἔργαζεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ Ἐταιρίαν καὶ τὰ πλοῖα της. Κυριολεκτικῶς δὲν πρόκειται περὶ ἄρθρου, ἀλλὰ περὶ ἀνοικτῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Νικ. Βλασσόπουλου πρὸς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῆς Ἐταιρίας, ἀναφορεμένης εἰς τὸ πολυθύριον καὶ παντοτε ζέον πρόβλημα τῆς ἀλληλογραφίας. Τὸ μέγα προσὸν τῆς ἐπιστολῆς εἶναι ἡ ἐντιμότης καὶ ἡ εἰλικρινεία, μεθ' ἣς διμιεῖ ὁ κ. Βλασσόπουλος. Λείπουν αἱ γνωσταὶ πομπώδεις κοινοποιίαι, αἱ φρασεολογίκαι ὑπέκυψαν καὶ αἱ ἀδρίστοι ὑποσχέσεις. 'Απλά καὶ καθαρὰ ἔξηγει τὸ σύστημα, τὸ δόποιον ἡ Ἐταιρία ἀκολούθει διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἐπιστολῶν εἰς τὰ πλοῖα, ἀναλύει τὰς αἰτίας τῶν ἐπιβραδύνσεων καὶ ὑποδεικνύει μερικάς χρησι-

μοὺς δόηγίας, διὰ τῶν ὅποιων τὸ δεινὸν τῆς καθυστερήσεως θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ περιορισθῇ.

Είναι τόσον χαρακτηριστικὴ ἡ ἐπιστολὴ, ὡστε εὐχαριστίας τὴν ἀναδημοσιεύομεν δόλοκληρον. Εἰς τὰς γραμμάς της ἐκκελίζει τὸ προσωπικὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ἐργοδότου διὰ τὰ προβλήματα τῶν ἀνθρώπων του, τῶν συνεργατῶν του. Βλέπει κανεὶς τὸν πλοιοκτήτην, ὅστις ὅχι μόνον γνωρίζει τὸ θέμα εἰς ὅλας τους τάξεις περιομερείας, ἀλλὰ καταδέλλει μίαν ἀξιοθαύμαστον δόσον καὶ ἀξιομίμητον προσπάθειαν νὰ τὸ ἀντιμετωπίσῃ κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον. 'Εκτιμῶμεν ιδιαιτέρως τὸ ἔργον τοῦ κ. Βλασσόπουλου. "Ἄς ειναι δέδιασος, ὅτι τούτο δὲν ἐπισύρει μόνον τὸν ίδικον μας ἐπαινον, ἀλλὰ κυρίως τὴν ἀναγνώρισιν καὶ τὴν ἀνταπόδοσιν τοῦ κόσμου πρὸς τὸν δόποιον ἀπευθύνεται.

'Ιδού τώρα καὶ τὸ κείμενον τῆς ἐπιστολῆς:

— Στὰ ἀτέλειωτα μερόνυχτα, στὶς συνάντησις της ημέρας καὶ ἀσχημες μέρες ποὺ περνοῦν οἱ ναυτικοὶ μας στὸ πέλαγος, ξεπούλησεις. 'Απλά καὶ καθαρὰ ἔξηγει τὸ σύστημα, τὸ δόποιον ἡ Ἐταιρία ἀκολούθει διὰ τὴν προώθησιν τῶν ἐπιστολῶν εἰς τὰ πλοῖα, ἀναλύει τὰς αἰτίας τῶν ἐπιβραδύνσεων καὶ ὑποδεικνύει μερικάς χρησι-

μοὺς δόηγίας, διὰ τῶν ὅποιων τὸ δεινὸν τῆς καθυστερήσεως θὰ ἔταιπε στὸν διεύθυντα της πατρίδας. Η σκέψη τους εἶναι συνέχεια στὸν νησί, ἡ στὸ χωρίο καὶ μὲ τὸν νοῦ τους σχεδιάζουν μόνοι τους τί θὰ γράφη τὸ γράμμα ποὺ θὰ φέρουν στὸ ἐπόμενο λιμάνι.

— Καρμιά φορὰ δημως τὸ περιπόθητο γράμμα δὲν φθάνει. Αὐτὸ σημαίνει πῶς είτε δὲν τοῦ ξεγραφαν ἢ τὸ γράμμα δὲν τὸν πρόλαβε στὸ λιμάνι αὐτό. 'Εμεῖς ἀπὸ τὸ Κέντρο, ἐπειδή καταλαβαίνουμε ἀπόλυτα τὴν ἀγωνία τοῦ ναυτικοῦ καὶ σέρουμε μὲ τὶ λαχτάρα περιμένει τὴν ἀλληλογραφία του, κάνουμε δημάς εἶναι δυνατὸ γιὰ νὰ τοῦ στείλουμε τὰ γράμματα μὴ ὑπολογίζοντας πῶς θὰ καθυστερήσουν στὸ ταχυδρομεῖο, ἢ μὲ τὴν ἐλπίδα πῶς ἵσως καθυστερήσει τὸ βαπτόρι σας, δόπτε φθάνουν ἀφοῦ φύγετε. Αὐτὰ μᾶς ἐπιστρέφονται πίσσα καὶ συνήθως οἱ πράκτορες τὰ στέλνουν μὲ τὸ ἀπλὸ ταχυδρομεῖο, δόπτε θὰ κάνουν ένα - δυό μῆνες νὰ γυρίσουν στὸ Λονδίνο, γιὰ νὰ σᾶς τὰ δαναστείλουμε καὶ πάλι γιὰ δεύτερη φορά. Δὲν θὰ χαθοῦν, ἀλλὰ θ' ἀργήσουν.

— Ειδικός υπάλληλος τοῦ Γραφείου Λουδίνου, ξεδιστάρει τὰ γράμματα καὶ τὰ στέλνει τρεῖς φορές τὴν ἐδδομάδα. "Ἐνας ἀνώτερος υπάλληλος, πρὶν φύγουν, ἐλέγχει τὸν φάκελλο νὰ ἔχῃ τὴν σωτὴρή διεύθυνση καὶ σωστὰ γραμματόσημα. 'Απὸ ἔδω ἐμεῖς κάνουμε δημάς εἶναι δυνατὸ γιὰ νὰ λαβέστε τὴν χαρὰ στὸ λιμάνι. Συμβαίνει δημως καμμιά φορά τὸ βαπτόρι σας νὰ φύγῃ ἐνωρίτερα ἢ νὰ στείλουμε γράμματα μὴ ὑπολογίζοντας πῶς θὰ καθυστερήσουν στὸ ταχυδρομεῖο, ἢ μὲ τὴν ἐλπίδα πῶς ἵσως καθυστερήσει τὸ βαπτόρι σας, δόπτε φθάνουν ἀφοῦ φύγετε. Αὐτὰ μᾶς ἐπιστρέφονται πίσσα καὶ συνήθως οἱ πράκτορες τὰ στέλνουν μὲ τὸ ἀπλὸ ταχυδρομεῖο, δόπτε θὰ κάνουν ένα - δυό μῆνες νὰ γυρίσουν στὸ Λονδίνο, γιὰ νὰ σᾶς τὰ δαναστείλουμε καὶ πάλι γιὰ δεύτερη φορά. Δὲν θὰ χαθοῦν, ἀλλὰ θ' ἀργήσουν.

— Συμβαίνει, δημως, πολλές φορές, οἱ δι-

THE UK P&I CLUB
(BERMUDA)

Διευθυνταί : Thos. R. Miller & Son (Bermuda),
P.O. Box 665, Hamilton, Bermuda. Τηλέφωνον : Hamilton 24724.
Τελέξ : Bermuda 317. Τηλεγραφήματα : Mutuality Bermuda.

*Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son,
14-20 St. Mary Axe, London E.C.3. Τηλέφωνον : 01-283 4571. Τελέξ : 23544.
Τηλεγραφήματα : Mutuality, London EC3.
Thos. R. Miller & Son είναι ώστετος διευθυνταί τῶν UK Defence Club,
UK War Risks Club, Hellenic War Risks Club, International Mutual Strike Club.
καὶ ἐπίσης συνδιευθυνταί τοῦ Through Transit Marine Mutual Assurance
Association. τοῦ πράτου εἰς τὸν κόσμον 'Αλληλοασφαλιστικοῦ
Οργανισμοῦ ἐφοπλιστῶν κοντένερς καὶ τράνσιτ διακινήσεως φορτίων.

ΠΑΡΗΓΓΕΙΛΕΝ Ο κ. Κ. ΛΕΜΟΣ

13 Σκάφη 2.320.000 τόν. d.w.

ΑΞΙΑ 188 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΔΟΛΛΑΡΙΑ

Διευρύνεται τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Κώστα Μιχ. Λεμοῦ. Κατόπιν τῶν πρὸ ἡμέρων ὑπογραφέντων συμβολίων ὁ κ. Λεμός συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν τεστάρων μεγάλων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν (κ.κ. Ὀνάστης, Νιάρχος, Λεμός, Ἀδελφοὶ Π. Γουλανδρῆ) οἵτινες ἔχουν παραγγεῖλει σκάφη ἄνω τῶν δύο ἑκατοντῶν τόνων d.w. μὲ μικρὰς τινὰς μεταξὺ τῶν διαφοράς. Ἐξαιρουμένου τοῦ κ. Λούντικη, ὁ κ. Λεμός ὑπέρτερει κατ' ὅγκον παραγγελθέντων σκαφῶν καὶ ὅλων τῶν ἔνων συναδέλφων του, τῶν ἴδιωτῶν.

Καὶ συνίσταται ἡδη τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τοῦ κ. Λεμοῦ εἰς τὰ ἔξης σκάφη: Ἐπ τὰ τῶν 136 χιλ. τόνων d.w. μεταλλοφόρα - πετρελαιοφόρα (Ναυπηγεῖα Ἰσικαβάζια - Χαρίμα).

Εἰς δύο τῶν 175.000 τόνων d.w., τύπου O.B.O. (Ναυπηγεῖα Νίππον Κοκκάν).

Καὶ εἰς τέσσαρα τῶν 255.000 τόνων (καὶ δύο ὄψιον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέζερ. Σύνολον 13 σκάφη καὶ δύο ὄψιον. Τόν-

νων d.w. 2.322.000.

Παράδοσις μέχρι τοῦ 1973. Ἀξία τῶν παραγγελῶν κατὰ προσέγγισιν 188 ἑκατομ. δολλάρια.

"Ἄς σημειωθῇ ὅτι ὁ κ. Λεμός προθαδίζων κατεσκεύαστα τὰ πρώτα ἀπὸ τοῦ 1960 μικτὰ πετρελαιοφόρα - μεταλλοφόρα τὰ τύπου "Seenie". Μὲ τὰ ἥδη παραγγελθέντα O.B.O. τῶν 175.000 τόν. κατέχει διεθνῶς τὰ σκῆπτρα.

Προσφάτως ἐδήλωσεν ὁ ἐπιφανῆς "Ἐλλην ἐφοπλιστής": «Τὸ γέρας τῆς ἐπικρατήσεως εἰς τὸν στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θὰ ἀνήκει εἰς ἐκείνους τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες προβλέποντες τὰς ἐπέχρομένας ἐξελίξεις, στέργουν νὰ ἀποκτήσουν τὰ πρωτοποριακὰ σκάφη, τὰ εἰδικευμένα, τὰ μαχητικώτερα εἰς τὸν ἀνταγωνισμόν, τὰ ίκανὰ νὰ προσφέρουν ναῦλον καὶ πάσαν ἀλληγορικόνυμον νὰ παρέχουν εἰς τὴν σταθερών διογκωμένην παγκόσμιον μεταφορικὴν κίνησιν».

Κονικῶς — ποσὰ τῆς τάξεως τῶν 900.000 δολλαρίων καὶ ἄνω. Ἡ καταβολὴ τέλους ἀντιστοιχεῖ πρὸς 9.000 — τούλαχιστον — δολλαρίων. Ἡ τοισύτη ἐπιβάρυνσις διασπᾷ τὴν φορολογικὴν μεταχείρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ δῆ τοῦ νεοτεύκτου πλοίου, διά τὸ ὅποιον παρέχεται ἡ ἔγγυησις καὶ τὸ ὅταν ὅποιον ἀπὸ ἑταῖρον ἐθεσπίσθη ἐντελῶς ἀφορολόγητον.

Ἐπισημαίνομεν, ἐπίσης, καὶ ταῦτα: Ἡ δοθεῖσα λύσις δὲν συμβάλλει εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ κλίματος ἐκείνου τοῦ ὅποιου ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην ἡ ἐκδηλωθεῖσα — θετικῶς πλέον — προστάθεια μιᾶς συστηματικῆς καὶ αὐτοτελοῦς Ἑλληνικῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Ἐξ ἄλλου, εἰς περίοδον μιᾶς ἐργάδους καὶ πολυτελεύρου — μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν ἰδιον τὸν κ. Πρωθυπουρόγυρον — δραστηριότητας, ἀποσκοπούσης εἰς τὸν ἐμπλουτισμὸν τῆς Κυανοτέλευκου διά νέων καὶ μάλιστα κολοσσιαίων μονάδων ἡ ἐμφάνισις τοιούτων ζητημάτων καὶ ἀνὴ ἔτι ὑφίστανται εἰναι κρήσιμον καὶ ἐπιβεβλημένον νὰ προλαμβάνωνται.

Ἐχομεν, οὖμας, πλήρη ἐμπιστοσύνην εἰς τὸν "Ὑπουργὸν κ. Νικ. Μακαρέζον καὶ πιστεύομεν ὅτι ἡ εἰσήγησις τοῦ "Ὑπουργοῦ κ. Ἰω. Χολέβα θὰ τύχῃ ἐκ μέρους τοῦ ἀξιοτίμου "Ὑπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ — ἀλλὰ καὶ τοῦ κ. "Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν — εὐμενούς ὑποδοχῆς, διότι ὁ κ. Μακαρέζος ζῆται ἐκ βαθέων τὸν παλμὸν καὶ τὰ προβλήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τῆς θετικῆς του ὑποδομῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ "Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πολλαί, ἐνδιαφέρουσαι καί, ἐνδεχομένως, σημαντικαὶ τροπολογίαι ἐπὶ τοῦ σχεδίου Κανονισμοῦ Ἐργασίας φύγων πολίων ἄνω τῶν 800 κ.ο.χ., τὸ ὅποιον ἔξεπονθῇ ὑπὸ εἰδικῆς πρὸς τοῦτο συσταθεῖσται ὑπὸ τοῦ Y.E.N. Ἐπιτροπῆς.

Αἱ παρατηρήσεις προέρχονται ἀπὸ πλείστα Ναυτιλιακὰ Γραφεῖα, ἀφοῦ προηγουμένως ἐμελετήθη τὸ Σχέδιον τοῦ Y.E.N. ὑπὸ τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων. Τούτο σημαίνει ὅτι αἱ διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ ἐβασανίσθησαν παρ' ἐμπείρων καὶ ὑπευθύνων προσώπων καὶ ὅτι αἱ διατυπούμεναι τροποποιήσεις, προσθήκαι καὶ διαγραφαὶ ἐναρμονίζονται πρὸς τὰς πραγματικὰς συνθήκας ἐργασίας, πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν συγχρόνων πλοίων καὶ πρὸς τὴν κτημέσαν κατὰ τὴν τριακονταετῆ ἐφαρμογὴν τοῦ ἀναθεωρουμένου Κανονισμοῦ πλουσίαν πείραν.

Ἡ σημασία ἔνος, κατὰ τὸ δυνατὸν πλήρους Κανονισμοῦ, είναι κεφαλαιώδης, διότι δὲν ἀμβλύνει μόνον καὶ δὲν ὄρθολογίζει ὀπλῶς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου εύθυνην καὶ ἀρμοδιότητα ἐκάστου βαθμοῦ καὶ ἐκάστης εἰδικότητος, ἀλλὰ προλαμβάνει πολλὰς αἵτιας παρεχογήσεων καὶ προστριβῶν. Τὸ γε-

κοὶ σας νὰ μὴ βάλουν τὸ δύνομα τοῦ βαπτορίου σας. Ἐμεῖς δέδαια ἔχουμε καταλόγους μὲ τὰ δύνωματα δῶν σας. Ἐάν εἰσθε ὅμως νιόμπαρκος; Συμβαίνει, ἐπίσης, ἡ διεύθυνση μας νὰ μὴν εἶναι σωτῆτι. Ἐάν προσθέσεται καὶ τὶς σχετικές καθιστέρησεις τῶν ταχυδρομείων ὡρισμένων χωρῶν ἡ ξαφνικές ἀλλαγές προρισμοῦ σας, ἡ φορτώσεις σὲ ἀπίθανα λιμάνια (Ἰνδονησίας ὃς πούμε) τότε καταλαβαίνετε πῶς δῶλο τὸ σφάλμα δὲν εἶναι πάντοτε δικό μας.

— Νομίζω πῶς καὶ ἀπὸ μέρους σας θὰ μποροῦνται κάτι νὰ γίνη γιὰ νὰ μᾶς δοθηθῆσε. Τούτο εἶναι νὰ γράφετε ἐσεῖς καθαρά σ' ἔνα δέσιο φάκελο τὸ δύνομά σας, διεύθυνση πλοίου καὶ διεύθυνση μας, μὲ κεφαλαία γράμματα καὶ νὰ τὸν ἐσωκλείετε στὰ γράμματα ποὺ γράφετε στὸ σπίτι γιὰ νὰ σᾶς ἀπαντήσουν μὲ αὐτόν. Μιὰ τελευταία παράλληλη!

ΓΡΑΦΕΤΕ ΤΑΚΤΙΚΑ ΣΤΑ ΣΠΙΤΙΑ ΣΑΣ.

N. S. B.

ΝΕΟΦΑΝΕΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Ορθόν τὸ διάβημα τοῦ κ. "Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὸ "Ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν, ἵνα καταργηθῇ τὸ τέλος ἐπὶ τῶν παρεχομένων ἔγγυησεων πρὸς τοὺς ἔνυ-

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

"MEDOV"

Ship Managers and Operators, Liner and General Shipping Agents,
Chartering, Sale & Purchase and Insurance Brokers,

30 VIA BALBI, GENOA

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS) Cables: "MEDOV"
Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



KAI EIS THN ENDOXORPAN

TO NEON EPITEYUGMA TON MINI - MPAKK

γονὸς τοῦτο ἐπιβάλλει ὅπως τὸ Y.E.N., ἐν πνεύματι ἔδραιώσεως ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς τόσον ἀναγκαῖας συναδελφικῆς συμπνοίας, ἔξετάση καὶ υιοθέτηση τὰς διατυπουμένας ἀπόφεις. Εἶναι εὐτύχημα ὅτι τὸ Σχέδιον ἐμελετήθη ὑπὸ τῶν ὀμέσων ἐνδιαφερομένων καὶ οὕτω τὸ Y.E.N. θὰ ἔχῃ αὐθεντικάς — θὰ ἐλέγαμεν — καὶ ἐκ πρώτης χειρὸς διορθώσεις.

Ἡ τελικὴ ἐπεξεργασία τοῦ κειμένου τοῦ Κανονισμοῦ θὰ πρέπει νὰ συντελεσθῇ χωρὶς σπούδην, μὲ τὴν δέουσαν προσοχὴν καὶ ἐν ὄψει τοῦ γεγονότος, ὅτι διὰ τῆς ίσχυού Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀπεκλεισθῆσαν ρητῶς ἐργασίαι ἀμειδόμεναι κατ' ἀποκοπὴν ἡ «extra» ἐκτὸς ἐκείνων αἱ ὀποῖαι ὀνομαστικῶς ἀναγράφονται εἰς τὰ σχετικὰ κεφάλαια τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως.

Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ὃς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ ἐπιμείνωμεν, διότι ἡ ἐπανόρθωσις τυχὸν σφαλμάτων, ἡ συμπλήρωσις κενῶν καὶ ἐν γένει ἡ τροποποίησις τῶν διατάξεων τοῦ νέου Κανονισμοῦ, μετὰ τὴν θέσην αὐτοῦ ἐν ίσχυι, θὰ εἰναι ἐργασίαι δυσχερῆς, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ θὰ ἔχουν δημιουργῆθη ζητήματα καὶ διαφορά, πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ὅποιων θὰ χρειασθοῦν ἐν τῶν ὑστέρων αἱ τροπολογίαι. Εὔρισκόμεθα εἰς τὴν τελευταίαν φάσιν μᾶς σημαντικῆς ἐργασίας καὶ ἐνὸς ζωτικοῦ μέτρου. «Ἄς μὴ φεισθῶμεν τοῦ ἐλαχίστου χρόνου ποὺ θὰ χρειασθῇ νὰ ἔχωμεν ἔναν Κανονισμὸν κατὰ τὸ δυνατὸν πληρέστερον. Ἡ ὅλη προεργασία διήρκεσεν ἐπὶ ἑταῖς ὅποιας προσθέσωμεν, χάριν τῆς τελείτητος καὶ τὸν εὐλογὸν χρόνον μᾶς χρησίμου τελικῆς ἐπεξεργασίας». Ὁ «Υπουργός κ. Ἰω. Χολέντας πρώτος ἐκτιμᾷ τὴν ἀξίαν τῆς ποιότητος τῶν ναυτιλιακῶν μέτρων.

NA TOYS ΔΕΧΘΟΥΝ

«Οπως ἡτο φυσικόν, αἱ Σχολαὶ Ἀσπροπύργου συνεκέντρωσαν καὶ ἐφέτος τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν ὑποψήφιων. Δὲν εἶναι μόνον ὁ ὑπερπληθυσμὸς τοῦ Κέντρου, ὅστις ἀπέδωσε τοὺς πολλοὺς μαθητάς, ἀλλ' εἴναι καὶ ἡ γνωστὴ τάσις ὅπως οἱ ἐκ τῆς ἐπαρχίας νέοι σπουδάζουν εἰς τὸ περιβάλλον τῆς Πρωτεύουσῆς. «Οπωδήποτε ἐκεῖνο, ὅπερ ἐνδιαφέρει πρωτίστως εἴναι ἡ μεγάλη προσφορά, ἡτις ὑπερέβη κατὰ τὸ ἐν τρίτον περίπου τὰς προκηρυχθείσας θέσεις. Εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς ὑφισταμένης στενότητος στελεχῶν, θὰ ἡτο κρίμα νὰ στερηθῶμεν τῶν νέων, σίτινες λόγῳ ἀριθμοῦ θέσεων κινδύνευσούν ν' ἀποκλεισθοῦν τῆς ναυτικῆς σταδιοδρομίας. «Οσον ἀφορᾶ τοὺς μηχανικούς, ἔχομεν τὴν γνώμην, ὅτι ἡ δημιουργία δύο τμημάτων εἰς Ἀσπροπύργον καὶ Σκαραμαγκᾶ, ὅχι μόνον εἰναὶ ιδιαιτέρως αἰσθητὴ εἰς τὸν ἐμπορικὸν μας στόλον. Εἰς τοὺς πλοιάρχους, ἐπίσης, ἡ κατανομὴ τῶν ἐπιλαχόντων τοῦ Ἀσπροπύργου εἰς ὅλας τὰς ἐπαρχιακὰς σχολάς, θὰ τονώσῃ τὴν εἰς ὑποψηφίους γενικὴν ἀναιμίαν τῶν καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἄλλων προβληματικὴν λειτουργίαν των. Διὰ τοὺς ἀσυρματιστάς, τέλος, φάνεται, ὅτι δὲν ὑπάρχει πρόβλημα, δεδομένου ὅτι οἱ ὑποψήφιοι ἐλάχιστα ὑπερβαίνουν τὰς κενὰς θέσεις.

Οι νέοι τῆς Ἑλλάδος ὑπίκουσαν εἰς τὸ ναυτικὸν προσκλητήριον. Αἱ πύλαι τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν, ἂς ἀνοίξουν κατὰ τὸ δυνατὸν διὰ νὰ τοὺς δεχθοῦν καὶ τοὺς προετοιμάσουν διὰ τὸ ὥραιον ἐπάγγελμα, ὅπερ ἐπέλεξαν. Κατὰ τὸ δυνατὸν δεσμαίωσης.

Η ΣΧΟΛΗ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Μετὰ τὰς περατωθείσας ἐγκαταστάσεις τοῦ Γυμναστηρίου καὶ τοῦ Λευθαρχείου, τὸ κτιριακὸν συγκρότημα τοῦ Ἀσπροπύργου πρέπει νὰ θεωρήται ἄρτιον καὶ πληρέστατον, δυναμένον ἀφόδως νὰ συγκριθῇ πρὸς

τόννων χυλείσας καὶ κόντρα πλακέ ἐκ Ν. Κορέας, εἶναι τὸ πρώτον μιᾶς σειρᾶς 10 ὀμοίων σκαφῶν τῆς Μίνι - Λάινε δι'. ὡν θέλει ἀναληφθῆ ἡ ἔξυπηρέτησις τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου τῆς Ἀμερικανικῆς ταύτης περιοχῆς. «Ηδη τὸ δεύτερον τῆς σειρᾶς, τὸ «Μίνι - Λόρντ», ἀναμένεται εἰς τὸ Γκρήνιβιλλ ἔξι λαπτονίας ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐβδομάδων. «Ἐάν ἡ νέα γραμμὴ ἐπιτυχηῖ, ὅπως ὅλοι ἐπιτίζομεν», ἐτόνισεν εἰς τῶν ἐπιστημάνων Ἀμερικανῶν ἐκπροσώπων «εἰσκομίζουσα ἐμπορεύματα ἐξ ὅλου τοῦ κόσμου πρὸς ἐσωτερικὴν διανομὴν καὶ φέρουσα τὰς Ἀμερικανικὰς ἔξαγωγὰς ἀπὸ τοῦ ἐσωτερικοῦ τούτου σημείου πρὸς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς υδρογείου, οὐδεὶς περιορισμός ὑφίσταται καὶ θά τὰς πλέον αἰσιοδόξους μελλοντικὰς ἔξειδίζεις».

Χαίρομενοι ἰδιαιτέρως διὰ τὸ νέον ἐλληνικὸν ἐπίτευγμα καὶ διεξερχόμεθα μετ' ἀληθοῦς ἐθνικῆς ὑπερηφανείας τὰ πολύστηλα ἄρθρα τῶν Ἀμερικανικῶν ἐφημερίδων, δι' ὧν ἔξαιρεται τὸ διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ἐνδοχώρων μέγα γεγονός. Διότι πέραν τῶν οἰκονομικῶν εὐεργετημάτων τῆς περιοχῆς καὶ πέραν τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐπιτυχίας, μᾶς συγκυνεῖ ὑπέρ παντὸς ἀλλοῦ, τὸ θέαμα τῆς τεραστίας γαλανολεύκου, ἡτις κυματίζουσα εἰς τὸν ίστὸν τῶν Μίνι - Λάινερς, φέρει εἰς αὐτὴν ταύτη τὴν καρδίαν τῆς Ἀμερικανικῆς ἐνδοχώρας, τὸ μήγυμα τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς μεγάλης ναυτιλίας τῶν τέκνων της.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524)526 ALBANY HOUSE WEST — 65 VICTORIA EMBANKMENT,

DURBAN

Telex : 7500 DN

P.O.Box 2110

Cables: "PANDORA"

Phone: 62921

SOUTH - AFRICA

D. P. SYRRIS — G. B. GOULACOS

Τὰ πετρέλαια τῆς Λιβύης

ΟΜΑΛΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

ΔΕΝ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΑΙ ΕΚΠΛΗΞΕΙΣ

Μετά τάς προσφάτους έξελίξεις εἰς τὴν Λιβύην, σί δυτικαὶ πρωτεύουσαι διεργάτωνται ποιαὶ θὰ είναι αἱ ἐπιπτώσεις ἐκ τοῦ πραξικοπήματος ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς πολιτικοῦ πεδίου. Περιπτὸν νὰ λεχθῇ ὅτι ἡ κατάστασις παρακολουθεῖται ἐκ τοῦ σύνεγγυς. Δημιουργούνται οἰκονομικαὶ καταστάσεις αἵτινες θιγούνται ζωτικά συμφέροντα τῆς Δύσης.

Ἡ Λιβύη θεωρούμενη μέχρι τοῦ 1959 πτωχὸς συγγενῆς τῆς Ἀφρικῆς, κατέπτη ἐντὸς δεκαετίας μία ἐκ τῶν πλουσιοτέρων ἀραβικῶν χωρῶν, χάρις εἰς τὰ ἀνακαλυφθέντα πλῶνα κοιτάσματα πετρελαίου. Πολλαὶ ἑταῖρια πετρελαίου, ἀφοῦ ἐπέτυχον παραχωρήσεις, ἀπέδιθσαν εἰς γεωτρήσεις καὶ, μετὰ τὴν ἀνένευσιν πλουσίων κοιτασμάτων, ἥρχισαν τὴν εἰς μεγάλην κλίμακα ἐκμετάλευσιν τῶν πηγῶν.

Τὸ 1969 ἡ Λιβύη κατέστη ἡ πρώτη παραγωγὴ χώρα πετρελαίου τῆς Ἀφρικῆς. Ἀπὸ 1 ἑκατομμύριο τόνους τὸ 1961, ἡ παραγωγὴ ὑπέρεδη τὰ 23 ἑκατομμύρια τὸ 1963 διὰ νὰ ἀνέλθῃ εἰς 75 ἑκατομμύρια τὸ 1966 καὶ 125 ἑκατομμύρια τὸ 1968. Κατὰ τὸ πρώτον μόνον ἔξαμηνον τοῦ 1969 ἡ παραγωγὴ ἀνήλθει εἰς 72 ἑκατομμύρια τόνων ἀργοῦ πετρελαίου.

Ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους εἶχεν ὡς ἀκολούθως: Αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι κατέλαβον τὴν πρώτην θέσιν παγκοσμίως μὲ 252 ἑκατομμύρια τόνων (281 ἑκατομμύρια τόνων συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς παραγωγῆς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς). Ἀκολούθουν ἡ Βενεζούελα μὲ 90,7 ἑκατομ. τόν. (99,8 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ σύνολον τῆς Καραϊβικῆς), ἡ Περσία μὲ 79,6 ἑκατομ. τόν. καὶ ἡ Λιβύη, καταλαμβάνουσα τὴν τετάρτην θέσιν, μὲ τὴν προαναφερθεῖσαν ποσότητα. Ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία κατέλαβε τὴν πέμπτην θέσιν μὲ 69,5 ἑκατομ. τόν. καὶ τὸ Κουβέιτ τὴν ἑκτηνὴν μὲ 62,5 ἑκατομ. τόνων.

Διὰ τὰς κομμουνικάκις χώρας, ἡ Ρωσία εὐρίσκεται ἐπὶ κεφαλῆς μὲ 157,5 ἑκατομ. τόνων. "Οσον ἀφορᾶ τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν, ἀνῆλθεν αὕτη κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1969 εἰς 1.034 ἑκατομ. τόνων ἀργοῦ πετρελαίου. Ἡ συμμετοχὴ τῆς Λιβύης εἰς τὸ σύνολον τούτου ἀνέρχεται εἰς 7%. Ἀρκεταὶ εὐρωπαῖκαι χώραι, καὶ δὴ ἡ Δυτ. Γερμανία, εἰσάγει μεγάλας ποσότητας πετρελαίου ἐκ Λιβύης. Ἀρίστη είναι ἡ ποιότης του.

Πρέπει ἐπίσης νὰ λεχθῇ ὅτι εἰς τὸ πλαίσιον τῶν παγκόσμιων ἀποδεμάτων πετρελαίου ἑκτιμώμενων τὸ 1969 εἰς 458 δισεκατομμύρια βαρελίων, αἱ δυνατότητες τῆς Λιβύης ἑκτιμῶνται εἰς 30 δισεκατομμύρια βαρελίων.

Πλέον τῶν 40 ἑταῖρῶν πετρελαίου ἐργάζονται εἰς τὴν Λιβύην, μεταξὺ τῶν δοποίων αἱ ἀμερικανικαὶ Στάνταρτον "Οἴλ" ("Εσσο"), "Οασις" "Οἴλ" Κόμπαν, Γκάλφ "Οἴλ" Κορ-

ἡ μόνη διὸ διὰ τὴν ἐπιδίωσιν καὶ τὴν πρόσδον τῆς ὁγκώδους Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

ΕΥΡΥΤΑΤΑ ΠΕΡΙΩΡΙΑ

Δικαιώνει πλήρως τὰς ἐπ' αὐτῆς στηριζόμενας ἀπόδιτας, ἡ Ικανοποιητικὴ προσφορὰ ὑποψήφιών τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Θεοσαλονίκης. Δεικνύει, ὅτι ἡ πρωτεύουσα τοῦ Βορρᾶ, μετὰ τῆς μεγάλης τῆς ἐνδοχώρας,

πορέσσον, Κολτέζ, αἱ ἀγγλικαὶ B.P. καὶ Σέλλ, ἡ Κόμπαν Φρανσαῖς τὸν Πετρόλ, ἡ Ἱταλικὴ Κομπανία Ριτσέρτσες Ἰντροκαρμπούρι, ὅπως ἐπίσης γερμανικαὶ καὶ ἄλλαι ἑταῖρια.

Αἱ εἰσπράξεις ἐκ τῆς παραγωγῆς πετρελαίου συμβάλλουν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς οικονομικῆς καταστάσεως τοῦ κράτους τῆς Λιβύης.

Μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν πετρελαίων εἰς τὸ λιβυκὸν ὑπέδαφος ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὅμιλου Στάνταρτον "Οἴλ" (τῆς Νέας Υερσένης) αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖρια διεδραμάτισαν βασικῶν ρόλων εἰς τὴν ἐκμετάλευσιν τῶν κοιτασμάτων.

Ἡ πλέον σημαντικὴ περιοχὴ είναι τὸ Ζέλτεν. Τὰ ἄλλα πεδία παραγωγῆς συνδέονται μὲ τὸν ἀκτὴν διὰ πετρελαιαγών.

Εἶναι δέδιον ὅτι αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖρια πετρελαίου, αἱ ὅποιαι διετήρουν ἀρίστας σχέσεις μὲ τὸν ἐκθρονισθέντα βασιλέα Ἰντρις, ἔθωρουν τὸ βασιλεῖον τῆς Λιβύης ὡς τόπον ἀσφαλῆ δι' ἐπενδύσεις. Τοῦτο, ἀλλωτε, ἐπιμαρτυρεῖ καὶ ἡ ταχείᾳ ἀνάπτυξις τῆς παραγωγῆς.

Αἱ κύριας ἑταῖρια πετρελαίου εἰς τὴν Λιβύην είναι αἱ ἔχης:

• "Οἴλ" Στάνταρτον "Οἴλ": Μὲ παραγωγὴν ἄνω τῶν 600.000 βαρελίων ἡμερησίως, ἡ ἑταῖρια αὐτῆς διαθέτει ἐργοστάσιον ὑγροποίησεως φυσικοῦ ἀερίου εἰς Μπρέγκα καὶ ἔχαγε περίπου δώδεκα ἑκατομμύρια κυβικῶν μέτρων ἀερίου ἡμερησίως εἰς Ιταλίαν καὶ Ἰσπανίαν. Ἐκμεταλλεύεται ἐξ ἄλλου ἕνα πετρελαιαγών, ἔνα ἄκραιον σταθμὸν διὰ πετρελαιοφόρα καὶ ἔνα δίκτυον διανομῆς.

• "Οξιντένταλ" Πετρόλεουμ, τῆς ὅποιας ἡ παραγωγικὴ ικανότης ἀνέρχεται εἰς ἓν ἑκατομμύριον βαρελίων ἡμερησίως, διαθέτει ἄκραιον σταθμὸν πετρελαιοφόρων καὶ ἔνα πετρελαιοφόρο.

• "Η Τεξάκο" μὲ ἡμερησίαν παραγωγὴν 200.000 βαρελίων.

• "Η Μόμπιλ" "Οἴλ" μὲ ἡμερησίαν παραγωγὴν ἄνω τῶν 150.000 βαρελίων.

ΕΝ ΟΨΕΙ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ

"Ἀρκετάς ἡμέρας μετὰ τὸ πραξικόπημα, συνεχίζεται ὀμαλῶς ὁ ρυθμὸς παραγωγῆς εἰς τὴν Λιβύην. Θά πρέπει ὅμως νὰ ἀναμείνῃ τις ἀκόμη ἐπὶ πολὺ διὰ νὰ προσδιορίσῃ τὰς πραγματικάς ἐπιδιώξεις τῶν πραξικοπημάτων.

"Οπωσδήποτε ἐν είναι δέδιον: "Η Λιβύη δὲν θὰ θελήσῃ νὰ φονεύσῃ τὴν χρυσοτόκον δρυνθα, τὴν στιγμὴν καθ' ἣν πλανάται ἡ ἀπειλὴ τῆς προσεχοῦς παραγωγῆς πετρελαίου ἀπὸ τὰς ἀπέραντους ὑπογείους ἑκτάσεις τῆς Ἀλάσκας.

Αἱ διαφοροποίησις, πάντως, εἰς τὸν μεταφορικὸν τομέα κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐπὶ δὲν ἀποκλείονται. Μήπως θὰ πάυῃ τὸ Δυτικὸν Ήμισφαίριον νὰ προμηθεύεται πετρελαίου ἀπὸ τὴν Ἀνατολήν;

ναυτικωτάταις περιοχάς τοῦ Κράτους καὶ λειτουργούν ἀπὸ πολλῶν ἥδη ἔτῶν, ἐνῷ ἡ Σχολὴ Θεοσαλονίκης λειτουργεῖ μόνον ἀπὸ τὸν παρελθόντος καὶ μάλιστα ὄντες τοῦ γούτρου τῶν ιδιοκτήτων μεγάρων, ὄντες τῆς ἀκτινοβολίας τῶν ἀποφοίτων τῆς καὶ ὄντες τῶν πλεονεκτημάτων τῆς παραδόσεως.

"Ολαὶ αὐτὰ είναι λίαν παρηγόρα. Διότι προσιωνίζουν πλουσίαν τὴν ἀπόδοσιν τῆς Σχολῆς καὶ λαμπρὸν τὸ ἐκπαιδευτικόν της μέλλον. Προσιωνίζουν ἐπίσης ἑσηφαλισμένην τὴν ἐπιτυχίαν τῆς Σχολῆς Ναυτοπαίδων Μηχανινῶν, ἷτις ἀπευθυνομένη πρὸς ὀλόκληρον τὸν Μακεδονικὸν πληθυσμόν, δικαιούμενη νὰ ἐλπίζῃ, ὅτι ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας της θὰ ἔδη σφύζοντα τὰ ἐργαστήρια τῆς καὶ πληθυσμός τάξης τῆς. 'Υπεράνω ὅλων, ὅμως, ἀποδεικνύει, ὅτι εἰς τὰς ἀνάτολας καλουμένας περιοχάς, ὑπάρχουν, ἐν ἀντίθεσι πρόστιμοι προσελκύονται τὸν πρώτον προσελκυόντας τῶν νέων πρὸς τὴν θάλασσαν.

ΤΑ ΟΒΟ

Τὰ τριπλῆς χρήσεως πλοία, τὰ ἐπικρατήσαντα εἰς τὴν ναυτικὴν ὄρολογίαν διὰ τῆς συντομογραφίας τοῦ ΟΒΟ, εὑρίσκονται ὑπὸ συνεχῆ καὶ σταθεράν ἄνοδον. Εἰς δόλους ἐκείνους, οἱ ὅποιοι διηρωτῶντο, ἐὰν δὲ κόσμος εἰχεν ἀληθῶς ἀνάγκην τῶν σκαφῶν τούτων, ἐφ' ὅσον ἡ ἀγορὰ διέθετε τὰ μεταλλοφόρα - δεξαμενόπλοια, ὃ ἐντὸς τῆς τελευταίας μολίς τριετίας δεκαπλασιασμός των, ἔδωκε τὴν πλέον ἀποστομωτικὴν ἀπάντησιν. Πράγματι, τὰ 6 σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ, τὰ ὅποια εὑρίσκοντο ἐν ἐνεργείᾳ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1966, ἔφθασαν τὰ 59 τὸν Ιανουάριον τοῦ 1969, συνολικῆς μεταφορικῆς ικανότητος 4.300.000 τ.δ.λ.ω., τὰ δὲ ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν προναγγέλλουν τὴν προσθήκην 7 εἰσέτι ἑκατομπίουν τ.δ.λ.ω.

Τὸ πλεονέκτημα τῶν πλοίων ΟΒΟ συνίσταται προφανῶς εἰς τὰς εὔρειας δυνατότητας προσφορογής ποὺ παρουσιάζουν, χάρις εἰς τὰς ὅποιας είναι εἰς θέσιν ν' ἀποδιώκουν ώρισμένας βασικὰς φροντίδας, αἵτινες κατατρύχουν βασανιστικῶς τὸν ἐποπλισμόν. "Η πρώτη τοιαύτη, ὡς γνωστόν, είναι ἡ ἀποφυγὴ τοῦ κενοῦ ταξιδίου μεταβάσεως ἡ ἐπιστροφῆς, εἰς ἣν τὸ ΟΒΟ ἡ-



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ

Hempels

Γνώμων ή έξυπηρέτησις τοῦ έφοπλισμοῦ

ΑΠΟΛΥΤΟΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΣ ΔΙΔΕΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΦΟΠΑΙΣΤΙΚΑΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ • ΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΣΥΝΔΕΣΙΣ ΑΠΟ ΤΗΣ 20ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ ΜΕ ΠΕΝΤΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑΣ ΜΕΓΑΛΟ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΗΜΙΑΥΤΟΜΑΤΟΣ ΜΕ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΤΟΝ ΝΕΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΚΑΙ ΧΩΡΑΣ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΥ • ΑΠΟ ΤΗΣ 21ης ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1970 ΘΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΗ ΕΠΙΓΕΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ (ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ, ΜΟΝΤΡΕΑΛ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΝ) • ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΕΙΣ ΤΑΣ ΓΕΝΕΤΕΙΡΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΩΝ ΕΦΟΠΑΙΣΤΩΝ • ΕΝΤΟΣ ΜΗΝΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΤΗΛΕΤΥΠΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΕΙΣ ΧΙΟΝ • ΙΔΑΝΙΚΟΣ Ο ΝΕΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ, ΟΣΤΙΣ, ΟΜΩΣ, ΔΕΝ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΗ ΠΡΟ ΤΟΥ 1971.

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΟΥ ΟΤΕ κ. ΛΕΩΝ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ

Οι έφοπλισταί έχουν κάθε συμφέρον νά έλθουν έδω, νά έργαζονται έδω. 'Απαραίτητος δύναμης προϋπόθεσις είναι η τήρησις τῶν έπαφῶν των με τάς έργασίας των, μὲ τὰ πλοῖα των, μετὸ τοῦ έξωτερικού. Βασικὴ προϋπόθεσις τῆς έδω ἔγκαταστάσεως, τῆς πραγματικῆς, τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, είναι αἱ τηλεπικοινωνίαι. "Αμεσος, ἀνετος, ἀκώλυτος πρέπει νά είναι η τηλεφωνική καὶ τηλετυπική ἐπικοινωνία μὲ τὸ Λονδίνον κυρίως, ἀλλὰ καὶ μὲ τὰ πλοῖα διὰ τοῦ ἀσύρματου.

Τι μέχρι τοῦδε ἐπετελέσθη καὶ τὶ προβλέπεται νά πραγματοποιηθῇ εἰς τὸ μέλλον;

Εἰς τὸ βασικὸν διὰ τῆς έδω δημιουργίαν ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς ἔρωτημα ἀπήγνησεν ὁ πλέον ἀρμόδιος, ὁ διοικητής τοῦ Ο.Τ.Ε. κ. Λεων. 'Αλεξανδρόπουλος.

Πολλά, πάρα πολλά ἐπετελέσθησαν, περισσότερα δὲ θὰ πραγματοποιηθοῦν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Τηλεπικοινωνιῶν 'Ελλάδος, διὰ τὴν έξυπηρέτησιν τοῦ έφοπλισμοῦ. "Εχει πλήρως κατανοηθῆ ὑπὸ τοῦ Ο.Τ.Ε. ὅτι τὸ υ' ἀριθμὸν 1 πρόβλημα τῆς δημιουργίας ναυτιλιακῆς ὑποδομῆς, διὰ τῆς έδω πραγματικῆς

ἐγκαταστάσεως τῶν ἔδρῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, είναι αἱ τηλεπικοινωνίαι. 'Ο διοικητής τοῦ Ο.Τ.Ε. κ. Λεων. 'Αλεξανδρόπουλος εἰς παραχωρηθεῖσαν συνέντευξιν τού εἰς τὰ 'Ναυτικὰ Χρονικὰ μᾶς ἐπιστεύειν ὅτι αἱ τηλεπικοινωνιακαὶ διευκολύνσεις εἰς τὰ έδω ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα, είναι σημαντικῶς καλύτεραι τῶν παρεχομένων εἰς τὸ Λονδίνον. "Αν καὶ η ἀκολουθουμένη ὑπὸ τοῦ Ο.Τ.Ε. μέθοδος εἶναι δι' αὐτὸν σαφῶς ἀντιοκονομική, καθ' ὅσον ἀπαιτεῖται εἰδικός μεταλλάκτης, ὁσάκις ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον ζητήσῃ σύνδεσιν μὲ τὸ Λονδίνον ἢ μὲ ἄλλην πρωτεύουσαν τῆς Εὐρώπης ἢ τοῦ Νέου Κόσμου ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ 160 διδεται ἀπόλυτος προτεραιότης.

ΔΙΕΘΝΕΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

Βασικῶς ὁ Ο.Τ.Ε., ἐτόνισε περαιτέρω ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, ἔχει στρέψει ιδιαίτερα τὴν προσοχὴν του εἰς τρεῖς κυρίως λιμένας: Τοῦ Λονδίνου, τοῦ 'Αμβούργου καὶ τοῦ Ρόττερνταμ. Εἰδικότερον ὁ τελευταῖος λιμήν, διτὶς μετὰ τὴν ἀξιοποίησιν τοῦ Ρήγου κατέστη συμφερώτερος διὰ τὴν διοχέ-

δυνήθη ν' ἀνταποκριθῇ διὰ τῆς ἐνσωματώσεως εἰς τὰς μεταφορικὰς ίκανότητάς του τῆς μεταφορᾶς πετρελαίου τῶν πετρελαιοφόρων, ἀντιμετωπίζεται ὑπὸ τοῦ Ο.Β.Ο. ίκανοτοποικῶς χάρις εἰς τὴν εὐχέρειαν προσανατολισμοῦ, ἥτις θὰ ἔχῃ τότε διὰ νά στραφῇ πρὸς μεταφορᾶς ἐξ ἵσου ἐνδιαφερούσας, τῶν εἰς χῦμα στερεότων φορίων. Τέλος ή αυτὴ προσαρμοστικής πιστεύεται σοσαράνς, ὅτι θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ νά διαδραματίσῃ πρωταρχικὸν ρόλον εἰς τὴν ἐπίτευξιν ποίας τινὸς σταθερότητος τῶν ναύλων. Πράγματι, διατὰ τὰ ἔνδεκα ἑκατομμύρια τόνων δ. w. τῶν πλοίων Ο.Β.Ο. τεθούν δόλα ἐν ὑπηρεσίᾳ δικαιούμεναι τις ν' ἀναμένῃ ὅτι τὸ φαινόμενον τῆς εἰς τὰ ψῆφη — κατὰ περιπτώσεις — ἀναρριχήσεως τῶν ναύλων πετρελαίου, ἐνῷ τελούν ἐν ἐκπτώσεις οἱ ναύλοι τοῦ ξηροῦ φορτίου, θὰ είναι τούλαστον δύσκολον νά ἐπαναλαμβάνεται μετὰ τῆς αὐτῆς συχνότητος, δεδομένης τῆς εύκολίας τῶν Ο.Β.Ο. διπλῶς μεταπηδοῦν ἀνέτως ἀπὸ τοῦ ἐνὸς εἴδους μεταφορᾶς εἰς τὸ ἄλλο καὶ νά ἀνακούφιζουν τὴν ναυλαγοράν εἰς τὴν προσφοράν τονάκις.

Είναι ἀλλιθέας, ὅτι η ναυπήγησις ἐνδὸς σκάφους Ο.Β.Ο. κοστίζει σήμερον κατὰ 15% περίπου ἀκριβότερον ἀπὸ ἐν πετρελαιοφόρον ή μπαλκ-κάρρερο, είναι δύναμη σκάφους τεχνικῶς ἀνώτερον χάρις εἰς τὰ διπύμενά του. 'Εξ ἄλλου, ἐνῷ σήμερον ή μέση

τευσιν τοῦ γερμανικοῦ ἐμπορίου παρ' ὅσον ὁ λιμὴν τοῦ 'Αμβούργου, ἐφείλκυσε μεγαλύτεραν τὴν προσοχὴν τοῦ Ο.Τ.Ε., ὥστε ἀπροσκόπως νά διεξάγεται ὅ μετά τοῦ λιμένος τούτου ἐπικοινωνία τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἐκ Πειραιῶς. Τοῦτο βεβαίως δὲν σημαίνει ὅτι ἀπόδιδεται μικροτέρα σημασία εἰς τοὺς λιμένας τῆς Νέας Υόρκης καὶ τοῦ Μόντρεαλ.

«Γιωρίζομεν, ἐτόνισεν ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, πόσον ἔχαρτωνται ἀπὸ τὰς τηλεπικοινωνίας αἱ ναυλομεστικαὶ ἐργασίαι καὶ καταβάλλομεν προσπαθείσις διὰ τὴν ταχυτήτην ἐξυπέρτησιν τῶν ἐφοπλιστῶν».

'Απὸ τῆς 20ῆς προσεχοῦς Δεκεμβρίου, εἰς τὸ πλαίσιον τῆς βελτιώσεως τῶν παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ο.Τ.Ε. ὑπηρεσιῶν, θὰ τεθῇ εἰς λειτουργίαν τὸ διεθνές αὐτόματον τηλεφωνικὸν κέντρον, τὸ ὅποιον θὰ ἐπιτρέπῃ εἰς τὸν συνδρομητὴν τῶν 'Αθηνῶν ἢ τὸν εὐρισκόμενον εἰς οἰανδήποτε πόλιν τῆς 'Ελλάδος καὶ συνδεδεμένον μὲ τὸ ἐν λόγῳ δίκτυον, γὰρ ἐπικοινωνῆ ἀπὸ τῆς συσκευῆς του αὐτομάτως μετὰ τῶν συνδρομητῶν πέντε βασικῶν πόλεων τῆς Εὐρώπης καί, μέσω αὐτῶν, μὲ ὄλοκληρον τὴν Εὐρώπην. Αἱ ἐπιλεγένται πόλεις είναι η Ρώμη, τὸ Παρίσι, ἡ Βέρνη, τὸ Λονδίνον καὶ η Φραγκφούρτη. Μέσω τῶν πόλεων τούτων θὰ δύναται νά πραγματοποιήσει ημιαυτόματος σύνδεσις (ἥτοι ὁ ἐνδιαφερόμενος θὰ ἀναμένῃ εἰς τὴν συσκευήν του διὰ τὴν περαιτέρω σύνδεσιν του) μὲ δῆλας τὰς ἄλλας πόλεις ὡς καὶ ὡρισμένας ἄλλας ἐκ τῶν χωρῶν τοῦ ἀνατολικοῦ συνασπισμοῦ.

ΚΑΙ ΜΕΣΩ ΔΟΡΥΦΟΡΟΥ

Μὲ τὸν νέον κόσμον ἡ 'Ελλὰς θὰ συνδεθῇ ἀπὸ τῆς 21ης Απριλίου 1970 διὰ τῆς λειτουργίας ἐπιγείου σταθμοῦ δορυφόρου, διστας θὰ ἔχασφαλίζῃ ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν Νέαν Υόρκην, τὸ Μόντρεαλ καὶ τὸ Λονδίνον.

Θὰ υπάρχουν δηλαδὴ τρεῖς ὁδοὶ ἐπικοινωνίας μὲ τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν 'Αμερικὴν ἥτοι, μέσω τῆς αὐτομάτου συνδεσεως, μέσω τοῦ χειροκίνητου ὑπερατλαντικοῦ συστήματος καὶ μέσω δορυφόρου.

Εἰδικότερον διὰ τὰς ἐπικοινωνίας μετὰ τῆς ἀμερικανικῆς ἡπείρου, πέραν τῶν δύο ἀνεφέρθησαν, ὁ Ο.Τ.Ε. ἔχει ἐκμισθώσει καὶ ἄλλα κυκλώματα ὑπερατλαντικῆς ἐπικοινωνίας.

«Ἐχομεν τὴν πεποίθησιν, ύπεγράμμισεν ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, ὅτι μὲ δῆλα ἐπετελέσθησαν, οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ δύνανται νά ἐπικοινωνοῦν μὲ οἰονδήποτε σημεῖον τῆς υφιλίου ἀνέτως καὶ ταχέως, χωρὶς νὰ ἀναφερθῶν εἰς τὰ δῆσσα πρόκειται νά γίνουν κατὰ τὸ πενταετές σχέδιον 1973 - 1977.

Τὸ εὐέλικτον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων τύπου Ο.Β.Ο. ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν ἐγκαινιασθεῖσαν γραμμὴν — ὅχι βεβαίως τακτικήν — διὰ τοῦ ἀνωτέρω τύπου σκάφων μεταξὺ Περσικοῦ Κόλπου - Κόντινεντ διὰ τὰ πετρελαίας καὶ Βορείου καὶ Ν. Αμερικῆς — 'Ισταντιας διὰ γαιανθρακας μεταλλεύματα. Ναύλοι προβλέπονται ἔξασφατικῶς χαμηλοὶ.

Τὸ Νορβηγικὴ ἐταιρία Σάνκο ἀνέλαβε τὴν ἐπιχείρησιν. Τέσσαρα τῶν 150 χιλ. τόν. σκάφη θὰ ἀπασχολήσῃ (τρία Νορβηγικά καὶ ἕν 'Ιταλικόν).

ΑΠΟ ΤΩΝ ΕΠΑΛΞΕΩΝ ΤΩΝ

Μίαν άκομη σημαντικήν διὰ τοὺς ἑφοπλιστάς πληροφορίαν μᾶς παρέσχεν ὁ κ. Διοικητής τοῦ Ο.Τ.Ε. Μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ 1971 θὰ ἔχῃ αὐτοματοποιηθῇ τὸ τηλεφωνικὸν δίκτυον τοῦ συνδόλου τῶν νῆσων. «Οἱ περισσότεροι τῶν ἑφοπλιστῶν, εἶπεν ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, εἰναι νησιώται. Οἱ ἐπιθυμούντες νὰ μεταδούν εἰς τὰς γενετήρας νῆσους των ἑφοπλιστῶν διὰ διακοπάς θὰ δύνανται ἀπὸ τῶν ἐπαύλεων των νὰ διευθύνουν τὰς μετὰ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐπιχειρήσεις των.

ΤΑ ΤΗΛΕΤΥΠΑ

Απαντῶν περαιτέρω εἰς σχετικὴν ἑρώτησίν μας ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος ἐπὶ τῶν πραγματοποιηθεισῶν βελτιώσεων εἰς τὰς τηλευτικὰς συνδέσεις, εἶπεν ὅτι, δταν διμιεῖ τις περὶ τηλετύπων ἐννοεῖ κατὰ βάσιν τηλεφωνικὴν ἐπικοινωνίαν, καθ' ὅσον τὸ τηλέτυπον χρησιμοποιεῖ μίαν τηλεφωνικὴν γραμμήν.

»Τὸ πρόβλημα συνεπῶς, εἶπεν ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, ἔγκειται ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὸ ἄν υπάρχῃ ἐπάρκης ἀριθμὸς τηλετύπων καὶ ἀφ' ἐπέρου εἰς τὸ δὲν υπάρχουν τηλετυπικά κέντρα.

Ἐντὸς μηνός, ἐδήλωσε περαιτέρω ὁ κ. διοικητής, θὰ υπάρχῃ εἰς τὴν Χίον τηλετυπικὸν κέντρον, ἐνῷ παραλλήλως μελετᾶται ἡ αὐτοματοποίησις τῶν τηλευτικῶν κέντρων εἰς τὰς 'Αθήνας, τὰ ὅποια προσωρινῶς λειτουργοῦν ἐπὶ ἡμιαυτομέτου βάσεως μὲν προοπτικὴν πλήρους αὐτοματοποιήσεως.

Σημαντικαὶ ἔξι ὄλλου βελτιώσεις ἔχουν ἐπέλθει εἰς τὴν τηλεγραφίαν. 'Εφεξῆς τὰ τηλεγραφήματα, τὰ ὅποια ἐπὶ παραδείγμα-

τι ὀπευθύνονται εἰς οἰανδήποτε πόλιν τῆς 'Ελλάδος, δὲν θὰ φθάνουν εἰς 'Αθήνας, ἀλλὰ θὰ διοχετεύνονται εἰς τὸ τηλεγραφεῖον τοῦ συνδρομητοῦ.

Ο ΝΕΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ

Ο κ. 'Αλεξανδρόπουλος, ἀπαντῶν περαιτέρω εἰς σχετικὴν ἑρώτησιν, παρεδέχθη ὅτι ὁ υφιστάμενος παράκτιος ἀποτελεῖ ἐπὶ τοῦ παρόντος τὴν μοναδικὴν ἀδυναμίαν εἰς τὰς ἐπικοινωνίας τῆς 'Ελλάδος μετά τῶν πλοίων.

«Οσασδήποτε βελτιώσεις καὶ ἀν κάμωμεν, εἶπεν ὁ κ. Διοικητής, ὁ παράκτιος δὲν θὰ εἴναι εἰς θέσην νὰ ἔξυπηρτησῃ δύον ἐπιθυμούμεν τὴν ἐμπορικήν μας ναυτιλίαν. 'Αναγκαία είναι ἡ δημιουργία νέου παρακτίου σταθμοῦ. 'Ως γνωστὸν ἐπέλεγη περιοχὴ τῆς Δυτικῆς Πελοποννήσου. Κωλύομαι νὰ ἀποκαλύψω τὴν ἀκριβῆ τοποθεσίαν, διὰ νὰ μὴ ἀρχίσῃ ἡ ἀνατίμησις τῆς γῆς. Οἱ τεχνικοὶ τοῦ Ο.Τ.Ε. εἰδοῦν ξένους συγχρόνους σταθμοὺς καὶ ἐνημερώθησαν ἐπὶ τῶν τελευταίων ἔξελιξεων. Καὶ ὁ νέος σταθμὸς δύναμαι νὰ σᾶς διαβεβαιώσω ὅτι τόσον ἀπὸ ἀπόφεως ποιότητος, δύον καὶ ἀπὸ ἀπόφεως ἐμβελείας θὰ ἀποτελῇ τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς τεχνικῆς. Οὐδεμία οἰκονομία συναλλάγματος γίνεται — σχετικὴ ἐντολὴ ἐδόθη καὶ ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Νικ. Μακαρέζου — διὰ τὴν ἐπιλογὴν τοῦ καλύτερου τηλεπικοινωνιακοῦ ὀλικοῦ, ὅπερ ἀλλωστε, πέραν τοῦ ἑφοπλισμοῦ, προώρισται νὰ ἔξυπηρτησῃ καὶ τὸν ἐμποροδιομηχανικὸν κόσμον. 'Οπωδήποτε ἡ λειτουργία του δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ 1971.

»Ταυτοχρόνως, συνέχισεν ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, γίνεται πόντοις ὑποδρυχίων καλωδίων — δὲν δύναμαι νὰ εἴπω πρὸς ποίας κατευθύνσεις — εἰς τρόπον ὥστε ἡ

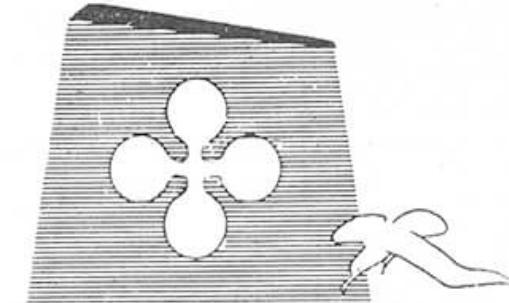
'Ελλὰς νὰ γίνῃ διεθνῆς κόμβος τηλεπικοινωνιῶν. 'Αν ἀπὸ τοῦ 1950 εἶχε ἐπισημανθῆ ἡ ἀνάγκη αὕτη καὶ εἶχον διατεθῆ αἱ σχετικαὶ πιστωσίεις, ή 'Ελλὰς θὰ εύρισκετο σήμερον εἰς τὸ τηλεπικοινωνιακὸν ἐπίπεδον τῆς 'Ιταλίας».

'Ακολούθως ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος, ἀφοῦ ἀνέφερεν ὅτι δὲν τὰ ἔργα γίνονται καὶ θὰ γίνωνται ἄνευ οὐδεμίας κρατικῆς ἐπιχοργήσεως — ἀπεναντίας, τὸ Κράτος εἰσπράττει ἀπὸ τὸν Ο.Τ.Ε. — ἐτόνισεν ὅτι «ἔχομεν τὸ ἐφινότερον τηλεφώνημα εἰς τὸν κόσμον. Πρὸ τῆς 'Επαναστάσεως τῆς 21ης 'Απριλίου ἦτο ἔτοιμον νομοσχέδιον κατατεθέν εἰς τὴν Βουλὴν διὰ τὴν κατὰ 25% αὔξησην τῶν τηλεφωνικῶν τελῶν. 'Εν τούτοις τὰ τέλη ὅχι μόνον δὲν ηὔξηθησαν, οὔτε θὰ αὐξηθοῦν, ἀλλὰ τουναντίον ὑπεραστικὰ καὶ διεθνὴ τέλη ἐμειώθησαν, καὶ εἰς ωρισμένας μάλιστα περιπτώσεις ή μείωσις ὑπῆρξε λίαν αἰσθητή. Τούτο βεβαίως δὲν σημαίνει μείωσιν τῶν ἑσδόδων τοῦ Ο.Τ.Ε., ἀλλ' ἀπεναντίας αὔξησιν, λόγω ηὔξημένης κινήσεως».

'Απαντῶν, τέλος, ὁ κ. 'Αλεξανδρόπουλος εἰς ἑρώτημα σχετικὸν μὲ τὰς πραγματοποιηθείσας βελτιώσεις εἰς τὰς τηλεπικοινωνίας, πέραν πάστης ὅλης προσπαθείας διὰ τὴν ὑποδομήν, περιωρίσθη νὰ ἀναφέρῃ ὅτι τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1967 ύπηρχον 500.000 τηλεφωνικαὶ παροχαί, ἔκτοτε δὲ καὶ μέχρι τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ παροχαὶ ἀνήλθον εἰς 900.000. 'Επίσης ἀνέφερεν ὅτι ὁ Ο.Τ.Ε. ἐκτελεῖ τὸ κολοσσιαίον πρόγραμμα του χωρὶς νὰ ἐπιβαρύνῃ τὸ δημόσιον ἢ τὸν Ἑλληνικὸν λαόν.

Κ. ΔΟΥΚΑΣ

MTS ΙΑΣΩΝ
MTS ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ
TSS ΕΡΜΗΣ
TSS ΠΗΓΑΣΟΣ
MV ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ
SS ΑΤΡΕΥΣ
MTS ΟΡΦΕΥΣ
MTS ΟΔΥΣΣΕΥΣ



Τακτικὰ δρομολόγια δι' ἐπιβάτας καὶ αὐτοκίνητα μεταξὺ^ν
ΙΤΑΛΙΑΣ - ΕΛΛΑΔΟΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΙΣΡΑΗΛ
Κρουαζιέραι: Αἴγαιον, Μεσόγειος, Καραϊβική
Μεξικόν, Κεντρικὴ Ἀμερική
ΑΧΙΛΛΕΥΣ Γραμμὴ Ήρακλείου - Ρεθύμνου

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 410.562, 477.946



**Japanese
Shipbuilders will launch
yet another
26
AQUAMATIC
POWER
PROTECTED
hulls**

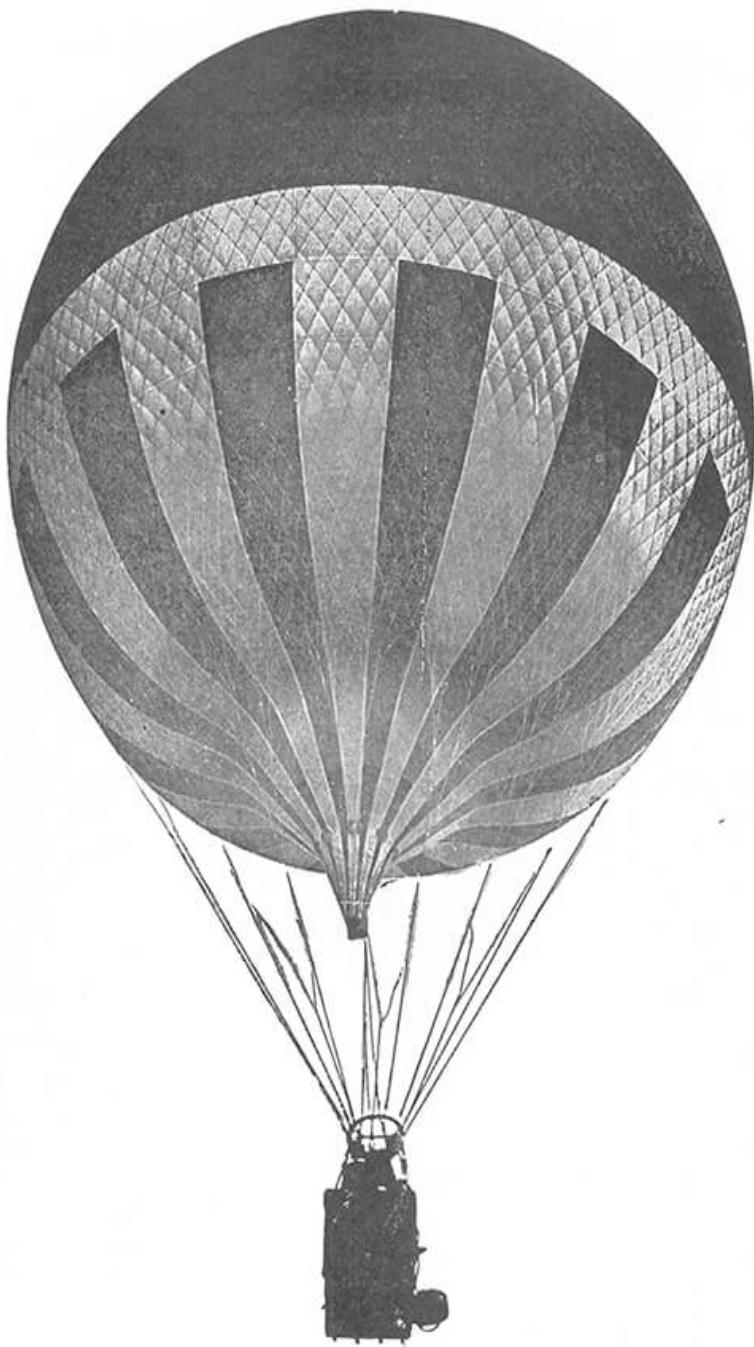
!

HULL	TONNAGE	YARD	HULL	TONNAGE	YARD	HULL	TONNAGE	YARD
2043	13,600	I.H.I.	2086	13,600	I.H.I.	2186	13,600	I.H.I.
2045	13,600	I.H.I.	2109	13,600	I.H.I.	4217	69,000	Hitachi
2049	13,600	I.H.I.	2170	13,600	I.H.I.	4230	214,000	Hitachi
2050	13,600	I.H.I.	2164	13,600	I.H.I.	172	20,950	Kure
2051	13,600	I.H.I.	2180	13,600	I.H.I.	173	20,950	Kure
2059	13,600	I.H.I.	2171	13,600	I.H.I.	184	208,400	Sasebo
2060	13,600	I.H.I.	2142	13,600	I.H.I.	186	208,400	Sasebo
2084	13,600	I.H.I.	2185	13,600	I.H.I.	194	208,400	Sasebo
2085	13,600	I.H.I.	2165	13,600	I.H.I.			

WILSON WALTON INTERNATIONAL
World Leaders
in Marine
Cathodic Protection

OSLO · TOKYO · NEW JERSEY · GENOA · MADRID · HAMBURG · LISBON · ROTTERDAM · GOTHENBURG

PEMBROKE HOUSE, 44 WELLESLEY ROAD, CROYDON, CR9 2BU Tel: 01-686 7011, Telex: 917158, Cable: CATHSHIP CROYDON
NO. 9-15 MINAMIAOYAMA 5-CHOME, MINATO-KU, TOKYO.



Don't hang around with a load of gas!

Get rid of it quickly - and inexpensively - by using BP Marine Tank Cleaner.

The Research Laboratories at BP developed BP MARINE TANK CLEANER to meet the need for a tank cleaner which is really efficient and inexpensive. Used exclusively by the BP tanker fleet, BP MARINE TANK CLEANER was specially designed to speed up

the removal of oil residues that build up in cargo tanks - and thus get rid of the gas quicker. BP MARINE TANK CLEANER - does what it says - thoroughly and cheaply. To receive full information about BP MARINE TANK CLEANER and a quotation for your own vessels contact:-

F. ZOGRAFOS

199, Piraeus Str. Athens-Greece Tel. 361.995, 473.960

or



River Plate Shipping and Trading Agency Ltd,
Forum House, 15/18 Lime St, London EC3
Tel: 01-626 3121 Telex: London 261619
Telegrams & Cables: Plataship London EC3



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ

Εις τὴν δημοσιεύσαν εἰς τὰς στήλας αὐτάριστον τοῦ Πλοιάρχου κ. Χρ. Ποδιάριου («Ελληνικό Σάντυπτο») ἐπὶ τοῦ νέου ἀδεσματολογίου ἀπῆντοσεν ὁ «Υπουργός τῆς Ναυτιλίας κ. Χολέντας ὡς κάτωθι:

Ἐπὶ τῆς ὑπὸ ήμερομηνίαν 30.7.1969 ἐπιστολῆς σας, δημοσιεύσατε εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 822/581/1.9.1969 τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἔχουμεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν διτι:

1. Τὸ νέον ἀδεσματολογίου πληρωμάτων φορτηγῶν πλοίων 250 κ.ο.χ. καὶ ἄνω συντάγη ὑπὸ «Ἐπιτροπῆς Προερευμένης ὑπὸ ίστρου καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου, εἰς ἣν μετέσχον ίστροι ὑποδειχθέντες ὑπὸ τῆς Ἐνόσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας καὶ ὑπηρεσιακοὶ παράγοντες.

2. Τὸ παρὰ τῆς «Ἐπιτροπῆς διατυπωθὲν ἐν σχεδίῳ ἀδεσματολογίου ἀπεστάλη εἰς τὴν Ε.Ε.Ε., τὴν Π.Ν.Ο. καὶ τὴν Πανελλήνιον «Ενωσιν Πλοιάρχων Ε.Ν. πρὸς διατύπωσιν ἀπόφεων, αἵτινες ἐλόφθησαν ὑπὸ διφέρων, κατὰ τὴν κατάτισιν τοῦ δριστικοῦ κειμένου τοῦ νέου ἀδεσματολογίου.

3. Κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ἀδεσματολογίου ἐλήφθησαν ὥσαύτως ὑπὸ διφέρων, αἱ διατύπωσιν δισχέρειαι ἔξευρεσσας ὡρισμένων εἰδῶν εἰς τινὰς περιοχὰς τῆς ὑδρογείου καὶ διὰ τὸ λόγον αὐτὸν κατηρτίσθη πίναξ τροφῶν δυναμένων νὰ ἀντικατασταθοῦν δι' ἑτέρων τοιούτων, διτανὴ προμήθειά των καθίσταται ἀδύνατος. Αἱ περιπτώσεις αὗται βεβαίως δὲν ἀποτελοῦν κανόνα, ἀλλὰ τὴν ἔξαρτεσιν καὶ ἀντεμετωπίσθησαν νὰ τοιάποτε.

4. Ἡ πρώτη ἐφαρμογὴ τοῦ νέου ἀδεσματολογίου είναι φυσικὸν νὰ δημιουργήσῃ ὡρισμένας δυσχερίεις καὶ νὰ παρουσιάσῃ πιθανότατα καὶ ἀδύναμίας. Ἡ «Υπερεσία μας, ἔχουσαν ὑπὸ διφέρων τούτο, ἡτήσατο παρὰ τῆς Ἐνόσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο., ὅποιος συστήσουν εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν ποντοπόρων πλοίων νὰ ὑποβάλουν τὰς παρατηρήσεις των ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀδεσματολογίου τούτου, πρὸς ἐπισήμανσιν τῶν ὡς ἄνω δυσχερεῶν καὶ ἀδύναμιῶν.

5. Ἡδη ἔχουν ἀποσταλῆ ἡμῖν ὡρισμέναι παρατηρήσεις πλοιάρχων, διατυπωμέναι κατὰ τρόπον σοβαρὸν καὶ οὐσιαστικόν, αἱ διοῖαι, μετὰ τῶν ἐπὶ τῷ μεταξὺ ληφθησομένων, πρόκειται ἐν καιρῷ νὰ μελετηθοῦν μετά προσοχῆς.

Βάσει τῶν ἐπὶ τῆς μελέτης ταύτης πορισμάτων θὰ ἐνεργηθοῦν αἱ δέουσαι τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις εἰς τὸ νέον ἀδεσματολογίου κατὰ τρόπον ἔξυπηρετούντα

πάντα τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη καὶ ἀνταποκριώμενον πρὸς τὰ σημειώνα δεδομέναι ὑγειεινῆς καὶ διαιτητικῆς.

6. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω παρατηρούμενῶν διτι ἡ διατυπωμένη εἰς τὴν ἐπιστολὴν γνώμη, ὅτι τὸ «ΝΕΟΝ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΝ» ἔχει συνταχθῆ κατὰ τρόπον ἀβεσάνιστον καὶ μᾶλλον ἐραστικόν, δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ τουλάχιστον ὡς ἀστοχος καὶ ἀκαριος.

Ο «Υπουργός
I. ΧΟΛΕΒΑΣ

Πειραιεὺς 23 Σεπτεμβρίου 1969

Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΚΑΙ Ο ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ

Κύριες Διευθυντά,

Πολλὰ ἔχουν γραφῆ διὰ τὴν μεγάλην Ἐλλειψιν ἀνθυποποιάρχων καὶ γ' μηχανικῶν, ὡς καὶ ἀσυρματιστῶν, ἐνῷ μεγάλῃ συζήτησις διεξάγεται διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἐξ διῶν τῶν περιοχῶν τῆς Ἑλλάδος.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τὰ δημοσιεύθεντα εἰς τὸ «Ναυτικό Χρονικά» στοιχεῖα, διάφραγμας τῶν ἀποφοιτησάντων ἐφέτος ἀπὸ τὰς δημοσίας σχολὰς ἦτο πολὺ μικρός δχι μόνον ὑπὸ τὴν ἀριθμητικὴν του ἔννοιαν, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τὸ πρόστιμα τῆς μεγάλης ἐλλείφεως τῶν δικατέρω εἰδικοτήτων.

Πιστεύουμεν διτι τὸ κακὸν τοῦτο εἶναι δυνατῶν νὰ μετριασθῇ κάπως διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς σχολάς, κατὰ τὴν ἐφετεύην περιόδου.

Τὸ παρελθόν ἐτοι διάφοροι πανεπιστημιακοὶ σχολαί, πρὸς συμπλήρωσιν τῶν ἀναγκῶν των, ἐνέκρινον τὴν εἰσαγωγὴν ἐπίλαχούντων ἀπὸ ἄλλας πανεπιστημιακὰς σχολάς. Σημειωτέον δὲ διτι οἱ ἐπίλαχούντες αὗτοὶ εἰχον συγκεντρώσει βαθμολογίαν πολὺ μεγαλυτέρην τῆς βάσεως τῶν Δ.Σ.Ε.Ν.

Πιστεύουμεν, διτι οἱ ἐπίλαχούντες τοῦ Πανεπιστημίου, ἀδιακρίτως σχολῆς καὶ ἀνεξαρτήτως ἔαν πολλοὶ ἀπὸ αὐτοὺς ὑποβάλλονται εἰς δοκιμασίαν γνώσεων διάφορον ἐκείνης εἰς τὴν ὅποιαν ὑποβάλλονται οἱ ὑποψήφιοι τῶν Δ.Σ.Ε.Ν., ἔχουν πολὺ διάντερα μόρφωσιν τῶν ὑποψηφίων πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ἀσυρματιστῶν. Ἐάν τὸ Υ.Ε.Ν., ἐν διείσις ἐλλείφεως κατετέρων ἀξιωματικῶν, παρεξέκλινε κάπως τῶν παραδεδεγμένων, θὰ ἡδύντατο κατὰ πολὺ νὰ αὐξηθῇ διάφραγμός τῶν μαθητῶν τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. Πιστεύουμεν, διτι πολλοὶ ἐπίλαχούντες ἀπὸ τὰς διαφόρους περιοχὰς τῆς Ἑλλάδος, θὰ σπεύσουν νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς εὐκαιρίας, ἐφ' ὅσον δὲν θὰ πρόκειται νὰ ὑποβληθοῦν εἰς περισσότερα οἰκονομικὰ βάρη διὰ περαιτέρω παρασμονήν

εἰς Ἀθήνας, πρὸς ἐπαναπροπαρασκευὴν καὶ ἔξτασίες.

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἐπιστολῆς μου ταύτης θὰ ηθελα κι' ἐγὼ νὰ ἀσχοληθῶ μὲ τὴν «ὑπερπληθύνα τῶν πλοιάρχων Α' καὶ Β' τάξεων.

Παρετήρησα διτι ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου γράφονται πολλά. Ἡ κατάστασις χαρακτηρίζεται «πολὺ σοβαρώς, διότι ἀφ' ἐνὸς ὑπάρχει ἀνεργία πλοιάρχων καὶ ὑποπλοάρχων καὶ ἀφ' ἐτέρου διότι πολλοὶ πλοίαρχοι ἔχουν γάλαζονται νὰ ναυτολογοῦνται ὡς ὑποπλοάρχοι, πράγμα τὸ διποίον οὐτοι θεωροῦν επολὺ ὑποτιμητικόν».

Ολοὶ μας γνωρίζομεν, διτι ἡ θέσις πλοιάρχων εἶναι τίτλος ἀποκτώμενος δχι ἀναγκαίως διὰ τῆς ἀποκτήσεως τοῦ διπλώματος πλοιάρχου. Τὰ διάφορα σχολια, διν καὶ παρέχονται, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, ἀπὸ ἀνθρώπους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, γίνονται μὲ βάσιν τὸ ἀτομικὸν συμφέρον. Αἱ κρατοῦσαι συνθῆκαι εἰς τὰ μεγάλα ναυτικὰ κράτη ἀγνοοῦνται, καθὼς καὶ τὸ γενικὸν συμφέρον τῆς Ἑλλάδος, ὡς διεθνῶς ἀναγνωριζόμενον ναυτικὸν κράτος. «Ἐπίσης, δὲν λαμβάνεται ὑπὸ διμορφικοῖς μας στόλος.

Ολοὶ τὰ Σκανδιναϊκά κράτη, ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Ἀμερική ἔχουν πληθύνα τῶν ἀνωτέρω εἰδικοτήτων, ἀλλ' εἰς τὸ ούδεμιστον ἐκ τῶν χωρῶν τούτων θεωρεῖται πρόβλημα, ἀλλὰ φυσικὴ συνέπεια. Συγκεκριμένως, πολλὰ τῶν σκαφῶν ὑπὸ τὰς ἀνατέρα σημαίσις τυχάνεται νὰ ἔχουν διλούς τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρόματος μὲ δίπλωμα πλοιάρχου α' τάξεως.

Ἡ κατάστασις αὐτὴ εἶναι ἀναπόφευκτος εἰς τὰ ναυτικὰ κράτη καὶ πρέπει νὰ θεωρηθοῦν διφέρων, ὅποιοι εἰχον συγκεντρώσει βαθμολογίαν πολὺ μεγαλυτέρην τῆς βάσεως τῶν Δ.Σ.Ε.Ν.

Ο περιορισμὸς τῶν ἐξετάσεων διὰ πραγματικὰ διπλώματα, καθὼς καὶ ἡ αὔξησις τῶν τυπικῶν προσόντων δχι βελτίωσιν δὲν θὰ ἐπιφέρει, ἀλλ' ἀπεναντίας, θὰ δημιουργήσῃ ἀπογούρητευσιν καὶ ἀποκαρδίωσιν τῶν νέων ἀξιωματικῶν, οἱ διποίοι μόλις ἥρχισαν τὴν σταδιοδρομίαν των. Μᾶλλον δὲ μία τοιούτη τακτικὴ ἐφαρμοζομένη, θὰ ἐκδιώξῃ πολλοὺς νέους πρὸς ἄλλας ἐπαγγελματικάς κατευθύνσεις.

Ἐπὶ πλέον θέλω νὰ τονίσω, διτι ἡδη τὰ ἀπαιτούμενα τυπικά προσόντα διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος πλοιάρχου α' τάξεως εἶναι πολὺ περισσότερα ἀπὸ οιανήποτε ἄλλην ναυτικὴν χώραν καὶ ἐπὶ πλέον εἰς τὰς περισσότερας ναυτικὰς χώρας καὶ τοιάποτε παρομοίας κατάστασις.

“THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

OFFICE

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905-6-12
RIO DE JANEIRO
TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS
WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142 RIO DE JANEIRO BRASIL

TELEGRAMS

PANELLENICA
RIO DE JANEIRO

RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO

σονται διμαδικαι έξετάσεις, όλλα απλώς ξεκαστος προσοντούχος δίδει έξετάσεις διποτεδήποτε συγκεντρώση τά απαιτούμενα προσόντα και έγκριθον τά υποδηληθέντα δικαιολογητικά.

Σάς εύχαριστω διά την φιλοξενίαν και διατελώ μεθ' υπολήψεως

Γ. ΠΑΤΕΡΑΚΗΣ

OPERATIONS MANAGER

National Shipping and Trading Corp.
10 Columbus Circle New York 10019 N.Y.
Νέα Υόρκη, Σεπτέμβριος 1969.

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Όρθι και εύκατάσις ή προσπάθεια της ισορρόπου που καταστάσεως μεταξύ προσφοράς και ζητήσεως έργασιας. Καταστάσεις δυσκλούσ προκαλούν ή άνεπάρκειας άφ' ένος στελεχών, άλλα και ή πληθωρισμός άφ' έτερου. Εις βάρος της Ναυτιλίας άποδαίνουν άμφοτεραι αι περιπτώσεις. Πρέπει κατά το δυνατόν να τάς άποφεύγωμεν.

ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΩΝ Α/Π «ΠΕΡΣΙΑΝ ΚΑΜΒΥΣΗΣ ΙΙ»

Φίλε κ. Κωττάκη,

Άναφορικώς πρός την είς τό έγκριτον ύμων περιοδικόν της Ιης τρέχοντος μηνὸς δημοσιεύθησαν έπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου Ε. Ν. κ. Βασιλείου Βαφίδη, εἰς ήν ούτος ἔκθετε τά γεγονότα, σχετικῶς πρός την ἐν Ντώρμπαν τῆς Νοτίου Αφρικῆς κατάσχεσιν καὶ τελικὴν διὰ πλειοδοτικού πλειστηριασμοῦ ἐποίησαν τοῦ περιλήψει πλοίου τὴν 17.7. 1969 καὶ πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς δλλθεῖας παρασκαλῶ, δπως εὐαρεστηθῆτε καὶ δημοσιεύσητε τὴν παρούσαν μας ἐπιστολήν, δεχόμενος πρός τοῦτο τάς εύχαριστίας μας.

Ἐπί τῶν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κ. Βαφίδη ἐκτεθέντων ἐν τῇ εἰρήμενῃ ἐπιστολῇ του καὶ πρὸς πληροφορίαν ἀπάντων τῶν ἐνδιαφερούμενῶν εἰς τὴν ὑπόθεσιν οὐτὴν ἔχομεν νὰ παρατηρήσωμεν διὰ τὴν γνωρίζωσιν διὰ τὸ άντιπροσωπεύοντες τὰ ἐλληνικὰ συμφέροντα ἐν τῇ πόλει τάυτη τῆς Νοτιοαφρικανῆς Δημοκρατίας, οὐδέποτε ἐπισυναντούμενον διὰ τὴν ὑποστήριξιν καὶ ἔξασφάλισιν τῶν δικαιών τοῦ "Ελλήνος ἐν τῇ ἔνη."

Εύχαριστούμεν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μετὰ πάστη τιμῆς

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. ΓΟΥΛΑΚΟΣ

Πρόδεινος τῆς 'Ελλάδος
Ντώρμπαν, 14 Σεπτεμβρίου 1969

Η «ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ»

Κύριε Διευθυντά,

'Ως γνωστόν, ή ἔξοδος εἰς τὴν ξηράν τῶν ἐπιβατῶν, πολλάκις δὲ καὶ πληρωμάτων, Ιδιαιτέρως δὲ θηλέων ἐκ πλοίων προελεύσεως ἔξωτερικού, ἐν 'Ελλάδι ὑπόκειται εἰς εσωματικὴν ἔρευναν, ἐκτελουμένην ὑπὸ τελωνειακῶν ὄργάνων.

Ἐκ προσωπικῆς πείρας τῶν ἀνά τὴν 'Υδρόγειον ταξιδίων μου εἶμαι εἰς θέσιν νόσας

διαβεδιάσσω, ὅτι τοιούτον καθεστώς οὐδαμοῦ ἀνά τὴν ὑψηλὸν ὑφίσταται συστηματικῶς, μη ἔξαιρουμένων οὐδὲ τῶν τῶν χωρῶν τοῦ Σιδηροῦ Παραπετάσματος ἢ καὶ τῶν πλέον ὑπαναπτύκτων χωρῶν. Πάντως, ἐφ' οσον αὐτὸς ἀποτελεῖ Νόμον καὶ Κανονισμὸν τῆς πατρίδος μας, τὸν δεχόμεθα εὐχαρίστως.

Πλήν ὅμως, πέραν αὐτοῦ παρουσιάζεται τὸ γεγονός διὰ τὰ πρὸς τὸ σκοτὸν τοῦτον ἐντεταλμένα τελωνειακὰ ὅργανα (ἐρευνήτριαι), δὲν ἔργάζονται καθ' διον τὸ εἰκοσιτετράρων καὶ οὕτω καθίσταται ἀδύνατος ἡ ἔξοδος εἰς τὴν ξηράν θηλέων ἐπιβατῶν ἢ μελῶν πληρώματος πέραν ὁρισμένης δρασ, καθοριζούμενης ἔκαστοτε ὑπὸ τοῦ τελώνου τῆς περιοχῆς κατά τὴν κρίσιν του. Κατ' αὐτὸν, διως, τὸν τρόπον, καταφέρων παραβάζεται ή προσωπικὴ ἐλευθερία τοῦ πολίτου, αὐτὸν δὲ οὐχὶ διὰ λόγους ἐθνικῆς ἀσφαλείας δημοσίσιας τάξεως.

Αἱ περιπτώσεις θηλέων ἐπιβατῶν εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας, ἀναφέρονται κυρίως εἰς μέλη τῆς οἰκογενείας τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου ἢ μελῶν τοῦ πληρώματος, τὰ ὅποια λόγω τῆς διλογούρου πολλάκις παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν λιμένι, ἀναγκάζονται νὰ ἔξελθουν εἰς τὴν ξηράν, ἔστω καὶ μετὰ τὸ μεσονύκτιον, πράγμα ἀπολύτως ἀναγκαῖον, κατόπιν ἐνός πολυημέρου καὶ ἐπιπόνου ταξιδίου τοιούτου.

Εἰς τὸ παρελθόν κατὰ παρουσιασθεῖσαν παρομοίαν περίπτωσιν — συγκεκριμένως εἰς τὸν λιμένα Καλαμάτας — ἡναγκάσθη νὰ καταφύγω εἰς τὸν κ. Εἰσαγγελέα μὲ τὴν παρέμβασιν καὶ μόνον τοῦ δροῦσον ἐπείσθη δὲ κ. Τελώνης νὰ ἀνακαλέσῃ τὴν παράνομον ἀπαγόρευσιν ἔξόδου τῆς συζύγου μου, διότι ἄλλως ηθελε διωχθῆ δικαστικῶς. Πλὴν δύος ἐνέργειας οὓς αἱ ἀνωτέρω συνεπάγονται διάφορα ἔξοδα (ἀμοιβὴ δικτυγόρου κ.λπ.), εἰς δὲν εἶναι εὔκολον νὰ ὑποβαλλόμεθα συχνάκις, πολλάκις δὲ δὲν μᾶς τὸ ἐπιτρέπουν καὶ τὰ μικρὰ χρονικὰ δρισια παραμονῆς τοῦ πλοίου ἐν λιμένι.

Σημειωθήτω διὰ τὰ πλοῖα «έξωτερικοῦ» κατὰ τὸν κατάπλουν ἐρευνῶνται συνήθως λεπτομερέστατα ὑπὸ εἰδικῆς δρμάδος τελωνειακῶν ὄργάνων, ἀπαντα δὲ τὰ «ύποκείμενα» ἀντικείμενα εἴτε σφαγίζονται εἰς εἰδικὴν πρὸς τοῦτο ἀποθήκην, εἴτε καταγράφονται λεπτομερῶς καὶ παραμένουν ἐλεύθερα ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπὸ εύθυνην τοῦ πλοιάρχου, καθιστάμενους οὕτω δυνατοῦ κάθε ἐλέγχου πρὸ τοῦ ἀπόλου.

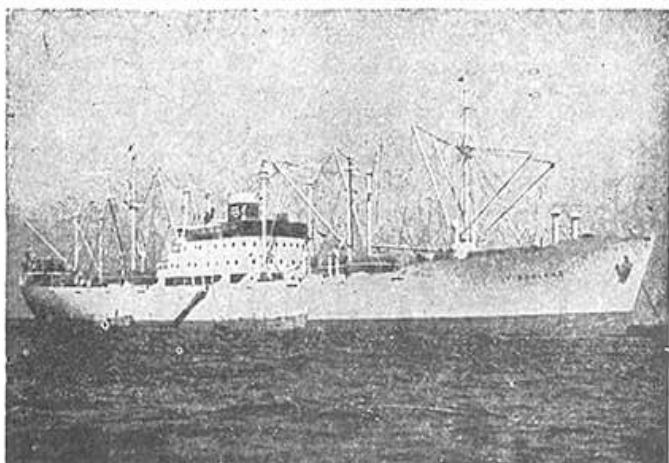
Ἐν πάσῃ περιπτώσει οὐδεμία ἀντίρρη-

SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

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

σις ύφισταται έκ μέρους μας διά «σωματικήν έρευναν τόσον ήμών δυσον και τών μελών της οίκογενείας μας η θηλέων μελών τού πληρώματος — έστω και έδω θιθίσται τούτο άλλαχον — άρκε νά μή ύφισταμεθα τόν άδικον και παράνομον περιορισμὸν τῆς προσωπικῆς μας έλευθερίας άνευ άποχρώντος λόγου.

Δέν νομίζω διτί είναι όρθη η λύσις νά έκλιπαρδμεν τά κατώτερα Τελωνειακά δργανα — τά όποια έν προκειμένων θεβαίων απλῶς έκτελούν έντολάς τών άνωτέρων των, άν και τών δργάνων σύτων η συμπεριφορά δέν είναι πάντοτε άμεμπτος και η άρμόζουσα — προκειμένου νά έπιτυχωμεν κάτι, τό δποιον είναι άναφαίρετον δικαιώμα μας.

Έπιστος, μία τοιαύτη μεταχειρίσις τών Ελλήνων Ναυτικών έντός της Πατρίδος των ούδολος έποικοδομητική είναι διά τήν προσπάθειαν, ήν καταδάλιε: η Έθνική Επαναστατική Κυβέρνησης προκειμένου νά προσελκύσται τούς νεαρούς Έλληνόποιαδας είς τό ναυτικόν έπαγγελμα: 'Απλώς τούς άπογοητεύει άπό τά πρώτα των δημάστα.

Άφορμή διά τήν παρούσαν μου άναφοράν ζλαδον έκ της προσεγγίσεως τού υπό διακυβέρνησην μου Α/Π «ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ-ΜΠΗΜ» είς τό δημένα Θεσαλονίκης, καθ' ήν άντεμετώπισα διά πολλοστήν φοράν τάς προαναφερθείσας δυστυχώς συνθήκας.

Διατελώ μετά πάσης τιμῆς

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Γ. ΠΟΔΙΑΔΗΣ
Πλοίαρχος Α/Π «ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝΠΗΜ»

ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Άξιοτιμε Κύριε Διευθυντά,
Μέ δλον τόν όφειλόμενον πρός ύμᾶς σε-
βασμόντε έχω άκραδαντον πίστιν διτί θά άνα-
γνώστε μετά τής δεούσης προσοχῆς και
θά δημοσιεύστε τήν παρούσαν μου έπιστο-
λήν, έκφράζουσαν τά δίκαια παράπονά μου.
Έχω σοδαρούς λόγους νά πιστεύω διτί η
Έθνική Κυβέρνησης συμμερίζεται πάντοτε
και συμπαρίσταται είς τούς θαλασσοδαρμέ-
νους ναυτικούς μας και δή δταν πρόκειται
διά τά βασικά έπαγγελματικά στελέχη της.
Τά στελέχη αυτά έξυπηρετούν τά υπερτρι-
χίλια πλοϊα 'Ελληνικής διαχειρίσεως, νά τα-
ξιδεύουν άνα τούς ώκεανους έπι 24 ώρας τό
24ωρον. Και ταξιδεύουν χάρις είς τήν προ-
πάθειαν τών ήγειτικών βασικών στελέχων τού
πλοίου, μέ τήν άδιάκοπον φροντίδαν και τόν
έπιπτονον μόχθον των δστις συχνά υπερδασί-
νει τάς 16 ώρας ήμερησίως. Μεγάλη η εύ-
θυνή των. Είναι παγκονίους γνωστόν, λόγω
τής τεραστίας έλλειψεως κατωτέρων πληρω-
μάτων, διτί τά πλοϊα δλα γενικώς έχουν γε-
μίσει άπό νέους 17 έως 21 έτους, πρωτά-
ρηδες και άκαταποτίστους είς τό ναυτικόν
και σπλορδόν έπαγγελμα, τό δποιον έπιπτρο-
σθέτως άπταιτε ίκανότητα και έμπειριαν τήν
δποιον δέν έχουν. Αποτέλεσμα: Τά βασικά
στελέχη νά διεκπεραιώνουν χάρις διακοπήν
και άναπταυσιν δλας τάς άνάγκας τού πλοϊού
είτε έν πλῷ είτε έν λιμένι. Και τούτο,
θεβαίως, διά τή προάστιστον τών συμφερόν-
των τής πλοιοκτητρίας έταιρίας.

ΚΑΙ ΙΔΟΥ Η ΑΝΤΑΜΟΙΒΗ ένδος άπό τά
στελέχη αυτά: 'Ο υπογράφων έπεστε είς τάς
έπάλξεις τού καθήκοντος και δή διά τήν
προστάθειαν διαφυλάξεως τών συμφερόντων
τού πλοίου. Διά νά μη έπελθη καθυστέρη-
σις είς τήν άναχώρησήν του υπέστην άτύ-
χημα έν ωρά έργασίας. Από 45θημέρου ευ-
ρίσκομαι κλινήρης έν τελείς άκινησία μετά
βαρών είς τούς πόδας, μέ γνωμάτευσιν τού
θεράποντος ιατρού «σφυτοσχυσλαγι-
κόν σύνδρομον λόγω φρεσεως βάρους». Αγνωστον είσετι τό χρονικόν
διάστημα τής νοσηλείας μου. Ένδεχμένον
και ή άναπτριά.

ΙΔΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ ΜΟΥ: 'Ε-
νοστηλεύθην είς νοσοκομείον τού Μόντρεαλ
και άπό 25 ήμερων νοσηλεύομαι είς τό νο-
σοκομείον «Απόστολος Παύλος Κ.Α.Τ. Κη-
φισιάς είς τήν Ορθοπεδικήν Κλινικήν τού κ.
Τρανού (δος δροφος, δωμάτιο 613).

1) "Αν και έχουν παρέλθει 45 ήμέραι

άπό τής άπολύτεως μου, ούδεις έκ τών άντι-
προσώπων ή διευθυντών τών πλοιοκτητών μέ-
τεποσκέφθη είς τό νοσοκομείον.

2) 'Εξήτησα κατ' έπαναληψιν μίαν προ-
κατεβολήν και ήρηθησαν νά μού τήν δώ-
σουν, προφασιζόμενοι διαφόρους αιτίασεις,
ηδη άπεστειλλα τηλεγράφημα διαμαρτυρίας
πρός τούς άσφαλιστάς τών πλοιοκτητών
(ειπ.).

Άς σημειωθῇ διτί είμαι πατήρ δύο τέ-
κνων, έχω σύζυγον ώς και γραίαν μητέρα.
Μοναδικός είμαι προστάτης των.

"Άς και τό φυλλάδιόν μου φέρει φαρδιάν
τήν υπογραφήν τού 'Ελληνος Προξένου είς
Μόντρεαλ, άναφέροντος και τό αίτιολογικόν
τής άπολύτεως μου, κατόπιν έπισυμβάντος
άτυχήματος έν ωρά έργασίας, έτοιον οι
έδω πράκτορες τών έφοτλιστών δέν θέλουν
νά μού άναγνωρίσουν τό άτυχημα, άλλα τήν
άσθενειαν! Τούτο έχει βαθείας οίκονομικάς
έπιπτωσεις δι' έμε, διότι μέ τόν χαρακτη-
ρισμόν τής άσθενειας θά είσπράξω 3.500

δραχμάς μηνιαίως, ένθ διά τό άτυχημα τών
μισθών είς άκεραιον έπι πλέον δέ και άπο-
ζημίωσιν.

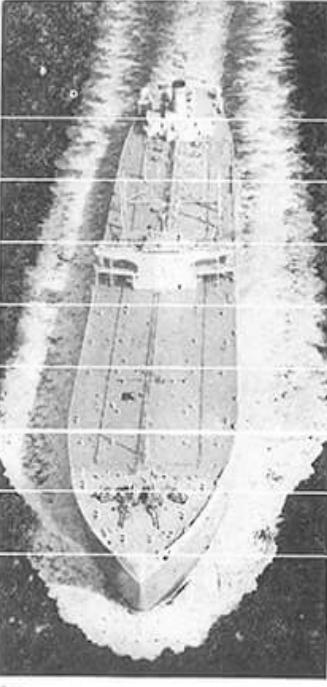
4) "Άν κατώρθωσα νά είσαχθω είς αύτήν
τήν όρθοπεδικήν κλινική τό έπετυχον χάρις
είς τάς ίδιας μου έπιπόνους ένεργειας.

5) Οι άντιπρόσωποι τών άσφαλιστών τών
πλοιοκτητών είς Μόντρεαλ, βλέποντες διτί
παρετείνετο ή θεραπεία μου — είχε φάσσει
τό δριόν τών 18 ήμερων — κατόπιν έντο-
λής τών πλοιοκτητών έφροντισαν νά μέ μεταφέρουν
είς τήν 'Ελλάδα διά περαιτέρω θε-
ραπείαν, διότι ώς γνωστόν τά νοσήλεια συγ-
κρινόμενα μέ τά έν 'Ελλάδι είναι κατά 4-
5 φοράς περίπου άκριδότερα.

6) 'Ο άντιπρόσωπος άσφαλείας τών
πλοιοκτητών μοι άνεκοινωσε διτί θά έπε-
στρεφειά άεροπορικώς είς 'Ελλάδα είς τήν Α'
θέσιν. Τού έδηλωσα διτί είμαι κατάκοιτος
και έαν οι έδω θεράποντες ίατροι άναλαμ-
βάνουν τήν εύθυνη νά ταξιδεύσω καθήμενος
έπι μιάς θέσεως έπι τόσας πολλάς δράς

Navigation and Automation Equipment

HOKUSHIN



MARINE COMPUTER SYSTEM

DATA-LOGGER, SCANNER, DIRECT MONITOR

MAIN ENGINE REMOTE CONTROL SYSTEM

STEAM TURBINE REMOTE CONTROL SYSTEM

OIL-CARGO REMOTE HANDLING EQUIPMENTS

GYROCOMPASS and AUTOPILOT SYSTEMS

ELECTRO-MAGNETIC LOG and PRESSURE LOG

Being the pioneer of automation in Japan, HOKUSHIN which means
the polestar is going ahead with further development of ship's
automation equipments always leading the world's ship industries.

HOKUSHIN ELECTRIC WORKS, LTD.

30-1, SHIMOMARUKO 3-CHOME, OHTA-KU, TOKYO, JAPAN
CABLE ADDRESS: "TOKIOHOKUSIN" TOKYO TELEX: 0-246-6073

δὲν φέρω ἀντίρρησιν.

Ἡ ἀπάντησις τῆς Διευθύνσεως τοῦ Νοσοκομείου ἡτοῦ ὅτι θὰ ἐπρεπε, λόγῳ τῆς παθήσεώς μου νὰ ταξιδεύσω ἐπὶ φορείου καὶ μάλιστα συνοδεύμενος μετὰ προϊσταμένης ἀδελφῆς διὰ τὴν περιθαλψίν μου κατὰ τὴν δάρκειαν τῆς πολυώρου πτήσεως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπέλθῃ τέτοια φυχρότης καὶ ἀδιαφορία δι' ἐμέ, ὥστε ἡ πρώτη τῶν ἐγχρικῆς ἐκδήλωσις νὰ ἡτοῦ ἡ ἀρνητική μοῦ δώσουν 50 δολλάρια ὡς προκαταβολήν, ἔναντι τοῦ μισθοῦ μου τρέχοντος ἡδη (16.8.1969).

7) Ἐνῷ μὲ διεβεβαίωσεν ὁ ἀντιπρόσωπος τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν πλοιοκτητῶν ὅτι ἡ θεραπεία μου ἐν 'Αθηναῖς θὰ ἐσυνεχίζετο εἰς κατάλληλον ὀρθοπεδικὴν κλινικήν, διεπιστωσα ὅτι τὸ ἀφιχθὲν εἰς τὸ ἀεροδρόμιον μετὰ 2ωρον ἀσθενοφόρον μὲ μετέφερεν εἰς μίαν ἄλλην κλινικὴν κάθε ἄλλο ὀρθοπεδικὴν καὶ εἰδικευμένην δι' οὐρολογικά. Ἡ κλινικὴ ἡτοῦ συμβεβλημένην μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τὰ ἀναγκαιούντα διὰ τὴν θεραπείαν μου ἀπὸ ὀρθοπεδικῆς πλευρᾶς δὲν ἔξυπηρτούντο.

8) Τέλος ὑποσημείων ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ τῶν πλοιοκτητῶν μοὶ ἔχοργησαν εἰσιτήριον εἰς τὴν κλινικὴν BB' θέσεως. Μὴ ὑπαρχοῦσης κενῆς νοσηλεύομαι εἰς θέσιν BA' καὶ εἴμαι ὑποχρεωμένος προκαταβολικῶς νὰ προκαταβάλλω 100 δραχμάς ἡμερησίως ἐπὶ πλέον 30 δραχμάς ποὺ χρειάζομαι διὰ τὰ ἀνάλογα φιλοδονήματα πρὸς τοὺς νοσοκόμους διὰ τὰς διαφόρους ιδιαιτέρους ὑπηρεσίας ποὺ μοῦ προσφέρουν λόγῳ τῆς τελείας μου κατακλίσεως, ἡτοῖς καθαρισμούς, ὑποκλυσμούς κλπ. Ἐτέρας 30 δραχμάς ἡμερησίως ἔξοδεύει ἡ σύζυγός μου εἰς δύοιπορικά διὰ νὰ μὲ ἐπισκεφθῆ, νὰ μοῦ μεταφέρῃ καθαρά ἐσώρουχα κ.λ.π.

9) Ὡς πληροφορούμαι, καίτοι τὸ πλοῖον φέρει 'Ελληνικὴν σημαίαν, ἡ ἔδρα τῆς εὐρίσκεται ἐν Παναμᾷ. Οἱ ἀσφαλισταὶ μοὶ ἐ-

δήλωσαν διτὶ δὲν δικαιούμαι χρημάτων ἐάν δὲν ἀποστέίλλουν οἱ ἐφοπλισταί. Καὶ ἐρωτῶ πῶς θὰ καλύψω τὰς ὑποχρέσεις μου διὰ τὴν θεραπείαν μου, ἔναντι τῶν οἰκογενειακῶν μου ὑποχρεώσεων;

Τὸ ἀπύχημα μοῦ συνέδη εἰς τὸν λιμένα Κόρπου Κρίστι ὑπὸ τὰς ἀκολούθους συνθήκας. 'Υπεχρεώθη νὰ ἀνασύρω (ξεκαπελώσω) κάδον ἀπὸ τὴν δέστρα τῆς ξηρᾶς ἐπειδὴ οἱ ναύται τοὺς διποίους διέταξαν, ἡρήθησαν πρωτοστατούντος τοῦ λοστρόμου, συγγενούς τοῦ πλοιάρχου, νὰ ἐκτελέσουν τὴν ἔργασίαν ζητοῦντες, κακῶς, ἔξτρα ἀμοιβὴν. Οὕτω διὰ νὰ ἀποφύγω τὴν διένεξιν, ἀλλὰ καὶ καθυστέρησιν τοῦ πλοίου ἀνέσυρα μόνον τὸν κάδον καὶ ὑπέστην δισκοπάθειαν, ὡς διέγνωσαν ἀργότερον οἱ ιατροί εἰς τὸ νοσοκομεῖον τοῦ Μόντρεαλ. 'Η ἀκριθής διάγνωσις ἡτοῦ ACUTE DISC PROTRUSION καὶ ACUTE DISC SYNDROME. 'Η κατάστασί μου ἐπεδε νάθη κατὰ τὴν δάρκειαν τοῦ ταξιδίου πρὸς Μόντρεαλ. 'Ἐν τούτοις, συρόμενος σχεδόν, ἔξτελουν τὴν ὑπηρεσίαν μου ὡς ὑπεύθυνος ἀξιωματικός, μὴ ἀπουσίασσας οὐδὲ μίαν ἡμέραν ἀπὸ τὰς φυλακάς μου. 'Ο πλοιάρχος κ. Ἀν. Καλλιάνος ἐτέμενε καὶ παρεῖχε τὴν διαβεβαίωσιν ἐνώπιον τοῦ πληρώματος, ὅτι οἱ πόνοι ὠφείλοντο εἰς ἀρθριτικά καὶ μοῦ συνέστη νὰ λαμβάνω... ἀσπιρίνα! 'Ηρήθη, μάλιστα, νὰ καταχωρήσῃ τὸ περιστατικὸν τοῦ ἀπύχηματος εἰς τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου.

Κατὰ τὸν κατάπλουν εἰς Μόντρεαλ ἐπεσκέφθησεν ὁ πλοιάρχος καὶ ἔγὼ τὸν ἐκεῖ 'Ελληνα Πρόξενον κ. Μακρήν, εἰς τὸ διπόιον ὁ πλοιάρχος μοῦ ἐπλεξεῖ τὸ ἔγκωμιον διὰ τὴν ὑπηρέτησιν τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου. Μετὰ δὲ τὴν γνωμάτευσιν ὑπεσχέθη εἰς τὸν Πρόξενον, ὅτι θὰ τοῦ ἐστελλεῖν ἀντίγραφα τοῦ ἡμερολογίου τοῦ ἀπύχηματος μου. Τὸ ὑπεσχέθη καὶ εἰς ἐμέ, ἀπὸ τηλεφώνου ἀπὸ τὰ γραφεῖα τῶν πρα-

κτώρων τῶν πλοιοκτητῶν εἰς Μόντρεαλ. 'Ητο μάλιστα παρών, διτὶ ἔδιδε τὴν ὑπόσχεσιν αὐτὴν ὁ πλοιάρχος, ὁ ἐντεταλμένος ὑπάλληλος τῶν ἀσφαλιστῶν τῶν πλοιοκτητῶν κ. Roger Dandrea, ὁ διποίος ἔλαβε γνώσιν ὑποσχέσεως ἀποστολῆς τῶν ἀντιγράφων τοῦ ἀπύχηματος.

Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου παρέλαβον τὸ ναυτικόν μου φυλλάδιον ἀπὸ τοὺς πράκτορας τῶν πλοιοκτητῶν μας ἐν Μόντρεαλ κ. Roger Dandrea καὶ μετέβην εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Προξενεῖον, ὅπου κατεχωρήθη ἡ ἀπόλυτιση μου κατόπιν ἐπιστημόντος ἡ ματοτοςίας. 'Ο κ. Πρόξενος ἡτο ἐνήμερος τοῦ ἀπύχηματος αὐτοῦ ἐνὸς μὲν ἀπὸ τὴν διάγνωσιν τῶν Ιατρῶν τοῦ νοσοκομείου, αὐτὸς δὲ ἀπὸ τὴν μετάδασιν μας εἰς τὸ Προξενεῖον, ὡς ἐπίσης καὶ ἀπὸ τὴν τηλεφωνικὴν συνδιάλεξιν τοῦ Πλοιάρχου μετά τοῦ Προξενού, μὲ τὴν ὑπόσχεσιν, ὅτι θὰ ἐστελλεῖ τὰ ἀντίγραφα ἡμερολογίου, ἀναγράφοντα τὸ ἐπισυμβάν ἀπύχημα. Πλὴν δημος δὲν ἐτήρησε τὰς ὑποσχέσεις του. 'Αφιχθεὶς εἰς τὴν 'Ελλάδα εἰσήχθην κατόπιν προσπαθειῶν μου εἰς τὴν κλινικὴν Τραϊνού KAT, ἡμέραν Τρίτην 19.8. 1969. Τὴν συνέχειαν, δύον ἀφορά τὴν ἐπιδιχθεῖσαν ἀδιαφορίαν ἔξθεσα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἐπιστολῆς μου. 'Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ὑπηρέτης εἰς τὸ πλοίον μόνον ἐτί δίμηνον καὶ ἔλαβον ἔξοφλητικὸν λογαριασμὸν 33 δολλάρια.

'Απὸ τῆς 12ης τρέχοντος ἐκενώθη BB' θέσις καὶ μετεφέρθην ἀπὸ τὴν BA', ὅπου ὑφιστάμην μιαν διαφοράν θέσεως, τὴν διποίον τώρα ἐπαυσα νὰ πληρώνω.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

'Υποπλοιάρχος ὑπηρέτης εἰς τὸ φορτηγού «Νόρθ Ντάτσες»

'Αθῆναι, 15 Σεπτεμβρίου 1969

Worldwide marine service

The Mobil logo consists of the word "Mobil" in a bold, sans-serif font. The letters are large and overlapping, with the "M" being the most prominent. A registered trademark symbol (®) is located to the right of the "i".

marine fuels/marine lubricants
marine coatings

Η ΜΑΛΤΑ

● ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΩΝ
 ● ΤΟ ΤΡΙΤΟΝ ΤΗΣ ΕΚΕΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΙΝ ΕΧΕΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ ΜΑΣ
 ● ΣΤΟΧΟΣ: ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ 25 ΕΚΑΤΟΜ. ΔΟΛ. ΑΠΟ ΤΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Θά μᾶς ἀπασχολήσῃ ιδιαιτέρως ή Μάλτα, ή τόσον σοβαρώς ἀνταγωνιζομένη τὴν ἔδω ἐπισκευαστικήν βιομηχανίαν. Ἐνδιαφέρουσαι είναι αἱ ἑκείθεν πληροφορίαι σχετικῶς μὲ τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον εἰς ἐπισκευάς καὶ δεξαμενισμούς καὶ τὴν προσπάθειαν βελτιώσεως τῶν παρεχομένων μέσων ὥστε τὰ περισσότερα πλοῖα νὰ προσελκυσθοῦν. Ἀρκεῖ νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ γεγονός ὅτι ἄφθονον συνάλλαγμα εἰστρέψει ἀπὸ τὰς ἐπισκευάς εἰς τοὺς δεξαμενισμούς. συνάλλαγμα ἐν πολοῖς ίδιον μας, ἀφοῦ τὸ τρίτον τῶν εἰς Μάλταν δεξαμενιζομένων πλοίων είναι Ἑλληνικῆς διαχειρίσεως.

Βεβαίως δὲν είναι ὄλα ρόδινα εἰς τὴν δραστηριότητα καὶ τῆς Μάλτας. 'Αφ' ἡς, ἐν ἔτει 1959, αἱ δεξαμεναὶ καὶ τὸ ἐπισκευαστικὸν κέντρον, μετεβιβάσθησαν ἀπὸ τοῦ Βρετανικοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὴν πολιτικὴν διοίκησιν, ἡ διαχείρισίς των διῆλθε ταραχώδη βίον καὶ ἥλλαξε τρίς καθεστώς, χωρὶς νὰ ἐπιτύχῃ τὴν πολυπόθητον οἰκονομικὴν αὐτάρκειαν. Τὸ δύσκολον ἀγώνα τῆς ἀνοδικῆς πορείας ἀνέκμετε βιαίως τὸ κλείσιμον τοῦ Σουέζ. Ἡ εὐρεία λεωφόρος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ διερχομένη διὰ τοῦ κατωφλίου τῆς νήσου, μετέβαλεν αἰφνιδίως ἄξονα καὶ κατέλιπε χαινούσας πληγὰς εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν τῆς Μάλτας. Τὸ ἐτήσιον ἔλλειμμα τῶν τελευταίων ἑταν ποικίλλει ἀπὸ 350.000 λιρῶν μέχρι 1.100.000, κατὰ δὲ τὸ παρελθόν ἔτος αἱ μεσολαβήσασαι ἐργατικαὶ ἀνωμαλίαι τὸ ἀνεβίβασαν εἰς 1.75 ἑκατομ. λιρῶν. Τὸ ἔξωτερον συνάλλαγμα, τὸ ὅποιον τὸ 1966 εἶχε φάσει τὰ 6,8 ἑκατομ. λιρῶν καὶ ἥπιζετο νὰ ὑπερβῇ τὰ 8 ἑκατομ. Ἐπεισ τὸ 1967 εἰς τὰ 5,6 ἑκατομμύρια λιρῶν.

ΑΙΣΙΟΔΟΣΙΑ

Παρ' ὄλα αὐτά, πάντες εἰς τὴν Μάλταν

πιστεύουν ὅτι αἱ δεξαμεναὶ τῶν δύνανται ν' ἀποτελέσουν ὅχι μόνον βιώσιμον, ἀλλὰ μίαν λίαν ἐπικερδῆ ἐπιχείρησιν. Νά φθάσουν ἔσσοδα 10 ἑκατομ. λιρῶν. Ἐάν δὲν ἐμεσολάβει τὸ κλείσιμον τοῦ Σουέζ, ἡ πιστις αὐτὴ θὰ εἴχε δικαιωθῆ. Ἀλλὰ καὶ παρὰ τὸ κλείσιμον, ἡ συνεχῶς ἀναζυγογονούμενη κίνησις ἀποδεικνύει ὅτι ἡ ἐμπιστοσύνη τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας πρὸς τὴν Μάλταν δὲν ἔχαθη. Εἰς ἀντιστάθμισμα τῶν ἐκ τῆς ἀχρηστεύσεως τῆς Διώρυγος ἀπωλειῶν, ἡ αὔξησις τῆς διακινήσεως τοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, ἡ κολοσσιαία διόγκωσις τῆς παραγωγῆς τῆς Λιδύνης καὶ ἡ τροφοδότησις τῶν πετρελαιαγωγῶν τῆς ΙΡC καὶ τῆς ARAMCO, παρέχουν τὴν βεβαιότητα ὅτι τὸ σημεῖον τῆς πρὸς τὰ ἄνω στροφῆς ἐπέτευχθη.

Αἱ δεξαμεναὶ τῆς Μάλτας δύνανται σήμερον νὰ δεχθοῦν πλοῖα μέχρι 100.000 τόν. d.w. Παρ' ὅλον ὅτι τὰ τάνκερς τῶν 200.000 τόν. πληθαίνουν καθημερινῶς εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, οἱ εἰδικοὶ πιστεύουν ὅτι τὸ ὅπιτμου τοῦ μεγέθους ἐντός τῆς Μεσογείου δὲν θὰ ὑπερβῇ τοὺς 100.000 τόν. d.w. Ἐξ ἄλλου, παραλλήλως πρὸς τοὺς δεξαμενοπλοίους καὶ τὰς πάσσης φύσεως ἐπισκευάς, μία διαφράση εὐρύνομένη δραστηριότης πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν κατασκευῶν καὶ μάλιστα εἰς τὸν τομέα τοῦ πετρελαίου, ἐπιχειρεῖται ὡηδή σοβαρώς εἰς τὴν Μάλταν, τείνουσα νὰ καλύψῃ κυρίως τὸν χαμηλὸν θερινὸν ρυθμὸν τῆς ἐπισκευαστικῆς ἐργασίας. Ἡ πρόσφατος Γαλλικὴ παραγγελία τριῶν μεγάλων γαϊοτρυπάνων πετρελαίου καὶ σκαφῶν τοποθετήσεως ἀγωγῶν, ὑπόλογοίζεται ὅτι θὰ είναι ἀξίας ἐνός τουλάχιστον ἑκατομμυρίου λιρῶν. Ἀνηγγέλθη ἐπίσης ἡ ἀπόφασις ναυπηγήσεως μικρῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καθὼς καὶ κατασκευῆς μεταλλικοῦ ὀπλισμοῦ

καὶ δεξαμενῶν μεγάλης ἀντοχῆς, δυναμένων νὰ διατεθοῦν εὐχερός τόσον ἐπὶ τῆς νήσου, ὅσον καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Τὸ ἔαν ὁ κατασκευαστικὸς οὐτος τομεὺς πρόκειται ν' ἀποτελέσῃ χωριστὴν ἐπιχείρησιν, εἴναι ζήτημα συζητούμενον εἰσέτι. Τὸ βέβαιον πάντως είναι ὅτι εύνοεῖ ἀπολύτως τὴν πλήρη ἀπασχόλησην τόσον τῶν τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων, ὅσον καὶ τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, τὸ ὅποιον περιλαμβάνει σήμερον ἄνω τῶν 5.000 ἀνθρώπων.

ΣΟΒΑΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΗΣ

Τὸ ναυτικὸν ἐπισκευαστικὸν κέντρον τῆς Μάλτας, ἀποτελεῖ διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυπηγικὴν προσπάθειαν, ἔνα ἐκ τῶν σοβαρωτέρων ἀντιπάλων. Πρῶτον μὲν διότι ἡ παραγωγὴ του δὲν βασίζεται ἐπὶ καθαρῶς συναγωνιστικῶν κριτηρίων. 'Εκτὸς τῆς ἐπησίας τοπικῆς ἐπιχορηγήσεως ητος φθάνει τὸ 1.5 ἑκατομ. λιρῶν, αἱ συνεχεῖς ὑπερτονωτικαὶ ἔνεσεις τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἔχουν ὑπερβῇ μέχρι σήμερον τὰ 11 ἑκατομ. λιρῶν, ἐπιτρέπουσαι τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ τεχνικοῦ ἑξοπλισμοῦ, τὸν ἐφοδιασμὸν διὰ δεξαμενῆς τῶν 200.000 τόν. d.w., τὴν ἐπέκτασιν τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν καὶ τὴν βελτιώσιν τῆς ἀποδόσεως. Καὶ δεύτερον διότι αἱ φιλοδοξίαι τῶν ἀρμόδιων τείνουν εἰς τὴν δημιουργίαν μιᾶς Μάλτας ὑπερβασιούσης κατὰ πολὺ τὸ ἀπλοῦν ναυπηγικὸν κέντρον. 'Η ύπό τὸ ἔθνικόν της νηολόγιον προσέλκυσις (σημαία εὐκολίας) ζένων πλοίων, ἡ συγκέντρωσις οἰκονομικῶν, ναυτασφαλιστικῶν καὶ τεχνικῶν δραστηριοτήτων καὶ ἡ δημιουργία διαμετακομιστικοῦ λιμένος, θεωροῦνται ὡς παράγοντες δυνάμενον ν' ἀναδείξουν τὴν Μάλταν, κατὰ τὸ ἐπιτυχὲς πρότυπον καὶ παράγιμα τῆς Σιγκαπούρης, εἰς μεγάλην καὶ ἀνεξάρτητην ναυτιλιακὴν βάσιν.

Τί θ' ἀποδώσουν ἀκριβῶς αἱ πραγματοποιούμεναι βελτιώσεις ἢ αἱ ὑψηλεπετεῖς αὐταὶ φιλοδοξίαι, δέν είναι ἀκόμη γνωστόν. 'Ος βέβαιον δῆμος θεωρεῖται ὅτι θὰ συμβάλουν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ὄριστικὴν ἐπιβίωσιν καὶ ἐπιβολὴν τῆς Ναυτικῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας τῆς Μάλτας, τοῦθ' ὅπερ καὶ κυρίως μᾶς ἐνδιαφέρει.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ

ΘΗΡΑΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Α/Π ΑΝΤΣ

Καθημερινῶς 9 π.μ. διὰ ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ

Α/Π ΑΠΟΛΑΩΝ

Καθημερινῶς 9:15^ο π.μ. διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ

Δ/Π ΜΙΑΟΥΛΗΣ

*Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 13 π.μ. διά: ΜΥΚΟΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ

*Έκαστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ δραν 13 π.μ. διά: ΤΗΝΝΟΝ, ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ

*Έκαστον Σάββατον δραν 13: διὰ ΣΥΡΟΝ - ΤΗΝΝΟΝ - ΜΥΚΟΝΟΝ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΒΑΘΥ - ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ - ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ - ΠΕΙΡΑΙΑ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

*Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 11:00 διά: ΚΥΘΝΟΝ - ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΩΝΟΝ — ΜΗΑΟΝ

*Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ δραν 13:00 διά: ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΒΑΘΥ

*Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ δραν 13:00 διά: ΣΙΦΩΝΟΝ — ΜΗΑΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ — ΘΗΡΑΝ

*Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ δραν 13:00 διά: ΚΥΘΝΟΝ — ΣΕΡΙΦΟΝ — ΣΙΦΩΝΟΝ — ΜΗΑΟΝ — ΙΩΝ — ΟΙΑΝ ΘΗΡΑΝ

ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΩΗ ΔΙΑ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ"

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ 1971

ΚΑΘΕΙΑΚΥΣΘΗ ΚΑΙ ΤΟ ΕΚΤΟΝ SD14, ΤΟ "ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ"
**ΤΟΥ κ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΥ. - ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΘΑ ΥΠΕΡΒΟΥΝ
 ΚΑΤΑ ΠΟΛΥ ΙΣΩΣ ΤΑ 22 ΣΚΑΦΗ. - ΤΑ ΜΠΑΛΚ
 ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 35.000 ΤΟΝ. D.W.**

Παρουσία τοῦ Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ιω. Χολέδα και ἄλλων ἐπισήμων καθειλκύσθη τὴν 20ὴν Σεπτεμβρίου τὸ ἔκτον κατά σειράν ἀντιλίμπερτον τούτου SD14 εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά, τὸ «Αἴγις Μπάννερ». Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο παρηγγέλθη ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Παπαλιού.

Ομιλῶν κατὰ τὴν τελετὴν ὁ τεχνικὸς γενικός διευθυντής τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» κ. Χρ. Καλδῆς ἔτονται στὶς ὁριστικός ἀριθμὸς τῶν μέχρι τοῦδε παραγγελθέντων ἀνέρχεται εἰς 22 σκάφη (χωρὶς νὰ ὑπολογίζωνται δύο ώφιδαν τῆς «Ἐλληνικῆς»). Φαίνεται δῆμος ὅτι θὰ δοθοῦν και ἄλλαι παραγγελίαι διότι, κατὰ τὸν κ. Καλδῆν, «διεξάγονται διαπραγματεύσεις δι' ικανὸν ἀριθμὸν ἑτέρων σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου, αἱ ὅποιαι προχωροῦν μὲ εὐχάριστον προοπτικῆν».

Η ΟΜΙΑΙΑ ΤΟΥ κ. ΚΑΛΔΗ

Προσφωνῶν τοὺς παρισταμένους ὁ κ. Χ. Καλδῆς εἶπε τὰ ἔξης:

«Μὲ ἔξαιρετικὴν χαρᾶν χαρετίζομεν τὴν παρουσίαν ὅλων ὑμῶν εἰς τὸν χώρον αὐτὸν και μὲ ιδιαίτερα αἰσθήματα τιμῆς και εὐγνωμοσύνης τὰ μέλη τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως και τοὺς ἑκτροσώπους τῶν Οἰκονομικῶν Ὀργανισμῶν, οἵτινες μὲ ἀμείωτον ἐνδιαφέρονται συμπαριστανται εἰς τὴν δημιουργικήν μας προστάθειαν, τὴν ὅποιαν χαρακτηρίζει, ή συνεχῶς αὐξανομένη παραγωγὴ και ἡ ὑψηλὴ τεχνικὴ στάθμη».

Τὸ καθελκύσθην στήμερον φορτηγόν, τύπου SD14, εἶναι τὸ ἔκτον ναυπηγηθὲν εἰς τὴν αὐτὴν κλίνην ἐπότε 14 μηνῶν και τὸ πέμπτον ἐκ σειρᾶς ἔξι παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Παπαλιού. Η πρώτη καθέλκυση SD14 ἔγενετο τὸν Αὔγουστον τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Ἐπὶ τὴν εὐκαιρία τῆς σημερινῆς τελετῆς, σᾶς ἐπεφύλαξμε και πάλιν μίαν εὐχάριστον εἶδονταν, ή ὅποια, είμεθα βέσσαιοι ὅτι ἡ σᾶς χαροποιήσῃ, διότι δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰ πλαστία τῆς προδολής τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά, ἀλλὰ προβάλλει τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τοῦ τόπου μας ἐπὶ διεθνούς ἐπίπεδου.

Διττὴ λοιπὸν εἶναι ἡ ικανοποίησις τὴν διποίαν δικαιούμεθα νὰ αἰσθανόμεθα, βλέποντες ὅτι αἱ προσπάθειαι μας μᾶς μόνον δεκατείας κατὰ τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίσαμεν τὸν ὄξυν ἀνταγωνισμὸν μονάδων τῆς ἀλλοδαπῆς, αἱ ὅποιαι ἔχουν μακραίωνα ιστορίαν, ἐστέθησαν ὑπὸ ἀπιτυχίας, ὅστε νὰ ἀποκτήσωμεν θέσιν περίσσοπον μεταξὺ τῶν πλέον γνωστῶν ναυπηγείων τῆς ὑδρογείου.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

«Οσοι ἔξι ὑμῶν παρίσταντο κατὰ τὴν πρηγηθεῖσαν καθέλκυσιν, θὰ ἐνθυμοῦνται, ὅτι εἰς τὸν σύντομον ἀπολογισμὸν τῶν προσφάτων μηνῶν ἀνέφεραμεν, ὅτι τὸ πρόγραμμά μας νέων κατασκευῶν φορτηγῶν, τύπου SD14, ἐπλουτίσθη διὰ τῶν παραγγελιῶν, αἱ ὅποιαι ἀνεβίδαζαν τὸ σύνολον τῶν ὑπογραφέντων σχετικῶν συμβολαίων εἰς δέκα ὡκτά. Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ἐκείνης μέχρι σήμερον, ή ναυπηγηστὶς ἑτέρων τεσσάρων φορτηγῶν, τοῦ αὐτοῦ τύπου, ἀντέθηται εἰς τὰ ναυπηγεῖα μας, μᾶς φέρει δὲ εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν, ὅτι τὸ σύνολον τῶν παραγγελιῶν αὐτῶν ἀνήλθεν εἰς εἴκοσι δύο, χωρὶς

νὰ ὑπολογίζωμεν δύο ἐπὶ πλέον διὰ τὰ δόποια ἀδόθη OPTION εἰς τὴν ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου. Τέσσαρα ἐκ τῶν 22 ἡδη παρεδόθησαν εἰς τοὺς ιδιοκτήτας των. Διαπραγματεύσεις δι' ικανὸν ἀριθμὸν ἑτέρων σκαφῶν τοῦ αὐτοῦ τύπου, προχωροῦν μὲ εὐχάριστον προσπτικήν.

Δέν τὰ πρέπει νὰ παραλείψω νὰ ἀναφέρω, ὅτι ἡδη συμπληρώνονται αἱ λεπτομέρειαι τῶν σχεδίων τῶν μπάλκ κάρριερς, διὰ τὰ δόποια ὡμιλήσαμεν εἰς τὸ παρελθόν, μὲ ἡγιέμενον ἐκτόπισμα εἰς 35.000 τόν. d.w. ἀντὶ τοῦ ἀρχικῶν προγραμματισθέντος τῶν 33.000. Δι' ἔξι φορτηγά τοῦ τύπου αὐτοῦ, τὰ δόποια θ' ἀρχίσουν ναυπηγούμενα, παρεσχέθη ἡδη ἡ ἔγκριση τῆς Ε.Σ.Ο.Π.

Τὸ μεστὸν παραγγελιῶν τούτου πρόγραμμα, τὸ δόποιον θὰ μᾶς ἀπασχολήσῃ μέχρι τοῦ Αὔγουστου τοῦ 1971, φέρει εἰς τὸ προσκήνιον τῶν νέων κατασκευῶν τῆς μόνιμου δεξαμενῆν (240.000 τόν.), ὅποιας θὰ χρησιμοποιηθῇ και ὡς ναυπηγικὴ κλίνη, μετά τὸν πλήρη ἐξόπλισμόν της. Ως γνωστὸν ἡ δεξαμενὴ αὐτὴ θὰ παραδοθῇ εἰς ημάς περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔρχομένου Δεκεμβρίου, ταχύτατα δὲ θὰ ἀποπερατωθῇ ὁ ἐξόπλισμός της διὰ περισσοτέρων γερανῶν και μηχανημά-



Τὸ «Αἴγις Μπάννερ» καθελκυόμενον

ξελίξει μονάδων, μὲ ἐπακόλουθον τὴν μείωσιν τῆς ἀνταγωνιστικότητος τῆς Ἐλληνικῆς ναυπηγοδιοιμηχανίας εἰς τὸν διεθνῆ ναυπηγικὸν στίδιον.

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΒΟΛΗ

Ἐκ μέρους τῶν Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων ἐκφράζω τὰς θερμάς μας εὐχαριστίας πρὸς τὴν Ἐθνικὴν Κυβερνήσην διὰ τὴν ἀμέριστον και ἀποτελεσματικὴν συμβολὴν της εἰς τὴν ἀνάπτυξιν και τὴν Ἐλληνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας και τὴν Ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Πράγματι χάρις εἰς τὴν πρωτοδουλίαν τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως, ἐλήφθησαν τὰ κατάλληλα μέτρα ὥστε και ἡ κατασκευὴ μεγάλων σκαφῶν εἰς τὴν Χώραν μας νὰ καταστῇ δυνατή και ἡ ἀποκευαστικὴ δραστηριότης τῶν ναυπηγείων μας νὰ ἐνισχυθῇ ἐπὶ περισσότερον, ἀλλὰ και τὸ κυριώτερον νὰ δυνηθοῦν οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ διὰ πρώτην φοράν, ἐπωφελούμενοι τῶν εὐεργετικῶν πιστωτικῶν μέτρων, νὰ παραγγείλουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὸν ναυπηγεία τῆς πατρίδος των.

Και σύτοντα χάρις εἰς τὰ ληφθέντα ὑπὸ τοῦ Κράτους μέτρα, τὴν ἐργατικότητα και τὴν ὑψηλὴν στάθμην τῶν Ἐλλήνων τεχνικῶν και τὴν πρωτοδουλίαν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἔχομεν τὴν εύκαιριαν νὰ παρευρισκόμεθα εἰς τὴν ἡμέραδύνων αὐτὴν τελετήν.

Περαίνων, εὐχαριστῶ και πάλιν ἐ μέρους δόλων μας τῶν Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων, τὸν κ. Παπαλιού διὰ τὴν εἰς ημάς ἀνάθεσιν τῆς κατασκευῆς τῶν ἔξι σκαφῶν του, τὰ δόποια θὰ συνοδεύνωνται ἀπὸ τὰς εὐχάριστας μας, νὰ είναι πάντα τυχηρὰ και ἀποδοτικά.

Τὴν Δίδα Γαλάνη, ἀνάδοχον τοῦ σκάφους, εὐχαριστοῦμεν θερμότατα διότι ἐδέχθη νὰ βαπτίσῃ τὸ σκάφος τούτο, τὸ δόποιον ἐκτίσθη ἀπὸ Ἐλληνικά χέρια και βαπτίζεται ἀπὸ Ἐλληνικά χέρια.

Πρὸ τῆς καθελκύσεως ὡμίλησε δι' ὀλίγων τὰς ἀπαραίτητων διὰ τὰς νέας κατασκευάς. Μᾶς είναι λίαν εὐχάρισταν νὰ παρουσιάσωμεν εἰκόνα σταθερᾶς ἀνόδου, ἀνταποκρινούμενην πρὸς τὴν πραγματικότητα, χάρις εἰς τὴν ἀρμονικὴν και μὲ κατανόησιν συνεργασίαν Κράτους και ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας. Πλήν δώμας, πρέπει νὰ τονίσωμεν, διότι παρόλην τοιστοῦδοσίδειν μὲ τὸ μέλλον, δέον νὰ βαδίσωμεν μὲ σύνεσιν και διοριστικότητα. Είναι παγκοίνως ἀλλωστε γνωστόν, διότι εἰς δλας τὰς χώρας, η γενικὴ προσπάθεια τείνει εἰς συγχωνεύεις τῶν μικρῶν ναυπηγικῶν μονάδων εἰς μεγαλύτερα συγκροτήματα, διότε νὰ ἐπιτευχθῇ η μείωσις τοῦ κόστους. Σύμφωνα μὲ τὴν ἐπικρατούσαν γενικὴν αὐτὴν τάσιν, βασιζομένην εἰς μακράν πετραίν, θά εδει, ἐφ' δοσον κριθῆ σκόπιμος εἰς δέκα ὡκτά. Απὸ τῆς ἡμέρας ἐκείνης μέχρι σήμερον, ή ναυπηγηστὶς ἑτέρων τεσσάρων φορτηγῶν, τοῦ αὐτοῦ τύπου, ἀντέθηται εἰς τὰ ναυπηγεῖα μας, μᾶς φέρει δὲ εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν, ὅτι τὸ σύνολον τῶν πλέον γνωστῶν ναυπηγείων τῆς ὑδρογείου.

Ἐν συνεχείᾳ διέδει τὸν θάραυσε τὴν πατροπαράδοτον φιάλην τοῦ καμπανίτου και ἐδάπτησε τὸ σκάφος, τὸ δόποιον, ως και δλας, ὀλισθησε μεγαλοπρεπῶς ἀπὸ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τοὺς χαρατηστηρίους συριγμούς τῶν ἡγκυροδηλημάτων σκαφῶν και τὰς εὐχάριστης τῶν παρισταμένων.

Εὗθὺς ἀμέσως ἐτοποθετήθη διὰ τρόπις τοῦ ἔδυδου SD14 (σκάφος 1059) παραγγελθέντος ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Κεφάλα.

Ἐπηκολούθησε δεξίωσις.



Bremer Vulkan
on the crest
of the container
wave

We have now delivered 6 container ships and have on order a further 10 ships with a total capacity of 10 616 containers of the 20 ft. type



BREMER VULKAN
SCHIFFBAU UND MASCHINENFABRIK

SOCIEDAD ESPANOLA DE CONSTRUCCION NAVAL

HEAD OFFICE: MADRID

SHIPREPAIRERS

SHIPREPAIR FACILITIES

AT BILBAO DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 15.000 TONS D.W.
AT SANTANDER DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 50.000 TONS D.W.
AT CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 13.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

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

DIESEL ENGINE BUILDERS

UNDER LICENSE OF SULZER, B&W, STORK, WERKSPoor

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

P. O. BOX 30 - CADIZ - CABLE ADDRESS: NAVAL - TELEX: 76022

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

GOURDOMICHALIS & CO LTD

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

Teleg.: ADELFIΑ, LONDON. Telephone : AVEN UE 7206.
TELEX: 24288

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΛΑΚΩΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 51

ΤΗΛ. 429.333, 423.112 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: ΑΔΕΛΦΙΑ

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ & ΔΟΧΕΙΟΦΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

ΤΟΥ κ. NIK. ΑΔΑΜΑΝΤΙΔΗ

'Η κατωτέρω μελέτη του άσφαλιστού κ. N. 'Αδαμαντίδη πρόκειται νά υποβληθή εις την κατ' αύτάς συνερχομένην εις το Λονδίνον έτησίαν συνέλευσιν της Διεθνούς 'Εγνώσεως Θαλασσασφαλιστών. 'Αποτελεί την έπι του θέματος των έμπορευματοκιβωτών και τών δοχειοφόρων σκαφών έκθεσιν της 'Εγνώσεως τών Έλλαδος έργαζομένων Ασφαλιστικών Εταιριών. Την δημοσιεύουμεν κατωτέρω. 'Ιδιαίτερον ένέχει αύτη ένδιαφέρον διά τους παρ' ήμιν στερευμένους είσετι άμεσωτέρας γνώσεως έπι του δόλου θέματος τών κοντένερ, αύτού του καινοφανούς, ολλως τε, μεταφορικού μέσου, τού σημέραι κατακτώντος έδαφος.

'Έλαχιστον συγκριτικώς ποσοστὸν τού εισαγωγικού και έξαγωγικού έμπορίου τῆς χώρας διενεργείται, πρὸς τὸ παρὸν τουλάχιστον, διά δοχειοφόρων σκαφῶν και έμπορευματοκιβωτών. Ποσοστὸν τὸ ὄποιον δὲν ύπερβαίνει τὸ 2% περίπου τού συνόλου τῶν μεταφερομένων διά θαλάσσης ἀγάθων.

Φυσικόν, συνεπῶς, ἐπακόλουθον τῶν ἀνωτέρω εἶναι διτὸς ὁ κύριος λιμὴν τῆς χώρας διὰ τοῦ οἰ λοιποὶ λιμένες στερούνται τῶν ἀναγκῶν ἔγκαταστάσεων και μέσων, ή δὲ σχετικὴ πεῖρα, ἐξ ἀσφαλιστικῆς ἀπόψεως, εἶναι λίαν περιωρισμένη. 'Αφορᾶ δέ, κατὰ τὸ μεγαλύτερον αὐτῆς μέρος, εἰσαγωγάς θασικῶς ἔξ Η.Π.Α. διενεργούμενας δι' Αμερικανικῶν δοχειοφόρων πλοίων.

'Έκ τῆς περιωρισμένης ταῦτης πείρας προέρχονται αἱ σημειώσεις αἱ ὄποιαι ἀκολουθοῦν.

I. ΕΤΟΙΜΟΤΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΡΟΣ ΥΠΟΔΟΧΗΝ ΔΟΧΕΙΟΦΟΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ:

'Ἐν δψει τῆς δοσμέραι αὐξανομένης χρησιμοποίησεως δοχειοφόρων σκαφῶν, και ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ήδη ἔγκαινιασθείσης δραστηριότης πρὸς βελτίσισιν και ἔκσυγχρονισμὸν τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ Λιμένος Πειραιῶν, δι' Ο.Λ.Π. ησχηλήθη ιδιαιτέρως και εἰς τὸν τομέα αὐτῶν. 'Ηδη, ἐκ τῶν προδεπομένων ἐκ \$ 17,5 ἔκατον μυρίων ἐπενδύσεων εἰς τὸν Λιμένα Πειραιῶν διὰ τὸ ἔτος

1969, σημαντικὸν ποσὸν θὰ διατεθῇ διὰ τὸν μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν τούτου (προμήθεια ἡλεκτροκινήτων γερανῶν πρὸς ἔκφρωσιν έμπορευματοκιβωτών, προμήθεια ειδικῶν πρωθητικῶν μηχανημάτων ως καὶ ἔτερων τοιούτων) πρὸς ἀνεταρέαν, ταχυτέρων και ἀσφαλεστέρων διεκτεραιών τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἔργασιών έμπορευματοκιβωτίων. Οὕτω προβλέπεται διτὸς τοῦ 1969 διά Λιμήνα θὰ διαθέτῃ ὥρισμένα βασικὰ μέσα διά ν' ἀντιμετωπίσῃ τὰς σχετικὰς ἀνάγκας. 'Ηδη δὲ ἀπολύτως ἀπαραίτητος διόφοιστος τοῦ Λιμένος διά τοιούτων φορτοεκφορτωτικῶν μέσων, διότι τὰ μέχρι τούδε χρησιμοποιούμενα (πλωτοὶ γερανοί, γερανοφόρα ὁχήματα κλπ.) ήσαν ἀνεπαρκῆ διὰ τὴν ἀσφαλῆ ὑποδοχὴν έμπορευμάτων διακινούμενών μὲ τὸ νέον τοῦτο σύστημα θαλασσίας μεταφορᾶς.

Παραλλήλως δι' Ο.Λ.Π. ἐμερίμνησ διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς πρώτου κρηπτιδώματος μήκους 120 μέτρων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κεντρικοῦ Λιμένου πρὸς ἔξυπρέπησιν τῶν σήμερον παρουσιαζομένων ἀναγκῶν ἐκ τῆς χρήσεως έμπορευματοκιβωτίων.

Παρά ταῦτα, εἰς δην περίπτωσιν — ως ἀλλαστε προβλέπεται — αὐξῆθη τὸ ποσοστὸν φορτώσεων δι' έμπορευματοκιβωτών, οἱ 'Ελληνικοὶ λιμένες — καὶ ίδια οἱ λιμένες Πειραιῶν και Θεσσαλονίκης — θὰ πρέπει ἀπαραίτητως νὰ συμπληρώσουν τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν δι' εἰδικῶν γερανῶν (Mobile Container Cranes), πύργου ἐλέγχου (Control Tower), ως και ειδικῶν αὐτοκινήτων (Van Carriers) κλπ., παραλλήλως δὲ μεριμῆσουν διὰ τὴν δημιουργίαν ειδικοῦ σταθμοῦ ὑποδοχῆς έμπορευματοκιβωτών (Containers Terminal), διόποιος νὰ διαθέτῃ ἀπαρκεῖται χώρους διὰ τὸν ἔγκινωσισμὸν τῶν έμπορευμάτων και τὴν κατὰ τρόπον ὀρθολογικὸν στοιβασίαν τῶν έμπορευματοκιβωτών.

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὀφείλομεν, ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε πείρας μας, νά υπογραμμίσωμεν, διτὸι αἱ σημειώσεις μετὰ τὴν ἔκφρωσιν ζημιῶν εἰς τὸ περιεχόμενον τῶν έμπορευματοκιβωτών εἶναι ζημιάι, προερχόμεναι ἐκ θραύσεως η συνθήλιψεως και αἱ δηποῖαι, ως φυσικόν, ὀφείλονται εἰς τὴν ἀνε-

πάρκειαν τῶν έκφορτωτικῶν και μεταφορικῶν μέσων, ἐνδεχομένως δὲ και εἰς τὴν ἀπειρίαν χειρισμοῦ τῶν έμπορευματοκιβωτών ἐκ μέρους τῶν ἔργατων τοῦ Λιμένος.

'Αντιθέτως, περιπτώσεις ζημιῶν ἐκ κλοπῆς, ἐγκληματικῶν ἐνεργειῶν, πυρκαϊάς κ.λ.π. δὲν ὑπῆρχαν μέχρι σήμερον — η και εὖλον ὑπῆρχαν ήσαν διτῶς ἐπουσιώδεις. Πάντως, δὲν τίθεται θέμα, διτὸι μελλοντικῶν ἐκείνον τὸ ὄποιον θὰ ἀπασχολήσῃ σοδαρῶς και τοὺς 'Ελληνας 'Ασφαλιστάς θὰ εἰναι τὸ τῆς συσσωρεύσεως κινδύνων εἰς τοὺς χώρους συσκευασίας και ἀποθηκεύσεως τῶν έμπορευματοκιβωτών, και τὸ ὄποιον κατὰ ἐν σημαντικὸν ποσοστὸν θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν στάσιν, τὴν δηποίαν θὰ τηρήσουν οι Λιμενικοί 'Οργανισμοί, ιδία δὲ δόσον ἀφορά τὰ τέλη ἀποθηκεύσεως.

II. ΠΑΡΑΤΗΡΟΥΜΕΝΑΙ ΖΗΜΙΑΙ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΛΗΨΕΩΣ ΤΩΝ:

'Η μέχρι τοῦδε πείρα τῆς 'Ελληνικῆς 'Ασφαλιστικῆς 'Αγορᾶς εἰς τὸ θέμα τούτο, ἐπαναλαμβάνομεν, είναι οὐσιώδηποτε πειραρισμένη, παρ' οὐλα ταῦτα είναι ἐνδεικτικῆ τῶν γενικωτέων προβλημάτων, τὰ ὄποια παρουσιάζεται η χρήσις έμπορευματοκιβωτών.

α) Κλοπὴ - 'Υπεξαίρεσις:

'Ἄν και δὲν ὑπῆρχαν περιπτώσεις σημαντικῶν ζημιῶν οὐτοὶ κλοπῆς και ὑπεξαιρέσεως, δικίνδυνος οὐτοὶ έξακολουθεῖ νά παρουσιάζεται εἰς ἀρκετά ὑψηλὸν βαθμὸν.

Θά πρέπει συνεπῶς νά ληφθῇ μέριμνα σπως τὰ έμπορευματοκιβωτίων διαθέτουν μηχανισμὸν ἀσφαλείας, παραλλήλως δὲ ὅπως γίνη συνείδησις εἰς τοὺς φορτωτὰς διτὸι η χρήσις τοῦ έμπορευματοκιβωτίου ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει υποκαθιστῷ τὴν ἐπιμελῆ και ἀσφαλή συσκευασίαν τοῦ έμπορευματοκιβωτίου. 'Επίσης δι' έμπορευμάτων σημαντικῆς ἀξίας σκόπιμος διὰ ητο η τοποθέτησίς των εἰς μικρότερα έμπορευματοκιβωτία, τὰ δηποῖα ἐν συνεχείᾳ νά έτοποθετούστο ἐντὸς τῶν κανονικῶν τοιούτων.

β) Διαδροχὴ έξ διμέρου η θαλασσίου δατος:

Ηύδημένης συχνότητος παρουσιάζεται δικίνδυνος διαδροχὴ έξ διμέρου η θαλασσίου δατος. Τὸ γεγονός και μόνον διτὸι 1/3 σχεδόν τῶν έμπορευματοκιβωτών φορτωνεται εἰς τὸ κατάστρωμα, ἀποτελεῖ εὐλογὸν ἐξηγησιν τοῦ φαινομένου τούτου, τὸ δηποῖον ἐπιτείνεται ἐκ τοῦ λόγου διτὸι τὰ διαβρέχ-



BALLEMAR-INCA S.A.

MR. LUIS GONZALES PRESIDENT

C. S. HALKIAS AND S. C. HALKIAS DIRECTORS

PASEO COLON 439 - BUENOS AIRES - ARGENTINA

GENERAL AGENTS AND OWNERS REPRESENTATIVES

IN SOUTH AMERICA AND RIVER PLATE PORTS F O R

MEANDROS EAST MEDITERRANEAN REEFER LINE

REGULAR MONTHLY SERVICE FOR REFRIGERATED, GENERAL CARGO AND PASSENGERS FROM RIVER PLATE AND EAST COAST OF SOUTH AMERICA TO PIRAEUS AND EASTERN MEDITERRANEAN PORTS., WITH GREEK FLAG FULLY REFRIGERATED MOTORVESSELS.

INCA REEFER LINE

REGULAR REEFER AND GENERAL CARGO SERVICE FROM RIVER PLATE TO PACIFIC COAST OF SOUTH AMERICA PORTS VIA MAGELAN STRAITS, WITH MODERN PARTLY REFRIGERATED MOTORVESSELS.

BALLEMAR LINE

REEFER AND GENERAL CARGO SERVICE FROM RIVER PLATE TO EAST COAST OF CENTRAL AND NORTH AMERICA, WITH MODERN ARGENTINE FLAG FULLY REFRIGERATED VESSELS.

MAGELAN STRAIT CATTLE SERVICE

WORLDWIDE LIVESTOCK TRANSPORTATION SERVICE BY SPECIALLY FITTED VESSELS AND SPECIALIZED OFFICERS AND CREWS.

CABLES : BALLINCA

PHONES (30-8695
(30-8798

TELEX. 122354 ARMAR

GENERAL AGENTS FOR GREECE : J. PARASCHOS

MEGARON NAFTILIAS, SKOUZE 1 — PIRAEUS

CABLES: IOPAR, TELEPH. 478.371 — 474.216, TELEX. 2290 IOPA GR

μενα ἐμπορεύματα δὲν ἔρχονται εἰς ἑπα-
φὴν μὲν τὸν ἀτμοσφαιρικὸν ἄέρα, ὅστε νὰ
ὑπάρχῃ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ταχείας ἑξατι-
σεως τοῦ ὕδατος.

Συναφεῖς καὶ αἱ ζημίαι ἐξ ὑγρασίας λό-
γῳ ἀκριβῶς τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκοῦς ἀερι-
σμοῦ ἐντὸς τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων, ὡς
καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι τὰ ἐπὶ τοῦ κα-
ταστρώματος τοποθετούμενα ἐμπορευματο-
κιβωτία τὸν ὑπόκειται εἰς τὰς ἀποτόμους ἀλ-
λαγάς τῆς θερμοκρασίας. Εἰδικῶτερον δὲν
κίνδυνος ἔκ τῆς ὑγρασίας δέοντος σοβαρῶν νὰ
ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, διότι εἶναι κίνδυνος ἐπα-
κόλουθος τῆς χρήσεως τῶν ἐμπορευματο-
κιβωτίων, ἡ δὲ συσκευασία τῶν διαφόρων
ἐμπορευμάτων δέοντα νὰ είναι τοισύντη,
ὅστε νὰ ἀντιμετωπίζεται ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ
ἐνδεχόμενον ζημιῶν ἔκ τῆς ὑγρασίας τοῦ
ἐμπορευματοκιβωτίου.

Ἡ ὑπαρξίας τοῦ κίνδυνου αὐτοῦ ἐπιβάλ-
λει τὴν μετὰ προσοχῆς μελέτην τῆς κατα-
σκευῆς τόσον τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων
ὅσον καὶ τῶν δοχειοφόρων σκαφῶν, ὥστε νὰ
βελτιωθοῦν αἱ προδιαγραφαὶ καὶ χρησιμο-
ποιηθοῦν τὰ πλέον ἐνδειγμένα ὑλικά.

Ἐν γένει ὁ κίνδυνος διαδροχῆς θὰ ἡτο
δυνατὸν νὰ μειωθῇ, ἐάν είχεν ἔξερεθη σύ-
στημα διοχετεύσεως καὶ ἐκβολῆς τῶν ἐντὸς
τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων συγκραυμένων
ὑδάτων (Draining). Παραλλήλως, ὅμως —
καὶ ὅσον τοῦτο εἶναι ἐφικτόν — θὰ πρέπει
νὰ καταβάλλεται προσπάθεια, ὅπως τὰ εὐ-
παθέτερα ἐμπορεύματα ὡς καὶ τὰ ὑποκεί-
μενα εἰς διαδροχὴν τοισύντη φορτώνωνται
ὕπο τὸ κατάστρωμα.

γ) Θραύσις, στρέβλωσις, σύνθλιψις, κ.λ.π.

Δὲν εἶναι ἀμελητέα αἱ περιπτώσεις, καθ' ἄρα σημαντικῆς ἐκτάσεως ζημίαι ἔκ θραύ-
σεως, στρέβλωσεως ἢ σύνθλιψεως παραπ-
ροῦνται εἰς ἐμπορεύματα μεταφέρομενα διὰ
Containers. Τοῦτο ὀφείλεται εἴτε εἰς ἀνε-
παρκή συσκευασίαν τῶν ἐμπορευμάτων εἴ-
τε εἰς κακήν στοιβασίαν ἢ ἐλλιπή ἐνσφήνω-
σιν καὶ στήριξιν τούτων ἐντὸς τῶν ἐμπο-
ρευματοκιβωτίων, ὥστε νὰ ἀποτρέπεται ὁ
ἐκ τοῦ κλιδωνισμοῦ τοῦ σκάφους κίνδυνος.
Καὶ ὡς πρὸς τὸ πράττον ἐπαναλαμβάνομεν
καὶ τὸ προηγουμένων ὑποστηριχθέν, διτὶ ἐν
οὐδεμὶᾳ περιπτώσει ἡ χρήσις τῶν ἐμπορευ-
ματοκιβωτίων ὑποκαθιστᾷ τὴν καλὴν καὶ
ἀσφαλῆ συσκευασίαν. Ὡς πρὸς τὴν στοι-
βασίαν ὅμως καὶ τὰς ἐκ τοῦ κλιδωνισμοῦ
ζημίας τὸ πρόδημα παραμένει ἀκέραιον,
λαμβανομένου μάλιστα ὑπ' ὄψιν, διτὶ αἱ μέ-
χρι τοῦδε ἐρευνηθεῖσαι καὶ ἐφαρμοσθεῖσαι
μέθοδοι πιλοτροφεών τῶν κενῶν χώρων καὶ
διστημάτων δὲν ἀπεδείχθησαν πλήρως ἀ-
ποτελεσματικαί. Μερικὴν ἴσως λύσιν δυνα-
τὸν νὰ προσφέρῃ ἡ σκέψις ὅπως ὡρισμένος
ἀριθμὸς ἐμπορευματοκιβωτίων, ἐάν τῶν
μεταφερούμενῶν ἐπὶ ἐνὸς δοχειοφόρου σκάφους,
«διαμερισματοποιηθεῖν» ὥστε νὰ καθιστα-
ται ἐύχρεστέρα καὶ ἀσφαλεστέρα ἡ στοι-
βασία καὶ μεταφορά ἀνομοιογενῶν ἐμπο-
ρευμάτων.

Ἐπὶ τοῦ προκειμένου, δέοντα νὰ ὑπογρα-
μισθῇ, ὅτι ίδιαιτέρας σημασίας εἶναι ἡ ἐ-
πιμόρφωσις τῶν ἀρμόδιων ὤργάνων δοσον ἀ-
φορᾶ τὸ θέμα τῆς στοιβασίας ἐντὸς τῶν
ἐμπορευματοκιβωτίων — θέμα παρουσιάζον
ποικιλὰ ίδιομορφα προβλήματα ἐκ τῆς ἐπι-
λύσεως τῶν ὅποιων ἔξαρταί ἦσαν κατὰ ση-
μαντικὸν ποσοστὸν ἔξαλεψις τῶν παραπ-
ρούμενων ζημιῶν. Δὲν θὰ ἡτο δάσκοπον, δι-
θεν, ἡ ἀρμοδιός Ἐπιτροπὴ τῆς Δ.Ε.Θ. (I.U.
M.I.) νὰ ἀναλάβῃ μίαν τοισύντη πρωτο-
δουλίαν ἐπιμόρφωσεως διὰ τῆς ἐκδόσεως
εἰδικοῦ φυλαδίου περιέχοντος σχετικάς ὁ-
δηγίας. Παραλλήλως, ὅμως, ἐπιβάλλεται ὅ-
πως τὸ θέμα τῆς στοιβασίας ἀποτελέσῃ
ἔργον ἐπαγγελματιῶν συσκευαστῶν - μηχα-
νικῶν.

Ἔτερον σημεῖον, τὸ ὀποῖον δέοντα νὰ
ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν μας εἶναι τὸ τῆς ὑ-
περφορτώσεως τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων,
πρὸς ἀποφυγὴν δὲ ἐνὸς τοιούτου ἐνδεχομέ-
νου, δέοντα νὰ ἐπιδηληθῇ ὅπως ἔκαστον ἐμπο-
ρευματοκιβωτίου ἀναγράφῃ σαφῶς τὸ ἀνώ-

τατον ὀφέλιμον βάρος.

δ) Ζημίαι ἐκ πυρκαϊάς:

Ἄγι καὶ δὲν ἐσημειώθησαν περιπτώσεις
ζημιῶν ἐκ πυρκαϊάς, τὸ θέμα τοῦτο χρή-
ζει ίδιαιτέρας ἐξετάσεως, διότι δυνατὸν νὰ
ὑπάρξουν εἰς τὸ μέλλον μεγάλης ἐκτάσεως
ζημίαι, καὶ τοῦτο διότι ἡ ἐπισήμανσις τῆς
ἐστίας πυρὸς καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ἀποτελε-
σματική καταπολέμησίς τῆς καθίσταται
προβληματική εἰς τὰ δοχειοφόρα σκάφη.

ε) Ἐπαφὴ - Σύμμιχις μετὰ ζένων ούσιῶν (Contamination):

Οὐχὶ ἀσυνήθεις εἶναι αἱ περιπτώσεις ζημιῶν
προερχομένων ἐκ τῆς ἐπαφῆς μετὰ ζέ-
νων ούσιῶν ἢ ἐμπορευμάτων — τοῖοι μετα-
έν ἀνομοιειδῶν ἐμπορευμάτων τοποθετου-
μένων εἰς τὸ αὐτὸν ἐμπορευματοκιβωτίον.
Βασικὸς θεραπευτικός παράγων τῶν ζημιῶν τού-
των εἶναι ἡ κακὴ ἢ ἀπρόσεκτος στοιβασία
τῶν ἐμπορευμάτων. Ὁ κίνδυνος ούτος είναι
δυνατὸν νὰ μειωθῇ, ἐάν ὡρισμένα ἐμπο-
ρεύματα — ἐάν τῶν εύπαθεστέρων — φορτώ-
νωνται ὑποχρεωτικῶς εἰς «διαμερισματοποι-
μένα» ἐμπορευματοκιβωτία.

Ἐπίσης, δέοντος ιδιαιτέρως νὰ τονισθῇ, ὅτι
σημαντικός εἶναι δὸρος τοῦ φορτωτοῦ ἐν
προκειμένων (οὐχ ἡτον καὶ εἰς τὰς προ-
γονισμένας ἀναφερθεῖσας περιπτώσεις ζημιῶν).
Διότι ἐξ σύντονος ἔξαρτᾶται ἡ ἐπιλογὴ τοῦ
καταλλήλου ἐμπορευματοκιβωτίου ἀναλόγως
τοῦ ἐμπορεύματος καὶ δὸρος τοῦ φορτωτοῦ
προκειμένων καὶ δὸρος τοῦ πρὸ τῆς φορτώ-
σεως τούτου ἐλεγχος τοῦ κιβωτίου, νῶτε
νὰ ὑπάρξουν αἱ προϋποθέσεις μᾶς ἀσφα-
λοῦς μεταφορᾶς.

Δυστυχῶς, ἡ πειραιωρισμένη περίπατη τῆς Ἑλ-
ληνικῆς Ἀγορᾶς ἐκ τῆς χρήσεως ἐμπορευ-
ματοκιβωτίων δέοντα μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἐπεκτα-
θῶμεν εἰς λεπτομερεστέραν ἔξτασιν ὅλων
περιπτώσεων ζημιῶν, οὔτε νὰ σχολίασωμεν
ώρισμένας προσφάτους σχετικῶν ἔξελιξεων
εἰς τὴν κατασκευὴν ἐμπορευματοκιβωτίων
(ῶς π.χ. τὰ χρησιμοποιούμενα διὰ τὴν με-
ταφορὰν βαρέων μηχανημάτων, μηχανῶν κλπ.
ἀνοικτὰ ἐμπορευματοκιβωτία) — Ὁρος Τορ
Containers — τὰ ὅποια καλύπτονται διὰ
πλοστικῶν μουσαμάδων κ.λ.π.).

Θὰ ἡτο δῶμας παράλεψις νὰ μὴ ὑπογρα-
μίσωμεν τόσον ἀπαραίτητος εἶναι ἡ ἐπὶ τοῦ
θέματος τούτου ἐπιμόρφωσις πάντων τῶν
ἐνδιαφερούμενων εἰς τὸν νέαν τούτην μέθο-
δον διὰ θαλάσσης μεταφορᾶς. Καὶ εἰς τὸν
τομέα τούτου πρωτεύοντα δόρον δέοντα νὰ
διαδραματίσῃ ὁ Ἀσφαλιστικὸς κόσμος, ὁ
ὄποιος καὶ πείρας δέοντα στερεῖται, καὶ ἀμε-
σον ἐνδιαφέροντα ἔχει εἰς τὴν περαιτέρω ἔ-

ρευμαν τοῦ θέματος Containers.

III. ΠΡΟΚΥΠΤΟΝΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ:

Ἐκεῖνο, δῶμας, τὸ ὀποῖον ὀφείλομεν νὰ
σημειώσωμεν εἶναι, διότι ἡ χρῆσις δοχειοφό-
ρων σκαφῶν πολλαπλασιάζεται καθημερινῶς,
ἐπιφέρουσα οὕτω σημαντικάς μεταβολὰς εἰς
τὸ διεθνὲς ἐμπόριον.

Τὸ γεγονός τοῦτο συνδέεται πρὸς ὧρι-
σμένα προβλήματα, τὰ ὅποια δέοντα νὰ τύ-
χουν ἀμέσους ἐξετάσεως, καὶ τὰ ὅποια δέοντα
νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν κατὰ τὴν ἐξ
ασφαλιστικῆς ἀπόφεως θεώρησιν τοῦ θέματος
τοῦ χρησιμοποιήσεως δοχειοφόρων σκαφῶν.

α) Κατ' ἀρχὴν εἶναι τὸ θέμα τοῦ ἔξο-
πλισμοῦ τῶν δοχειοφόρων σκαφῶν διὰ κα-
ταλλήλων φορτοεκφρωτικῶν μέσων, νῶτε
νὰ καθίσταται εὐχερεστέρα καὶ ἀσφαλεστέ-
ρα ἡ φορτοεκφρωτική τῶν ἐμπορευματοκι-
βωτίων εἰς λιμένας μὴ διαθέτοντας εἰδικά
πρὸς τοῦτο μέσα αἱ εἰς περιπτώσειν ἀναγ-
καστικῆς ἐκφρωτικῶν εἰς.

β) Δεύτερον, τὸ θέμα τῆς τακτικῆς συ-
τηρίσεως καὶ περιοδικοῦ ἐλέγχου τῆς κα-
ταστάσεως, εἰς ἡνίκανται τὰ κιβώτια
(Boxes), νῶτε νὰ ἐκλείψῃ ὁ κίνδυνος δια-
βρώσεως των καὶ αἱ ἐξ αὐτῶν ἐνδεχόμεναι
καταστρεπτικαὶ συνέπειαι. Ἐπίσης νὰ ἀπο-
κλεισθῇ τὸ ἐνδεχόμενον χρησιμοποιήσεως
ἐνός ἐμπορευματοκιβωτίου, τὸ ὀποῖον δέοντα
εὐρίσκεται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ δέοντα
έγγυαται τὴν ἀσφαλή μεταφοράν τοῦ ἐμπο-
ρεύματος. Δέν θὰ ἡτο συνεπῶς ἀσκοπός ἡ
Πιστοποιητικοῦ Καταλληλότητος (Certificate of Fitness) διὰ τὰ χρησιμοποι-
ούμενα ἐμπορευματοκιβωτία, τὸ ὀποῖον νὰ
ἀνανεώνηται ἀνὰ διετίαν τούλαχιστον.

τὸ Πιστοποιητικὸν τούτο δυνατὸν νὰ ἐκ-
διῆται εἴτε ὑπὸ τῶν Νηογυμώνων η ὑπὸ
ἀνεγνωρισμένων ἀνεξαρτήτων Πραγματογυ-
μώνων.

Παραλλήλως, σκόπιμος εἶναι ὁ ἀνά τρι-
μηνίαν ἐλεγχος τῶν ἐμπορευματοκιβωτίων,
ιδίως δῶμα αἱ ἀφορᾶ τὰς ψυκτικὰς ἐγκαταστά-
σεις, τὸ σύστημα ἀποχετεύσεως τῶν ὑδάτων
(Draining), τὰς ἐν αὐτῷ σωληνώσεις (Piping)
καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν δαλβίδων
καὶ τοῦ ρυθμιστικοῦ συστήματος πίεσεως
(Pressure Regulating System). Ὁ τοιούτος

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΑΝΑΘΕΖΑΤΕ 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 "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at :

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

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

ΙΑΠΩΝΙΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

'Ανεπαρκή τὰ 40 έκατομ. τόν. γκρός

ΕΠΙΔΙΩΚΕΤΑΙ Η ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΟΓΚΩΣΙΣ

έλεγχος λογικόν είναι νά ένεργηται ύπό τών φορτωτών, οι όποιοι διαθέτουν άπαραίτητον πρόσ τούτο είδικευμένον προσωπικόν.

γ) Τέλος, τὸ θέμα τῆς συσσωρεύσεως τοῦ κινδύνου, λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν ὅτι συνήθεις θό είναι μελλοντικῶς αἱ περιπτώσεις δοχειοφόρων σκαφῶν μεταφερόντων φορτίων συνολικῆς ἀξίας ὑπερβαίνοντας τὰ 15 έκατομμύρια δολλάρια (έαν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι ἐν δοχειοφόρον σκάφος δύναται νά μεταφέρῃ 1.000 έμπορευματοκιβώτια τών 20 ποδῶν, ἔκαστον τῶν δοπίων περιέχει έμπορεύματα ἀξίας περίπου 15.000 δολαρίων).

Πλὴν τοῦ ἐν λόγῳ θέματος ἐνδιαφέρουν παρουσιάζει καὶ τὸ θέμα τῶν ὄρων ἀσφαλίσεως. Μέχρι στιγμῆς οἱ συνήθεις δορι ἀσφαλίσεως παρουσιάζουνται: ὡς ἐπαρκεῖς διὰ τὴν κάλυψιν ἐμπορευμάτων εἰς ἐμπορευματοκιβώτια, μὲν τὴν μόνην παρατήρησιν διὰ καλὸν θά ἡτο οἱ Ἀσφαλισταὶ νά ἐπέδαλον μίαν μικρὰν ἀπαλλαγὴν εἰς περίπτωσιν καλύψεως κατά παντὸς κινδύνου, μέχρις ὅτου ἀποκτηθῇ ἡ ἀπαραίτητος πείρα.

Ἐπίσης είναι ἀπαραίτητον ὅπως ὁ Ἀσφαλιστής γινωρίζῃ ἐκ τῶν προτέρων, ἔαν τὸ ὑπὸ ἀσφαλίσιν ἐμπόρευμα θά φορτωθῇ εἰς ἐμπορευματοκιβώτιον ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ἡ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, ὕστε νά κάμη τὸν ἐνδεικνύομένον διαφορισμὸν τοῦ ἀσφαλίστρου.

Οὐχὶ ἀνευ σημασίας είναι ἐπίσης τὸ θέμα τοῦ φορτωτικοῦ ἔγγραφου (Transport Document). 'Ἐν προκειμένῳ ἡ μέχρι τοῦτο πείρα ὀδηγεῖ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἀσφαλέστερον καὶ πρακτικώτερον είναι ἡ ἔκδοσις φορτωτικοῦ δι' ἐν ἔκαστον ἐμπόρευμα κεχωρισμένων.

Τέλος, ἀποτελεῖ ἡδη πρόδηλημα (τὸ δόπιον μελλοντικῶς ιδιαιτέρως θά ἀπασχολήση τοὺς Ἀσφαλιστὰς) ἡ ἀδυναμία ὅπως καθορίσῃ ὁ Ἀσφαλιστὴς τὴν χρονικὴν περίοδον, καθη ἔγενετο ἡ ζημία. Τούτῳ ἔχει ὡς ἀμεσον ἀποτέλεσμα νά μὴ είναι δυνατὸς ὁ καταλογισμὸς εὐθύνης καὶ ἡ δυνατότης ἀνακτήσεως καταδηθείσης ζημίας (Recovery). Πρὸς τούτο ἐπιβάλλεται ὅπως οἱ παραλήπται εξετάζουν τὸ ἐμπορευματοκιβώτιον ἄμα τῆς ἐκφορτώσει, ὕστε νά είναι δυνατόν, εὐθύς ἔξι ἀρχῆς, νά διαπιστωθῇ ἡ κατά τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου προσγεομένη ζημία.

Ἡ ὑπάρξις τῶν ἡδη προβλημάτων ἐπιβάλλει τὴν συνεργασίαν τόσον τοῦ ναυπηγικοῦ καὶ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου δον καὶ τῶν κατασκευαστῶν τῶν ἐμπορευματοκιβώτιων, δον, τέλος, καὶ τὴν τῶν φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν μετά τῶν Ἀσφαλιστῶν, ὁστε νά ἀποτελεῖται τὰς ἀσφαλείας ἀποτέλεσμα, καθιερωθοῦν δὲ ἐνιατοὶ νόμοι καὶ διατάξεις ἀφορῶσαι τὴν δι' ἐμπορευματοκιβώτιων διακίνησιν ἐμπορευμάτων.

ΝΙΚ. ΑΔΑΜΑΝΤΙΑΔΗΣ

Νησιωτικὸν κράτος, στερούμενον ἐπαρκῶν ιδίων πργῶν πρώτων ύλῶν ἡ Ἰαπωνία, ἀπέδειπν ἀνέκαθεν διὰ τὴν ἐπιδίωσίν της τὸ μὲν εἰς τὰς ἔξωθεν εἰσαγωγάς, τὸ δὲ εἰς τὴν ζωπροτέραν κίνησιν τοῦ ἔξαγωγικοῦ τῆς ἐμπορίου. Θεωρούσσα δὲ ὡς οὐσιώδεσταν παράγοντα διὰ τὴν ὑγια πρόσδον τῆς οικονομίας της, τὴν ὑπαρξίν ἔθνικον στόλου, ἐνεθάρρυν ποικιλοτρόπως τὴν δημιουργίαν τοῦ διὰ τῆς ἀσκήσεως κυρίως μιᾶς δανειακῆς κρατικῆς πολιτικῆς πάν αλλο ἡ φειδωλής.

'Υπὸ τὰς βασικὰς αὐτὰς προϋποθέσεις ὁ Ἰαπωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος, ἀπὸ τοῦ μηδενός, ἡ τῶν ἀσμάτων ὑπολειμάτων τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἔφθασεν εἰς τὰ 19.500.000 τ. γκρός τοῦ Ιουνίου τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Ἐν νέον Κυβερνητικὸν πρόγραμμα, σχεδιασθὲν τὸ τέλος τοῦ 1968, πρόεδρεψε τὴν ἐντὸν τῆς προσεχοῦς ἔξαετίας περαιτέρω διόγκωσιν τοῦ ἔθνικοῦ τοννάς κατὰ 20.500.000 τ. γκρός καὶ μάλιστα ὑπὸ δρους περιωρισμένης δανειοδήσης.

Καὶ προσδέπουσα εἰς τὴν διατήρησιν μιᾶς τοσοῦτον ἑκτεταμένης ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὑπὸ τὴν ἔθνικὴν σημαίαν, ἡ Κυβέρνησις εἶχε λάβει δύο κύρια ἀπαγορευτικὰ μέτρα: Δι' αὐτῶν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀπεκλείετο ἡ παρ' Ἰαπῶναν πλοιοκτητῶν ναυπήγησις πλοίων ἐπὶ τὰ δόπια θά ἐκαλύπτοντο ὑπὸ σημαίαν τινὰ εὔκολας, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἀπαγορεύετο ἡ εἰς τὰ ἔθνικὰ ναυπηγεῖα κατασκευὴ ἔνων πλοίων, ἐφ' ὃν ὑπῆρχον ἔξηρτημένα Ἰαπωνικὰ συμφέροντα, ἀναφέρομενα κυρίως εἰς τὴν ἀπασχολησίαν τῶν εἰς τὴν εἰσαγωγικὴν Ἰαπωνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν.

'Ἀλλ' ὅταν τὸ προβληθὲν ἔξαετὲς ναυτικὸν πρόγραμμα ἐσχεδιάζετο, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, αἱ προβλεπόμεναι εἰς τοννάς ἀνάγκαιοι είχον ὑπολογισθῆ ἐπὶ μιᾶς συντρητικῆς ἑκτιμηθείσης ἀναπτύξεως τῆς ἔθνικῆς οικονομίας. Τὰ πράγματα ἀπέδειξαν ὅτι ἡ οικονομία τῆς χώρας ἐνεφάνιζεν ἀνάπτυξιν, πολὺ ὑψηλοτέρων τῆς προβλεφθεῖσης. Πρόγυματι αἱ γενόμεναι εἰδικαὶ ἔρευναι δεικνύουν σαφῶς ὅτι ὁ ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ εἰσαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, ὑπερβαίνει κατὰ πολὺ τὸν ἀντίστοιχον ρυθμὸν ἀναπτύξεως τοῦ ἔθνικοῦ στόλου, πράγμα ὅπερ ὀδηγεῖ ἀσφαλῶς εἰς τὴν Ἑλλειψιν τῆς ἀναγκαίας χωρητικότητος διὰ τὸ

ἔγγυς μέλλον.

Καὶ εἰς τὸ ἀνακύπτον ἐρώτημα ἐὰν οἱ Ἰαπωνες ἐφοπλισταὶ θά ησαν εἰς θέσιν ν' ἀναλάβουν μόνοι των τὴν κάλυψιν τῶν περιτέρω ἀναγκῶν ὑπὸ τὸ σημερινὸν σχῆμα τῶν περιωρισμένων κρατικῶν δανείων καὶ τῶν ἀνωτάτων ὄριων τῆς οικονομικῆς τῶν ἀντοχῆς ἡ ἀπάντησις φαίνεται ἀρνητική καὶ μάλιστα μὲ τὴν πρόδειψιν, ὅτι ἡ οἰδηπότερον πέραν τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου ἐπέκτασις τοῦ στόλου, χωρὶς τὴν πλήρη κρατικὴν συμπαράστασιν, θα προεκάλει σοδαράς δυσχερείας εἰς τὴν οικονομικήν θέσιν των, τὴν ὅποιαν κατόπιν τόσων προσπαθειῶν, ιδικῶν των καὶ κρατικῶν, ἡδυνήθησαν οὗτοι ν' ἀποκτήσουν. 'Ως μόνη θεραπεία πρὸς τὸ παρὸν ὑποδεικνύεται ν' ἀφεθούν ἐλεύθεροι οἱ Ἰαπωνες ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ἀπόκτησιν ξένης χωρητικότητος κατασκευαζομένης ὑπὸ τοῦ γνωστοῦ δανειακοῦ δρους τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ναυπηγήσεων εἰς τὰ ἔθνικὰ ναυπηγεῖα. 'Ἄλλ' ὅπως είναι φυσικὸν ἡ λύσις αὐτῆς, ἐφαρμοζόμενη, θά παρασύρῃ μοιραίως εἰς τὴν κατάργησιν τῶν ὡς ἄνω ἀπαγορευτικῶν μέτρων, τόσον τοῦ ἀποκλεισμοῦ ναυπηγήσεων Ἰαπωνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ὑπὸ σημαίας εύκολίας, δον καὶ τῆς ἀπαγορεύσεως ναυπηγήσεως ξένων πλοίων μὲ ἔξηρτημένα Ἰαπωνικὰ συμφέροντα.

Τὸ ἐὰν αἱ νέαι αὐταὶ ἀπόφεις θ' ἀποτελέσουν τὴν ἐπίσημον Ἰαπωνικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος, δὲν είναι ἀκόμη γνωστόν. Βέβαιον πάντως θεωρεῖται ὅτι ἀν τούτο συμβῇ, ἡ πολιτικὴ ητοί θὰ διέπῃ τὰς βιομηχανίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν καὶ τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, θὰ είναι ἔξι δόκιμος νέας καὶ διάφορος. Οἱ Ἰαπωνες ἐφοπλισταὶ θὰ δύνανται νὰ στραφοῦν καὶ αὐτοὶ εἰς τὰς γνωστὰς σημαίας εύκολίας καὶ ἀκόμη οι κατασκευάζονται πλοία ὑπὸ ξένας σημαίας καλύπτοντα καὶ Ἰαπωνικὰ συμφέροντα (string - attached). 'Η χρηματοδότησις τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγήσεων θὰ διενεργήται βάσει τῶν γνωστῶν πιστοδοτικῶν ὥρων διὰ τὰς ναυπηγήσεις παρὰ ξένων ἐφοπλιστῶν.

Συμπέρασμα: Μετὰ μίαν ἔξαετίαν, βάσει τῶν σημερινῶν δεδομένων, ὁ Ἰαπωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ καταλάβῃ τὴν πρώτην θέσιν μεταξύ τοῦ παγκοσμίου 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Telegrams : NIKAS

Telephones : Offices 5253
5254

Residences : Director - 4456
Manager - 741803

P. O. Box 750

LONDON AGENTS

C. R. KNIGHT & Co.

101 Leadenhall St.

LONDON E.C.3.

N. Kassimatis, Ltd.

SHIPPING AGENTS - SHIPCHANDLERS - COLD STORAGE CHAMBERS
EXPORTERS - IMPORTERS

Bankers :

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

LOURENCO MARQUES

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΛΟΡΕΝΤΖΟ ΜΑΡΚΕΣ

OFFICES WAREHOUSES AND COLD STORAGE CHAMBERS
19 Rua da Electricidade — 62 Av. Alvaro Cabral

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

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

ΥΠΟ

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1963 ΠΑΡΑ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ :

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

“Η ΙΟΝΙΚΗ” ΑΝΩΝ. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

“ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΕΛΛΑΔΟΣ”

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΕΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

Νέα Γραφεία εν Λονδίνω: AFRICA HOUSE 44-46, LEADENHALL ST.

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

Γραφεία της Κοινοπραξίας εν Αθήναις :

Παρά τη Ασφαλιστική Έταιρεία “Ο ΦΟΙΝΙΞ” δδός Σοφοκλέους 11

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

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ 1970

Άποδεικνύεται ότι μελετάται μὲν πᾶσαν περίσκεψιν καθέ την προγραμματισμός τού Ο.Λ.Π., ιδίως δὲ εἰς διάφορες εἰς τὸν προγραμματισμὸν ἐπενδύσεων, ὡς ποιὸς λόγω τοῦ μακροτούσου χρακτήρος του, εἶναι πάντα εὐάλωτος καὶ δύναται νὰ υφίσταται μεταβολάς, ἀναλόγως τῶν ἀσταθμήτων συνθηκῶν, αἱ ὄποιαι ισχύουν καὶ ἐπρεάζουν τὸν λιμένα. Οὔτω, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἐπεφύλαχθη νὰ ἐκδόῃ ἀπόφασιν ἔγκριτικὴν τοῦ προγράμματος ἐπενδύσεων 1970, μολονότι οὕτος περιλαμβάνεται, λεπτομερώς, εἰς τὰς ἐπενδύσεις τῆς τετραετίας 1969-1972.

Συγκεκριμένως, διὰ τὸ σύνδολον τῶν ἐκτελεσθησομένων λιμενικῶν ἔργων, διὰ τὴν τετραετίαν 1969-72 ἔχει προβλεφθῇ συνολικὴ δαπάνη 216.730.000 δρ., ἐκ τῶν ὁποίων 64.300.000 δρ. διὰ τὸ 1970. "Ετεραι πιστώσεις συνολικοῦ ὑψους 89.800.000 δρ. θὰ δαπανηθοῦν ἐπένδυση τοῦ 1970 δι' οἰκοδομικοῦ ἔργου καὶ 13.000.000 δρ. δι' ἔργου ὁδοποιίας τοῦ λιμένος.

Τὰ κυριώτερα ἐκ τῶν ἔργων, τὰ ὅποια θὰ ἀρχίσουν ἐκτελούμενα ἐπένδυση τοῦ 1970 εἶναι ἡ προβλήτη IV προϋπολογισμοῦ 23.000.000 δρ., τὸ μέγαρον τοῦ Ο.Λ.Π. προϋπολογισμοῦ 35.000.000 δρ., τὸ ὅποιον θὰ ὀλοκληρωθῇ κατὰ τὸ 1972, ἐκβραχισμοὶ καὶ διαμόρφωσις περιοχῆς Ξεβερίου προϋπολογισμοῦ 5.000.000 δρ. κλπ.

Ἐκ τῶν υστέρων, ὡς ἡτο φυσικόν, παρετηρήθη ὅτι τὸ πρόγραμμα ἐπενδύσεων τοῦ ἔτους 1970 ἀπήτει ὥρισμένας τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις, διότι ὥρισμέναι ἐξελίξεις ἐπέβαλον τοῦτο, ὡς ἡ ἔναρξις τακτικῆς γραμμῆς κοντένερες μεταξὺ Βενετίας - Πειραιῶς, ἡ δημιουργία ἀποταμευτικῶν χώρων κ.α. Τὸ θέμα, συνεπῶς, δὲν ἔρριφθη εἰς τὰς καλένδας, ἀλλὰ ἀνεβλήθη ἡ λῆψις ἔγκριτικῆς ἀποφάσεως ἐπ' αὐτοῦ, προκειμένου νὰ ἐπέλθουν αἱ δέουσαι μεταβολαῖ.

ΑΙ ΠΑΛΛΕΤΑΙ

Εἰσήχθη, πλέον, κανονικῶς εἰς τὸν λιμένα καὶ ἡ ξυλίνη παλλέτα, ὡς ἀπαραίτητον ἔργολειον φορτοεκφορτώσεως. Ή παλλέτα

ἡ ὁποία χρησιμοποιεῖται εἰς κοινὰς ἔργασίας φορτοεκφορτώσεων καὶ ἡ εἰδικὴ παλλέτα, ἡ ὁποία «παλλεταρίζει» τὰ φορτία ἐντὸς τῶν κυτῶν τῶν πλοίων. Οὔτω, τὴν 30ην Σεπτεμβρίου ἔλλιπεν ἡ προθεσμία παραλαβῆς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. 1.000 παλλέτων, τῶν ὅποιων τὴν προμήθειαν εἶχεν ἀναλάβει ἡ A.E. «Γ. Μπέλης καὶ Υιοί», ἐνώ ἐτέρων 1.000 τεμαχίων τὸ πρακτορεῖον Φραγκοπούλου.

Τὰ φορτία θὰ είχον ἀφιχθῆ ἐνωπότερον, εἰς Πειραιά, καθυστέρησαν ὅμως διότι κομίζονται ἀνευ ναύλου καὶ συνεπῶς δὲν ἦτο δύναται ἡ φόρτωσίς των εἰς ἐν καὶ μόνον πλοίον, διὰ λόγους οἰκονομικούς.

'Απὸ διετίας τὸ θέμα παλλέτα ἥρχισε νὰ ἀπασχολῇ τὸν 'Οργανισμόν, ἀφ' ὅτου, δοκιμαστικῶς, ἐπραγματοποιήθη ἡ πρώτη ἐκφόρτωσις ἀπὸ πλοίον μὲν πλευρικάς θύρας. Τότε, διεπιστώθη, ὅτι ἡτο πολύτιμος καὶ ἡ χρησιμοποίησίς παλλέτας κύτους.

Πράγματι, ἡ ὁμοχειρία ἡ ὁποία είχε διατεθῆ, είργασθη μόνον κατὰ τὸ ἡμισυ τοῦ χρόνου, ὡς ὁποῖος τῆς προσεφέρετο δι' ἐκφόρτωσιν κατὰ τὸ παλαιόν σύστημα.

Εἰς κατασκευὴν παλλέτων, νομίζομεν, ἔχει προβή καὶ ὁ ἕδιος ὡς Ο.Λ.Π., διὰ τῶν συνεργείων του. Πρόκειται περὶ ξυλίνων, βεβαίως, παλλέτων καὶ ὅχι κύτους. 'Ο ἀριθμὸς τῶν κατασκευασθείσων, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., παλλέτων, ἀνέρχεται εἰς 2.000 καὶ θὰ ἐπαυξηθῇ, ὑποθέτομεν.

ΤΑ ΚΟΝΤΕ·Ι·ΝΕΡΣ

'Ο 'Ιταλός ἐφοπλιστής κ. 'Αντρέα Μερτζάριο, ἐπέτυχε νὰ συστήσῃ τὴν πρώτην, τακτικὴν γραμμὴν κοντένερες, μεταξὺ Βενετίας καὶ Πειραιῶς καὶ κυριώτερον νὰ προκαλέσῃ τὴν θέσπισιν νέου τιμολογίου, μὲ εἰδικάς διευκολύνσεις. Οὔτω, τὸ πρώτον πλοίον κοντένερες, τῆς πρώτης τακτικῆς γραμμῆς, θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τὴν 6ην 'Οκτωβρίου. Τὸ σκάφος αὐτὸν ὀνομάζεται «Κάμπο Ντέ Γκαλφο», εἶναι φέρμο μπὼτ καὶ ἔχῃθε τῶν ναυπηγικῶν κλινῶν τὴν 20ην Σεπτεμβρίου, ἀφοῦ ὑπέστη ὥρισμένας μικρομετασκευάς, διὰ νὰ καταστῇ κατάλληλον, πρὸς φόρτωσιν ἐμπορευματοκινῶτιν. Τοῦ σκάφους αὐτοῦ θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ δρομολόγησις ἐπέ-

ρου, διομαζομένου «Κάμπο Ντέ Λεβάντε», δομού τύπου, φέρνει καὶ αὐτοῦ.

Εἰσερχόμεθα, λοιπόν, εἰς τὴν περίοδον τῶν κοντένερες καὶ διὰ τὸν Πειραιά, τῶν ὅποιων ἡ πολυζητημένη πλεονεκτικότης, ἔναντι τῶν συνήθων φορτηγῶν, θὰ δοκιμασθῇ καὶ ἐδῶ πρακτικῶς.

'Αναμένονται, βεβαίως, ἔξελίξεις εἰς τὸν τομέα τῶν κοντένερες. Διότι ἡ ἐγκαίνιασθησμένη γραμμή, ἐνώ ἐπιτύχη, ἀσφαλῶς δὲν θὰ παραμείνῃ ἡ μόνη.

Τὸ ὅτι θὰ δημιουργηθῇ ρεῦμα κοντένερες εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα συμπεραίνεται καὶ ἐπὶ τῶν ἔργων, τὰ ὁποῖα ὡς Ο.Λ.Π. ἐκτελεῖ ἡδη εἰς τὴν περιοχὴν πρώην ναυπηγείων Βασιλειάδη, διὰ τὰ ὁποῖα μάλιστα, θὰ διατεθοῦν, συνολικῶς, πιστώσεις ἀνω τῶν 30.000.000 δρ., διὰ διαμορφώσεις καὶ μηχανικὸν ἔξοπλισμόν.

Παραλλήλως, ἔχει ἐκδηλωθῆ, κατὰ καιροὺς μέγα ἐνδιαφέρον διὰ τὴν δημιουργίαν, μάλιστα, εἰδικῆς βάσεως κοντένερες, ἡ ὁποῖα θὰ δημιουργήτη τὴν ὑπόδομήν διά μιαν βαθείαν μεταβολὴν εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας, μέσω τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

Τὰ γενικὰ καὶ ἐκκρεμῆ θέματα τοῦ λιμένος ἐτέθησαν ὑπὸ παρακολούθησιν καὶ μελέτην, ὑπὸ εἰδικού κλιμακίου ὑπαλλήλων τοῦ ΦΟΙ.Ο.Λ.Π., οἱ ὁποῖοι ἐστελέχωσαν ἐν νέον γραφείον «Ἐπιχειρησιακῶν 'Ερευνῶν». Μεταξὺ τῶν ἑτέρων σοδαρῶν ἔργασιών τοῦ ἐν λόγῳ γραφείου περιλαμβάνεται καὶ ἡ μελέτη τοῦ θέματος δημιουργίας 'Επιτελικού Γραφείου 'Εκμεταλλεύσεως, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἔρευναν τοῦ ἐμφανιζομένου παθητικοῦ, ἀπὸ δεκαετίας τώρα, εἰς τὴν λειτουργίαν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος. Μάλιστα, ιδιαιτέραν εύαισθησίαν ἔπειδειξεν ἐπ' αὐτοῦ ὡς στρατηγὸς Οἰκονόμου, ὡς πρὸς τὰ ἔρευνητα προβλήματα τοῦ λιμένος καὶ τὰς δεούσας λύσεις.

Τὸ Γραφείον 'Υπηρεσιακῶν 'Ερευνῶν θὰ ἐπισημάνῃ, εἰς πρώτην φάσιν τὰ προβλήματα τῶν ὑπερστῶν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ εἰς δευτέραν προβλήματα τοῦ λιμένος, αἱ δὲ σχετικαὶ ἐκθέσεις θὰ τεθοῦν ὑπὸ ὄψιν τῆς οἰκονομοτεχνικῆς καὶ δργανωτικῆς ἐταιρίας «Ι.Ο.Α.Ρ. 'Ελλάς Ι.τ.δ.», εἰς τὴν οποῖαν ἀνετέθη ἀντί ποσοῦ 1.800.000 δρ., τὸ ἔργον τῆς συντάξεως μελέτης ἀναδιογανώσεως τῶν ὑπερεστῶν Ο.Λ.Π. Εἰς δευτέραν φάσιν θὰ ἀρχίσῃ ἡ διερεύνησις τῶν προβλημάτων, τῶν διαφόρων λειτουργῶν τοῦ λιμένος, προκειμένου αὗται νὰ λειτουργοῦν περισσότερον ἀποδοτικῶς. 'Υφισταται, μάλιστα, ἡ προοπτική προκηρύξεως διεθνούς διαγωνισμού, διὰ τοῦ ὁποίου θὰ μετακληθοῦν ξένοι ἐμπειρογνόμονες νὰ μελετήσουν τὸν λιμένα.

Τοιαῦται ἀπόπειραι είχον καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἐπιχειρησή, ἀλλὰ είχον ὅμως παραμείνει μόνον «ἀπόπειραι», δίχως νὰ λάβουν σάρκα καὶ ὄστα. Βλέπομεν, τώρα, νὰ ὑλοποιήσαι ἡ ίδεα τῆς ἀναδιογανώσεως τῶν τε προβεστῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ τῶν λειτουργῶν τοῦ λιμένος, ὡστε ὅχι μόνον νὰ ἐκλείψῃ ἡ περὶ τὰ 20.000.000 δρ. ὑφισταμένη ἐπίσηση παθητικής τῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἀλλὰ ἀντ' αὐτῆς νὰ δημιουργηθοῦν νέοι ὄροι ὡς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν μηχανικῶν μέσων καὶ ἔργαλείων, τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων καὶ τοῦ ἐμφύου δυναμικοῦ, νὰ ἐπιτευχθοῦν νέαι ἐπιδόσεις εἰς τὰς ἀποδοσίεις καὶ νὰ καταστοῦν ἀπλούστεροι οἱ χειρισμοὶ τῆς φορτοεκφορτώσεως πρὸς μείωσιν τοῦ χρόνου καὶ τοῦ κόστους αὐτῶν.

"Έχομεν, ὀστόσον, τὴν ἀντίληψιν ὅτι τὸ Γραφείον 'Ἐπιχειρησιακῶν 'Ερευνῶν» πρέπει νὰ ἐμπλουτισθῇ καὶ μὲν ἔναν ἡ δύο παλαιοίσι τοῦ ΦΟΙ.Ο.Λ.Π., οἱ ὁποῖοι νὰ ἔχουν, ἀλληλοδιαδόχως, ὑπηρετήσεις εἰς ὅλας τὰς λειτουργίας τοῦ λιμένος.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & Co.

A. ΣΥΛΑΣ -

HAMBURG: H. TILLMANN

BREMEN: G. BERGMANN

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

4.E. EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Holzbrücke 7	Tel. 363321 Telex 0211007 0215671 0215333	BRAKE Norderdellch 4-5	Tel. 510 via Priv. 510 0244151
BREMEN 1 Wegesende 3-4	Priv. 2290860, 462228	NORDENHAM P. O. Box 98	Tel. 811 via Priv. 881 0244151
BREMERHAVEN Kaisergarten	Tel. 310424 Telex 0244151	EMDEN Am Delft 34	Tel. 20268 via Priv. 20268 027821
WILHELMSHAVEN Ebertstr. 124	Tel. 40091 Telex 40093	Tel. 26235 Telex 26236	Tel. 26235 Telex 0253375

TELEGRAMS " E R M I S "

• Represented also at LÜBECK & KIEL

νος. Διότι άπαιτείται, όπωσδήποτε και ή πείρα, κατά την έρευναν των λιμενικών προβλημάτων.

Ο «MEIZΩΝ» ΚΑΙ Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ζήτημα τοῦ λιμένος Πειραιώς, εἴτε πρόκειται περὶ μείζονος, εἴτε περὶ μὴ μείζονος, είναι πάντοτε έπικαιρον. Καὶ καλεῖται ἔκαστος νὰ εἰσφέρῃ τὴν ἐκ καλῆς πίστεως γνώμην του, μὲ τὴν ἐπιδιόφορον ἐπιδίξιν νὰ διαφωτισθῇ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὸ θέμα, προκειμένου ν' ἀποφασισθῇ τὸ πρακτέον καὶ ν' ἀποκρυσταλλωθῶν σχέδια, τὰ διοικήσιν τὴν δριστικήν του μορφὴν δι' ἀρκετὰ ἑτη. 'Ἐπὶ τῇ δάσκαι τοῦ ἐσχάτως κυκλοφορήσαντος τόμου περὶ τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ 1968, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., θὰ τολμήσωμεν καὶ ἡμεῖς νὰ φέρωμεν τὴν συζήτησιν ἐπὶ τῶν ἀδιαμφισθῆτων στατιστικῶν δεδομένων, τὰ διοικήσια μᾶς προσφέρει ή ἔσαιρετος, δύον καὶ πολύτιμος ἐπήσις αὐτὴ ἔκδοσις. 'Η χρησιμοποιήσις τῶν στατιστικῶν δεδομένων εἰς τὸν τόπον μας ἀτυχῶς δὲν ἔχει λάβει τὴν ὀφειλομένην ἔκτασιν. 'Ἐν τούτοις, είναι αὐτῇ ἀσφαλῆς δόγμας ἐπὶ τοῦ πρακτέου.

Δὲν θὰ καταπονήσωμεν τὸν ἄναγνωστην μὲ πολλοὺς «άνιαρους» ἀριθμούς, δύον καὶ δύο εἰναι πολύτιμοι. Θὰ ἀποσπάσωμεν μόνον δύον μᾶς χρησιμέυουν νὰ φωτίσωμεν τὸ θέμα τῆς σχεδιαζομένης ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος ἀπὸ τῆς σκοπιάς των, τολμῶντες νὰ διαπιέσωμεν τὰ ἔρωτήματά μας πρὸς τοὺς ὑπευθύνους.

Λοιπόν:

Α') Κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἑτη παρουσιάζεται μείωσις τῶν εἰσαγο - ἔξαγομένων ἐμπορευμάτων διὰ τοῦ λιμένος (1966: 9.491.195 τόν. 1967: 8.657.144 τόν. 1968: 8.492.300 τόν.), μείωσις τῶν κατάπλων -

ἀπόπλων πλοίων ἐσωτερικοῦ - ἔξωτερικοῦ (1966: 41.093, 1967: 42.777 — διαγώνερον τονώντας κατὰ 2.357.389 τόν. — 1968: 40.736 πλοία), καὶ μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀφικνουμένων - ἀναχωρούντων ἐπιβατῶν (1966: 4.269.958, 1967: 3.971.214, 1968: 4.196.995). Θὰ ἡτο δυνατόν νὰ θεωρηθῆ, ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς ἔλαβε τὴν κατιούσαν, ἀφοῦ ἐπὶ τρία συνεχῆ ἑτη οἱ τρεῖς ἀριθμοὶ, ἐμπορευμάτων - πλοίων - ἐπιβατῶν, παρουσιάζουν μείωσιν. Λαμβανομένους ὅμως ὑπὸ δύον τοῦ κλειστίματος τοῦ Σουέζ, καθὼς καὶ τῶν γενικωτέρων ἀντισχιῶν ἐκ τῆς Μεσοανατολικῆς κυρίως καταστάσεως (μείωσις ἐπιβατῶν ἀνατολικῆς Μεσογείου 38, 71%), ἀλλὰ καὶ (διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν;) τῆς ἐπιθέσεως ἑναντίον τῆς 'Ἐλλάδος τοῦ διεθνοῦς κομμουνισμοῦ καὶ τῶν συνυδοπόρων του, τὸ φαινόμενον αὐτὸν τῆς μειώσεως δέον νὰ θεωρηθῇ παροδικόν, μὴ ἔχον τὴν δύναμιν ἔξαγωγῆς συμπεράσματος περὶ μονίμου καύμψεως. 'Ηδη ἀλλως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἔλαβε τὴν ἀνιούσαν. 'Ἐπομένως δὲν θὰ πρέπει νὰ ληφθοῦν οἱ παροδικοὶ αὐτοὶ μειωμένοι ἀριθμοὶ ὑπὸ δύον κατὰ περὶ τοῦ μέλλοντος πρόβλεψιν.

B') 'Ἐπανερχόμεθα εἰς τοὺς ἀριθμούς: Κατέπλευσαν πλοῖα 20.375

Κάτω τῶν 250 κόρων 7.922

Κάτω τῶν 500 κόρων 4.690—12.612

Περίπου 62% τῶν καταπλεόντων πλοίων εἶναι σχετικῶς μικρᾶς χωρητικότητος.

'Ἐκ τῶν καταπλευσάντων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ:

ἔμφορτα 3.216

ἄνευ φορτίου 1.831—5.047

Περίπου 57%, ἄνευ φορτίου.

Κίνησις ἐμπορευμάτων.

Διάφορα ἐμπορεύματα 4.313.823 τόν.

Πετρέλαιον 4.086.174 >
Γαϊάνθρακες 92.303 >
'Η κίνησις ἐμπορευμάτων διαμοιράζεται, σχεδόν ἔξι τοσού, μεταξὺ πετρελαιοειδῶν καὶ διαφόρων ἐμπορευμάτων.

Εἰσαγωγαί, ἐσωτ(ο)κού - ἔξωτ(ο)κού 77,82%

'Εξαγωγαί, » » 22,18%

'Ο λιμὴν είναι βασικῶς εἰσαγωγικός.

'Ἐκ τῶν ἀνωτέρω κυρίων εἰσαγωγῶν:

1η ὄρυκτά, κάστιμα, λιπαντικά.

2α τρόφιμα, ζῶα.

3η βιομηχανικά είδη.

4η χημικά είδη.

5η πρῶται υλαι μὴ ἔδωδιμοι.

(Τὰ λοιπά είδη, εἰς μικροτέρας ποσότητας).

Αἱ κύριαι εἰσαγωγαὶ ἀναφέρονται ὄρυκτά - βιομηχανικά - χημικά, πλὴν τροφῶν.

Γ') 'Ἐπιβάται:

'Εξωτερικού 602.389

'Εσωτερικού 1.929.303

'Αργοσαρανικού 1.655.303

Σαλαμίνος 1.516.729

(δὲν περιλαμβάνεται εἰς τὰ γεν. σύνολα).

Αὐτοὶ εἰναι οἱ ἐνδεικτοὶ ἀριθμοὶ τοῦ εἰδους τῶν πλοίων, τῶν ἐμπορευμάτων, τῶν ἐπιβατῶν (παράγραφοι Β' καὶ Γ'). Τοὺς ἀνακεφαλαιώνομεν:

1) Μέγα ποσοστὸν πλοίων μικρᾶς χωρητικότητος.

2) Μέγα ποσοστὸν πλοίων ἄνευ φορτίου.

3) Κατανομὴ τῶν εἰσαγωγῶν κυρίως μεταξὺ πετρελαίου καὶ διαφόρων ἐμπορευμάτων.

4) Εἰσαγωγαὶ τέσσαρας φοράς περισσότεραι τῶν ἔξαγωγῶν.

**MARYLAND
SHIPBUILDING &
DRYDOCK COMPANY**

REPAIR SERVICES 2400 hrs.

4 FLOATING DRYDOCKS • CONTAINER SHIP CONVERSIONS
HANDLING 70,000 DWT VESSELS • JUMBO TANKER CONVERSION
2,500 SKILLED WORKMEN — 3 SHIFTS • NEW SHIP CONSTRUCTION
98 ACRE PLANT & YARD FACILITIES • ENGINEERING & DESIGN DEPARTMENT
INDUSTRIAL PRODUCTS DEPARTMENT

**MARYLAND SHIPBUILDING
& DRYDOCK COMPANY**

Subsidiary of Fruehauf Corp.
2900 Childs Street, P.O. Box 537
Baltimore, Maryland 21203 Tel: 301 355-0500
Telex #301 355-4150 Cable MARDOCKO, Baltimore

One Broadway,
New York, N.Y. 10004
Tel: 212 344-0934
Telex #212 571-0361
Cable MARDOCKO, N.Y.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Μεταλλεύματα και Γαιάνθρακες

ΚΑΙ ΣΚΑΦΗ 350.000 ΤΟΝ.

Κατά τὰ τελευταῖς δύο ἔτη αἱ αὐξουσαι ἔξαγωγαι σιδηρομεταλλεύματων ἔχουν ἀνυψώσει τὰ σιδηρομεταλλεύματα εἰς τὴν δευτέραν μετά τὸ ἔριον θέσιν εἰς τους πίνακας τῶν Αὔστραλιανῶν ἔξαγωγίμων προϊόντων.

Ἐξαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματων ἔξ Αὔστραλίας λαμβάνουν χώραν πρὸς τὴν Δυτικήν καὶ Ἀνατολικήν Εὐρώπην καὶ πρὸς τὴν περιοχὴν τῆς ἀκτῆς Εἰρηνικοῦ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἀλλὰ ὁ κύριος πελάτης τῆς Αὔστραλίας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν εἶναι καὶ θὰ εἶναι ἔτι περισσότερον εἰς τὸ μέλλον ἡ Ἰαπωνία.

Ἐπὶ συνόλου Αὔστραλιανῶν πρὸς Ἰαπωνίαν ἔξαγωγῶν 823.200.000 δολαρίων, τὰ σιδηρομεταλλεύματα (καὶ ὑπὸ συμπετυκωμένην μορφὴν) ἀντεπροσώπευσαν ποσὸν 115.800.000 δολαρίων καὶ αὐξησιν 73,5% κατὰ τὰ δύο τελευταῖα δημοσιοικονομικὰ ἔτη.

Κατὰ σύνοδον τοῦ Αὔστραλιανοῦ Ἰνστιτούτου Ὁρυκτῶν καὶ Μεταλλουργίας, εἰς Σίδινεύ τὸν παρελθόντα Αὔγουστον, δικαγούητης τῆς Μεταλλουργίας εἰς τὸ Πανεπιστήμιον Τοχούκου. Τασάκου Φούδα διετύπωσε τὴν πρόδηλην, ὅτι αἱ πρὸς Ἰαπωνίαν αὐξουσαι ἔξαγωγαι Αὔστραλιανῶν σιδηρομεταλλεύματων θὰ συνεχισθοῦν καὶ μάλιστα μὲ ἐπιταχινόμενον ρυθμόν. Οὕτως, ἐνῷ αἱ σχετικαὶ ἔξαγωγαι τοῦ 1968 ἀντεπροσώπευσαν τὰ 23% τοῦ συνόλου τῶν Ἰαπωνικῶν ἀναγκῶν εἰς σιδηρομεταλλεύματα, τὸ 1972 προβλέπεται, ὅτι ἡ Αὔστραλία θὰ θεραπεύσῃ τὰ 40% τῶν τοιούτων Ἰαπωνικῶν ἀναγκῶν.

Ἡ ἀνωτέρω ἀνοδικὴ ἔξελιξις συνεπάγεται, ὅμως, καὶ παράλληλον ἔξελιξιν ἄλλου ζωτικῆς σημασίας παράγοντος, τοῦ διὰ μπάλκ κάρριερς μεταφορῶν καὶ δὴ καθ' ὃν χρόνον ἥρχισεν εὐρίσκουσα ἑφαρμογὴν ἡ μέθοδος «Μαρκόνα» εἰς τὰς μεταφοράς ἀπὸ τὰ σιδηρομεταλλεία Μαρκόνα εἰς Ρίο Ρότος τῆς Νότιου Αμερικῆς, διὰ φορτώσεως τοῦ σιδηρομεταλλεύματος ἐπὶ τῶν μπάλκ κάρριερς ὑπὸ ρευστοποιημένην μορφὴν.

Οἱ χαρακτηρισμὸς πλοίου ὡς «μπάλκ κάρριερ ἀποτελεῖ σχετικὴν ἔννοιαν. «Οταν ἥρχισαν λειτουργοῦντα τὰ μεταλλεία τῆς περιοχῆς Πιλαμπάρα τῆς Β.Δ. Αὔστραλίας, τὰ μπάλκ κάρριερς 68.000 τόνων ἔθεωροῦντο ὡς γιγαντιαῖς. Οἱ λιμῆν Χέντλαντ, δὲ ὅποιος ἔξυπρετεῖ τὰ μεταλλεία Μάουντ Νιούμαν τῆς Β.Δ. Αὔστραλίας, θεωρεῖται δὴ ὡς μικρός καὶ διευρύνεται διὰ τὴν ὑ-

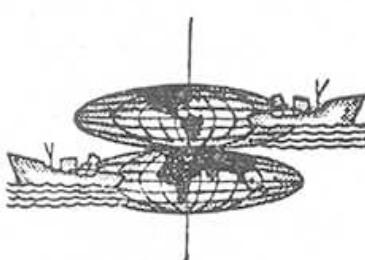
ποδοχὴν μπάλκ κάρριερς 100.000 τόνων. Ο στόχος τῶρα εἶναι τὰ μπάλκ κάρριερς 350.000 τόνων καὶ αἱ πιθανότητες, ὅτι ἡ πρὸς τὰ ὑπεργιγαντιαῖς αὐτὰ σκάφη στροφῇ θὰ εἶναι ταχυτέρα τῆς προηγηθείσης μεταβάσεως ἀπὸ μπάλκ κάρριερς τῶν 68.000 τόνων εἰς τοιαῦτα τῶν 100.000 τόνων.

Οὕτερα ἔτι ἐμφανίζονται τὰ σχετικὰ ἐκραγδαῖς ἔξελιξεων καὶ προσπτικῶν τοῦ μέλλοντος προβλήματος εἰς ἄλλους λιμένας ὡς τὸν Νταμπίερ, τοῦ ἔξυπρετούντος τὸ συγκρότημα Χαμερσλέϋ, εἰς τὴν Β.Δ. Αὔστραλίαν ἐπίσης.

Τὸν παρελθόντα Αὔγουστον ἐγνώσθη, ὅτι τὸ συγκρότημα Χαμερσλέϋ ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ πρόδηλημα δημιουργίας λιμένος φορτώσεως τῶν σιδηρομεταλλεύμάτων του ἐπὶ μπάλκ κάρριερς 350.000 τόνων. Συγκρότημα πέντε Ἰαπωνικῶν χαλυβουργικῶν ἐπιχειρήσεων ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν κατασκευὴν λιμένων νὰ δεχθοῦν μπάλκ κάρριερς 350.000 τόνων καὶ δὴ κατασκευάζουν δύο τοιούτους λιμένας. Ἀποστολή τοῦ συγκρότηματος αὐτοῦ, τὸ ὅποιον ἐνδιαφέρεται διὰ πραστικήν 10.000.000 τόνων σιδηρομεταλλεύματος, ἐπεσκέψθη προσφάτως τὴν Δυτικὴν Αὔστραλίαν καὶ ἀπέρριψεν ἐνδιάμεσον λύσιν Χαμερσλέϋ περὶ δημιουργίας παρακτίου βάσεως φορτώσεως, συνδεομένης μὲ τὴν Ἑράν δι' ὅδου ἐπὶ ἐπιχωματώσεως καὶ διώρυγος μήκους 15 μιλίων πρὸς τὴν θάλασσαν, δυναμικότητος ὑποδοχῆς σκαφῶν 150.000 τόνων μόνον!

Ἐπίσης αἱ κατὰ τὸ 1973 ἀνάγκαι τῆς Ἰαπωνίας εἰς γαιάνθρακας διὰ τὴν παραγὴν χάλυβος προβλέπεται, διὰ τὰς τάξεις τῶν 60.000.000 τόνων καὶ διὰ τὸ δημιουργοῦσαν διάστημα τῆς πορότητος θὰ εἰσαχθῇ ἐξ Αὔστραλίας. «Ηδη, ἡ Νέα Νότιος Ουαλία καὶ ἡ Κουήνσλαντ εἶναι πιθανὸν νὰ προμηθεύσουν τὸ δημιουργοῦσαν εἰς γαιάνθρακας ἔξαγωγῶν τῆς Ἰαπωνίας διὰ τὸ 1969.

Τὸ σύνολον τῶν πρὸς Ἰαπωνίαν ἔξ Αὔστραλίας ἔξαγωγῶν γαιάνθρακος διὰ τὴν περίοδον 1968-69 δίδεται ὡς 13.800.000 τόνων, ἐξ ὧν οἱ 9.700.000 προηλθόν ἐκ τῆς Νιού Σάουθ Οὐέστλι καὶ οἱ 4.100.000 τόνοι έχοντα τὴν προέλευσιν τῶν ἐκ τῆς Κουήνσλαντ. Σημειωτέον, διὰ τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὴν περίοδον 1961-62 ἔξαγωγῶν Αὔστραλιανῶν γαιάνθρακων πρὸς Ἰαπωνίαν είχεν ἀνέλθει εἰς 3.300.000 τόνους μόνον.



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.,

Sub-Agencies : Yenbo - Giza - Dammam
Jeddah, S. Arabia

Directors : ANDREAS ELLINAS

MICHAEL ELLINAS

For Best Service, Quick
Despatch, Competitive Rates

Ο,ΤΙ ΤΩΡΑ ΜΑΣ ΛΕΙΠΕΙ

Σύντομον χρονικόν τοῦ «Οσπηταλίου τῶν Γεμιτζίδων»

Συνεργάτης μας μᾶς ἀπέστειλε τὸ κατωτέρω χρονικόν, ποὺ ἀναφέρεται εἰς τὸ πρὸ δύο αἰώνων ἰδρυθὲν ἐν Κων] πόλει Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον. Τὸ θέμα εἶναι ἐπίκαιον καὶ ἡ ἀφήγησις διδακτικὴ. Τὴν παραβούμενην.

Τὸ ἔλληνικόν ναυτικὸν παρελθὸν παραμένει πάντοτε πλουσία πηγὴ ἐμπειρίας, ίδιως δταν πρόκειται νὰ ἑπανάλλωμεν ἔργα, ποὺ οἱ πρόσφατοι ἡ οἱ ἀπώτεροι πρόγονοι μας ἐπραγματοποίησαν. 'Η ἀπὸ τινος χρόνου ἐκδηλωθεῖσις ζωηρὰ ἐπιθυμία εὐγένων τινῶν ἐφοπλιστῶν, διὸς ἰδρύουσιν εἰς τὴν 'Ελλάδα ἐν ναυτικὸν νοσοκομεῖον, προσφορὰν ἀνταποδοτικὴν τῆς γονίμου συνεργασίας των μετὰ τῶν ναυτικῶν μας, φέρει εἰς τὴν μνήμην μας ἐν ἄλλῳ ἔλληνικον ναυτικὸν νοσοκομεῖον.

Πρόκειται περὶ τοῦ «Οσπηταλίου τῶν Γεμιτζίδων», ποὺ ἰδρύθη τὸ 1762, εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν, διὰ τοὺς ἀρρώστους ναύτας καὶ ναυτιλιῶντας.

Τὰς σχετικὰς πληροφορίας ἀρρύθμεθα ἀπὸ τὸν ιστορικὸν Κων. Σάβαν καὶ τὸ ἔξαρτον συγγραφέα Βασ. Β. Σφυρόδερα. Εἰς τὸ ἔργον του «Νεοελληνικῆς Φιλολογίας Παράρτημα» δ. Κ. Σάβας ἀναδημοσιεύει εὐρεῖαν περικοπήν, ἐνὸς κειμένου, ποὺ συνέταξεν δ. Κωνσταντινούπολίτης Ιατρὸς Σέργιος 'Ιωάννου καὶ ἐπιγράφεται «Ἀναίρεσις Νοσοκομεϊακῆς Ἀναφορᾶς καὶ ἐκύπερος ἀρθρῆς — δωρεάν — τὸ 1805. Αὐτὴ ή «Ἀναίρεσις», μεταξὺ ἄλλων — ίδιως ἐπικρίσεων, ποὺ διατυπώνει κατὰ τῆς λειτουργίας καὶ τῆς θεραπευτικῆς μεθόδου, ποὺ ἐφορμόδετο εἰς τὸ "Ιδρυμα — ἀναφέρει δτι:

«Τὸ ἐν Γαλατᾶ νοσοκομεῖον, πάλαι ποτὲ «Οσπηταλίου τῶν Γεμιτζίδων, κοινῶς λεγόμενον, ἐκτίσθη δαπάναις καὶ ἔξδοις (SIC) τοῦ περιβόητον Σταυράκογλου, διὰ νὰ εἰσέρχωνται καὶ ἐπισκέπτωνται ἐν αὐτῷ οἱ πτωχοί ἀσθενεῖς ναυτικοί. Μετὰ τὸν θάνατον τοῦ κτήτορος ἀνεδέχθη τὴν τούτου ἐπιπρόστειν δὲν ἔμακαριά τῇ λῆσει Δημ. Σκαναβῆς... 'Η φιλανθρωπία καὶ διάπυρος ζῆλος ὑπὲρ τοῦ γένους δύο εὐπατριδῶν δύμογενῶν, διεφύλαξε καὶ διέσωσεν ἀπὸ τὰ ναυάγια τοῦ καιροῦ τὸ ἐν Γαλατᾷ τῶν πτωχῶν καταφύγιον. Τώραντε εἰς δῆμην τὴν βασιλεύουσαν δὲν ὅριστατο ἄλλο νοσοκομεῖον Γραικῶν, εἰμὴ τὸ ἐν Γαλατᾷ καὶ τοῦτο ὀκονομεῖτο ἄνχοι καιροῦ χωρὶς κανένα εἰσόδημα κύριον, ἀλλὰ μὲ μόνην τὴν ἑκόνταν συνεισφοράν τῶν ναυτῶν, τὴν βοήθειαν τῶν δύμογενῶν καὶ τοῦ εὐεσθεῖος ήμῶν κλήρου.

Ίδρυτης τοῦ «Οσπηταλίου τῶν Γεμιτζίδων» ἡ Γεωργίος Σταυράκης ή Σταυράκογλου, πλουσιώτατος υἱὸς Ιατροῦ ἐκ Κωνσταντινούπολεως. Τὸ νοσοκομεῖον τῶν εναυτῶν καὶ ναυτιλιῶντων διετρήθη καὶ μετὰ τὴν 'Ελληνικὴν ἐπανάστασιν, ἀλλὰ τὸσον ἡ ἰδρυσίς του, δσον καὶ ἡ λειτουργία του συνήτησαν μεγίστας δυσχερείας. Εἰς τὴν θαυμασίαν διατριβήν του «Τὰ 'Ελληνικὰ πληρώματα τοῦ Τουρκικοῦ Στόλου» ('Αθηναὶ 1918) δ. Βασ. Σφυρόδερας παραδέτει ἐνδιαφέρουσαν περικοπὴν ἀπὸ τὰ «Μετὰ τὴν ἀλωσινὴν τοῦ 'Αθ. Κομηνοῦ - 'Υψηλάντου, ποὺ ἀναφέρει. (Ἡ ὑπογράμμισις δικῆ μας):

«Ἐνσυστήθη εἰς τὸν Γαλατᾶν νοσοκομεῖον διὰ τοὺς ναύτας, καὶ εἰς τὸν ερχεῖσθαις τινὲς διεγείραντες τὸν μουλλᾶν καὶ τὸν βοεβόδαν τοῦ Γαλατᾶ ἐκ τοῦ ουν τὴν τὴν κατάργησιν τοῦ νοσοκομείου.

» Ταῦτα μαθῶν δὲ Επίτροπος (μέγας Βεζύρης), ἐφόρτισε νὰ γίνῃ ἱλάμι καὶ τοῦ μουσταφίση καὶ τοῦ μουλλᾶ τοῦ Γαλατᾶ καὶ κατὰ τὰ δύο ἱλάμισι ἑξεδόθη δρισμὸς διὰ τὴν σύστασιν τοῦ νοσοκομείου καὶ σώζεται μέχρι σήμερον διὰ τοὺς ἀρώστους στοιχεῖας ναύτας ναύτας καὶ ναυτιλιῶν ταῖς τιλίωντας.

Δὲν ἀναφέρεται ποῖοι ἡσαν οἱ «κακεντρεχεῖς», ποὺ ἡναντιώθησαν κατὰ τῆς ἰδρύσεως τοῦ νοσοκομείου οὔτε ποιοὺς λόγους προέβαλαν οὔτε στοὺς Τούρκους ἀρχοντας τοῦ Γαλατᾶ. Τὸ περιέργον δὲ τὸ νὰ μὴ ὑπῆρχον ἀντιδράσεις. 'Οπωσδήποτε τὸ «Οσπηταλίου ἰδρυθη καὶ εἰς τοῦτο ἐνοιστελεύοντο τόσον τὰ ἔλληνικὰ πληρώματα τῶν τουρκικῶν πολεμικῶν («ναύταις»), δσον καὶ οἱ συντροφονάυτες («ναυτιλιῶντες») τῶν ἔλληνικων πολεμικῶν πλοίων».

«Ἡ συνέχισις τῆς λειτουργίας τοῦ νοσοκομείου τοῦ Γαλατᾶ δὲν ἦτο ἀμοιρὸς δυσυπερβλήτων οἰκονομικῶν δυσχερειῶν. Οἱ πόροι του, διόπις ἀναφέρει δ. Αθ. Κομηνὸς, συνίσταντο εἰς τὰς ἐρανικὰς εἰσφορὰς ναυτῶν, ἰδιωτῶν καὶ κλήρου. Μὲ τὴν πάροδον τῶν ἐτῶν είχεν ἀνακύψει καὶ πρόβλημα ἀναδιογύνωσες τοῦ «Οσπηταλίου». Χάριν αὐτῆς δ. Πατριάρχης Καλλίνικος Δ' ἀπήγιθεν γράμματα πρὸς τοὺς Ἐλλήνας πλοιάρχους καὶ καραβοκυραίους, τοὺς ὅποιους προέτρεψεν δηπῶς, «δσάκις διέρχωνται διὰ τῶν πλοιῶν των ἐκ Κωνσταντινούπολεως, προσφέρουν ἔλεος καὶ βοήθειαν».

Τὴν πρόσκλησιν τοῦ Πατριάρχου ἀπανέλαβεν δ. Παν. Μουρούζης, δραγουμάνος τοῦ τουρκικοῦ στόλου, πρόσσωπον Ισχυρὸν καὶ μὲ ισχυρὰν ἐπιβολὴν ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ-ηγετωτικοῦ χώρου τῆς 'Ελλάδος. 'Ο Μουρούζης ζητεῖ ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους καὶ πλοιοκτήτας νὰ εἰσφέρουν ὑπὲρ τοῦ νοσοκομείου συγκεκριμένον ποσόν.

«ἀνάντην ἀσπρον, εἰς δσα κιλὰ σιτάρι εἰς ἔκαστος χάριν ἐμπορίου εἰθελε εἰσάγει τὸ καράβι του». 'Ο 'Ελλην δραγουμάνος τοῦ στόλου μᾶλ-

The only Greek Shipchandlers, and General Contractors in Karachi, MARATOS & Co., have great pleasure to announce their amalgamation with the leading firm of Stevedores, Dubashes, Tally and Lighterae Contractors, and Shipping Agents PEROZSHAW PESTONJEE & Co., Mules Mansion, Keamari, Karachi, who have old and pleasant associations with various Greek-Shipowners in Greece, and London for many years, now offer best and efficient services for Agency work, Cargo brokerage, Chartering, Shipchandling, Painting chipping, Tallying, Engine repairs, and such other works pertaining to vessel's requirements at most competitive rates.

Communicate :-
PEROZSHAW PESTONJEE & Co.,
Mules Mansion, Keamari, Karachi
(Pakistan).

Tele: No.
Off: 236036 - 220326 - 235827
Res: 474423 - 516552

Cable Address:
"STEVEDORES"
Karachi

λον ἐπὲ διὰ τὸν διάστημα τοῦ ουν διασπόντων τὸν στιπρῶν, ποὺ τὸ ἐμπόριον των ἡτοῦ διαδέσθησαν μόνον η συνηθεστέρα ἀπασχόλησης τῶν Ελλήνων ἐμπορουματῶν τῆς ἐποχῆς, ἀλλὰ καὶ ἐπικερδέσης εἰδος. Τρίτος δ. Εθνομάρτυς Πατριάρχης Γρηγόριος Ε' ἔξαπτετει διὰ εισυδικούν γράμματος νεαν ἔκκλησιν, ἐπικαλούμενος τὴν συνεισφορὰν ἀπὸ διοίκους τοὺς

«ερείσησες καὶ καραβοκυραίους τῶν κατά τὸν Εὐξείνον Πόντον καὶ Αίγαστον Πέλασγος πλεόντων καραβίων... ὥστε τοῖς ἐν Κωνσταντινούπολει καὶ τοῖς ἐν αὐταῖς καὶ μὲ ἀλισταρίσιας καὶ μὲ τοῖς ουν τοῖς πρόχειρον εἰναι εἰσέρχεσθαι».

Καὶ τὰ τρία διαθῆματα, παρ' ὅλον δτι ἔγενοντο παρὰ ἡγετικῶν καὶ ὑψηλῶν προσώπων, δὲν εύρον εὔμενή ἀπῆχησιν. 'Η οἰκονομικὴ συνεισφορά, ποὺ τὸσον είχεν ἀνάγκην τὸ «Οσπηταλίου τῶν Γεμιτζίδων», δὲν ἀπέστελλον οὔτε εἰσεπράττετο. Ισχυροτάτη ναυτιλιακή κοινότης συνάδευσε τὴν ἀρνητικὴν τῆς μὲ τὴν δικαιολόγησίαν, δτι τὰ πλοιάρχειαν είναι καταδικασθεῖσας, καὶ ἡ νῆσος ἐστερεῖτο οἰκονομικῆς εὐχερείας. Χαρακτηριστικόν, ἐπιτίθεται, είναι καὶ τὸ γεγονός δτι, ὅταν τὸ «Νοσοκομεῖον τῶν Γραικῶν» ὑπέστη ζημιαὶ ἀπὸ πυρκαϊῶν καὶ παρέστη ἀνάγκη ἀνοικοδομήσεως τοῦ, ἡ προσφορά ἐκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν νήσων δὲν ὑπῆρξε πρόδυμος, παρ' ὅλον δτι δ τότε δραγουμάνος τοῦ τουρκικοῦ στόλου διέ τε αξεσούς (ύπερχειρώσε) τοὺς πάντας νὰ συνεισφέρουν.

Είναι δυσεξήγητον, διατὶ ἐσημειώθη μία τοιαύτη γενικὴ ἀπροθυμία νὰ συντηρηθῇ ἔνα ίδρυμα, δπου εύρισκον ἀνακούφισιν καὶ θεραπεῖσαν οἱ διενοταδούντες — καὶ κατὰ χιλιάδας ὑπηρετούντες ἐπὶ τουρκικῶν πολεμικῶν — «Ἐλλήνες ναύται καὶ οἱ ἀσθενούντες «συντροφονάυτες τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. 'Ο Β. Σφυρόδερας ἔχει τὴν γνώμην δτι ἡ ἀδιαφορία αυτὴ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν δυσφήμησιν τοῦ «Οσπηταλίου», εἰς τὴν ὅποιαν πλοιάρχησεν η «Ἀναίρεσις» τοῦ — ἐπαγγελματικὴ ἀντιζηλία κινηθέντος — Ιατροῦ Σεργίου 'Ιωάννου.

Τὸ νοσοκομεῖον τῶν Γεμιτζίδων ὑπῆρχεν ἀσφαλῶς μία φαεινοτάτη καὶ ἔξαρτος εὐεργεσίας φιλογενούνς «Ἐλλήνος, ἀλλά, παραλήλως, παραμένει ἐν ἀκόμη πρίσμα, διὰ τοῦ διοίκου διαστέλλομεν τὴν ἀντιφατικὴν μας φυσιογνωμίαν. 'Ηρκεσεν ἡ φιλογενής χειρονομία τοῦ εὐπάτριδου» Σταυράκογλου, διὰ νότο προβάλλοντας τὴν Ιδικὴν τῶν πρωσπατικότητας «εἰσιστρεχεῖς», ποὺ ἐπεχείρησαν τὴν ματαίωσιν τῆς συστάσεως τοῦ νοσοκομείου, ξεσκηνώντας τοὺς Τούρκους ἀρχοντας τοῦ Γαλατᾶ. 'Εξέλιπεν ἡ προσωπικότης τοῦ Δ. Σκαναβῆς καὶ ὠθώθη τὸ φάσμα τῆς συνεχίσεως τῆς ἀποστολῆς τοῦ 'Ιδρυματος.

Ἐν τούτοις, ἀπὸ τὸ σύντομον τοῦτο χρονικοῦ εἰναι δυνατὸν νὰ ἀποκομίσωμεν συνετά διδάγματα, καὶ πρὶν ὅπις πρέπει, ἐν δημητρεῖ τῆς ἀξιοποίησεως τῆς εὐγενούνς πρωτοδουλίας διὰ τὴν ιδρυσιν ἐνὸς συγχρόνου ναυτικοῦ νοσοκομείου διὰ τὸν ναυτικὸν κόσμον, νὰ συνειδηποτοῦθῇ καὶ νὰ κατανοηθῇ παρ' ὅλον ἡ χρησιμότης καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ιδρύσεως του. Είναι δυσεξήγητον, διατὶ, ἐνῷ ή θέσα τῆς ἀνοικοδομήσεως τοῦ ιδρύματος τούτου τούτου χρονολογεῖται ἀπὸ διετίας, δὲν υιοθετήθη τὴν οὐσίαν ὑπὲρ τὸ σύνολον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, ἀλλ' οὔτε καὶ ἀπὸ τὰς ἔλληνικὰς ναυτεργατικὰς δογανώσεις.

Πρόκειται περὶ δομεσμένης πρὸς τοὺς ναυτικούς μας προσφορᾶς ἡ πραγματοποίησις τῆς ὁποίας δὲν είναι δυνατή διατήρηση διατηρησιακῆς συμμετοχῆς. 'Η τελευταῖς αὕτη πρέπει νὰ ἀποτελέσῃ μίαν καθολικὴν εισηγωνίαν τιμῆς τῶν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ποὺ νὰ περιλαμβάνῃ δχι μόνον τὸ μέτρον τῆς θλικῆς εἰσφορᾶς ἐκάστου, ἀλλὰ καὶ τὴν εὐδόντην τῆς λειτουργίας, τῆς διοικήσεως καὶ τῆς συνεχοῦν ἔξυπνώσεως τοῦ διαγερθσιμένου νοσηλευτικοῦ ιδρύματος.

ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ



ΝΟΣΗΡΟΤΗΣ, ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΟΙΑΥΤΑ

HΤΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΑ είναι τάπητος, έλεγε σ' ένα παλαιόχριο συνάδελφο και φίλο, ένα όπως τα τελευταία εύχαριστα άπόδραδα, καθώς μρεθήκαμε καθηισμένοι στὸν πάγκο συνοικιακού πάρκου, τὴν θρησκευτικήν τὰ λεγουρά παιδιούρωτος ἀναστάτων μὲν παιγνίδια και φωνές, μπροστά μας, τὸν ἀνοικτὸν χῶρο. "Η φευδαριστεῖνας τὸν νωνικὸν, ἐπὶ τάπητος, τὸν ἔκναστικόν, φάνεται πὼς αὐτὴν τὴν φορὰ τὸ ιπουργεῖο πάνει: τὸ θέμα ζεστά, μὲν τὸν ἀπόφασιν νὰ τὸ θερπεύειν. Κατὰ ποὺ βλέπω προγραμματίζονται γιὰ τὸ Λητηγιακόν αὐτὸν νομοθετικὰ μέτρα.

— Καὶ τὸ πιστεύεις αὐτό, "ού; μοῦ κάνει, μὲν τὸν κάποιας συγκρατημένης εἰρωνείας δὲ φίλος μου. Πιστεύεις κι;" ἐσύ, δηι είναι δυνατὸν νὰ ἀπεκτασταθῇ, ἔτοι, αὐτὴν ἡ δηλητηρία καὶ πολὺ ἐπιζητεῖ κατάστασι: "Η για νὰ ἔργυρηκαν καλύτερα, πιστεύεις κι;" ἐσύ, δηι αὐτὴν ἡ λεγόμενη νοσηρότης τὸν νωνικὸν μας καὶ εἰς συνέχειαν ἡ φευδαριστεῖνα, είναι καθώς τὴν παρουσιάζουν οἱ ἑνίκαφράδιμοι: τῆς Ναυτιλίκης μας;

— Γιατὶ νὰ μὴ τὸ πιστεύων; τοῦ ἀπήντησα κατηγορηματικά. Μιὰ δηλητηρία ζωὴν περάσαμε στὰ καρδιά. Ήλεγμε τὸ λοιπὸν τὰ δεῖγματα, πρότιο χέρι καὶ τὰ δικά μας συμπεράσματα δὲν ἐπιδέχονται: κριτικὲς ἀμφιβολίες. Λίγα εἰδήσια; Λίγα σχολιάσκεις. Γιατὶ θέλεις τώρα νὰ βγάλουμε διαφορετική γνώμη;

— Ακριθῶς, γιατὶ ζήσαμε τρεῖς δεκαετίες στὴν θάλασσα, πρέπει νὰ ζήσουμε καὶ νὰ λέμε τὴν γνώμην μας, μοῦ εἶπε. Ἀλλὰ μιὰ τέτοια γνώμην πρέπει: νὰ είναι καλοιειλεγμένη καὶ δηὖτη, κατὰ τοῦ λαζαρίτη, τραχηγμένη ἀπὸ τὸ μαλλιά. Οὕτω νὰ ξεινιάνη ἀπὸ κάποιο συμφέρον ἐπηγγελματικὸν καὶ οἰκονομικό. Εἰδικὴ αὐτὸν τὸ θέμα ποὺ μοῦ ἀναφέρεις, είναι: κάπως εὐρύτερα κοινωνικό, δηρ καὶ μὲ σοδεράτερες δημόσιες, δηι: μονάχα γιὰ τὴν θεραπεία του, ἀλλὰ καὶ γιὰ νὰ τὸ συγκριθεία, δημος τηλή θρη-

— Τὸ λοιπόν, κάμε θομονή καὶ ἀκούσει τὰ δηκά μου συμπεράσματα — μοῦ εἶπε — καὶ κικτόνων, εὐχαριστούσ θὰ ἀκούσω καὶ τὶς δικές σου παρανηρήσεις. Πολλὰ γράμματα πίστευα κι' ἐγώ στὶς φευδαριστεῖνα τὸν νωνικὸν μας,

CEUTA
GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI
SHIP CHANDLERS
ADDRESS:
FALANGE ESPANOLA No. 73
CEUTA — SPAIN
CABLES:
PAPAMINAS — CEUTA
PHONE: No. 51, 42 - 12.
DAY AND NIGHT SERVICE
FRESH AND DRY STORES,
BONDED STORES.
DECK AND ENGINE STORES

βλέποντας σὲ κάθε φουντάρισμα, τοὺς ἀπερχομένους γιὰ τὸν γιατρό, γιὰ φύλλου πήδημα, καὶ νὰ γυρνοῦν πάλι: δλοιστὴν βάσι τους. Λές κι: "αὐτὸς ὁ περίπατος ἡ ὁ διάλογος μὲ τὸν γιατρό, ἡ ἐπὶ τέλους, κάποιο χάπι ἢ μία ένεσι, τοὺς ἀπέδωσκεν τὴν θεραπεία. Σπάνια ὑπῆρχε ἡ συνέχεια τοῦ νοσοκομείου. Στὸ θέρμα αὐτὸς, καὶ γιὰ νὰ μὲ καταλάβῃς καλύτερα, θὰ σοῦ διηγηθῇ μιὰ περίπτωσις: χαρακτηριστικὴ κάποιας:

— Σ' ἔνα ταξίδι: ἀπὸ Ἰαπωνία πρὸς τὴν Εδρῶπον, προσεγγίσαμε στὸ Ντριμπάν. Ἐκεῖ, δὲ τροφοδότης μᾶς ἐφέρεις καὶ δυὸς - τρεῖς ἐφημερίδες. Συλλαβίζοντας, λοιπόν, μὲ τὰ δυὸς - τρεῖς ἀγγλικὰ μιὰς τὶς διάφορες εἰδήσεις, πήρε τὸ μάτι μου καὶ μιὰ συγκινητικὴ εἰδοποίηση. Γινόνται ἀπὸ κάποιο νοσοκομείο. "Έλεγε, πῶς ἐν ὑπῆρχε πανένας Ἐλληνος ἡ, ἐπὶ τέλους, πανένας Ἐλληνομαθής, θὰ ἔκανε θεραπευτικήν πρᾶξη, ἐν ἐπισκεπτόταν ἔνα νοσοκομείο τοῦ τόπου, θηρού καποῖος: "Έλληνος νωνικός θέλει: νὰ συνεννοηθῇ μὲ τὸν γιατρὸν καὶ δὲν τὸ κακτήφειν. Στὴν στηγήν, δυὸς - τρεῖς ἀπὸ τὸ κακράδι: μιὰ, πήραμε ἔνα ταξίδι καὶ φθάσκαμε στὸ νοσοκομείο. "Ηταν ἔνας νεαρὸς δικός μας ἦνος εἰκοσιπέντε χρόνων, μὲ καταγματα στὸ δεξιὸν τοῦ χερός. Λαζαρίσκαμε τὸ θέλει καὶ ἐγγήσαμε στὸν γιατρὸ καὶ στὸς νοσοκόμους τὶς ἐπιθυμίες του καὶ τὰ παράπονά του.

— "Εἶς ἐσθ, τὸ πράγμα ήταν φυσικότατο, χωρὶς καμιαὶ διξιδολγη παρατήρησι. "Όμως σὲ μένα δημιουργήθηκε κάποια περιέργεια. Ρότησκ, λοιπόν, τὸν Διεύθυνσι: Μόνον δυός δυκάς μας, νωνικός νοσηλεύεται δυδ; Δέν διάρκει: καὶ, πήραμε ἔνα ταξίδι καὶ φθάσκαμε στὸ νοσοκομείο. "Ηταν ἔνας νεαρὸς δικός μας ἦνος εἰκοσιπέντε χρόνων, μὲ καταγματα στὸ δεξιὸν τοῦ χερός. Λαζαρίσκαμε τὸ θέλει καὶ ἐγγήσαμε στὸν γιατρὸ καὶ στὸς νοσοκόμους τὶς ἐπιθυμίες του καὶ τὰ παράπονά του.

— "Τρία γράμματα, δημος τηλή — δέσθ — ηταν ἡ ἀπάντηση: — δέσθ μόνον δικοὶ σας νοσηλεύογχον. 'Ό πρωτος πρὸ διετίκας, δὲ λλος αὐτὸς ποὺ εἰδίτε. Καὶ οἱ δύο μὲ κατάγματα.

— Τὸ Ντριμπάν, δημος ἔρεις, δὲν είναι πόρτα ἀπόμερο. Κάθε μέρα, σχεδόν, τὸ ἐπισκεπτόντων: τὰ καρδιά μας. Πόλις συμβάλνει τώρα αὐτὴν ἡ ἀπούσια ἀπὸ τὸ νοσοκομείο του, νωνικόν ἀπὸ τὴν ράτσα πού, καθώς λέγεται, παρουσιάζει τὴν μεγαλυτέρα νοσηρότητα; Ἀπὸ

καίνη τὴν ἡμέρα ἔνα περίεργο «χόμπι» θρησκευτικός στὸ μωλό μου. Νὰ ἐπισκεπτώμαι, σὲ κάθε λιμάνι, τὰ νοσοκομεῖα, σὰν γεροντοκόρη φίλανθρωποιον σωματεῖον. Σκοπός μου δὲ ἔνας καὶ μοναδικός: Νὰ ἐπισημαίνω καὶ νὰ καταγράψω τοὺς νοσηλευομένους δικούς μας ναυτικούς. Μοῦ στοιχίζε, βέβαια, αὐτὴν ἡ ἐξόρμηση, γιατὶ ποτὲ δὲν πήγανα μὲ θέσια τὰ γέροντα. Μερικά πακέτα ταγιάρα, μερικές σοκολάτες, λίγα μπισκότα καὶ τὰ τοιαῦτα. "Όμως, θεραράπειον καὶ τὰ τοιαῦτα, ἔφευγα μὲ μεγαλύτερη ικανοποίηση γύρω ἀπὸ τὴν ἔρευνα μου. Θὰ καταλάβεις τὸ γιατί. Τὸ φαινόμενο τοῦ Ντριμπάν δὲν ἔχει μοναδικό. "Ένας ἡ, τὸ πολὺ δύο, καὶ τὶς περισσότερες φορές, κανεὶς δικός μιχ δὲν βρίσκοταν ν' ἀπέλθει τὸ χέρι του στὶς θεραράπειας. "Έτοι, κάποιος δλλος τὰ κέρδη; γιὰ νὰ μὲ προβιβλήσῃ σέ... διεθνῆ ἀγαθούργο. Δὲν παράλειπε δὲ νὰ ρωτῶ καὶ γιὰ κάτιον: Ήποτε καὶ ἀπὸ πόδες ἀλλος ράτσας νωνικούς νοσηλεύονται; Κτητόλογοι προδημητικοί: Ιταλοί, Σκανδιναվοί, Γερμανοί, Έγγλοι, Πολωνοί κ.λπ. Ἀπὸ δλλος, δηλαδὴ τὶς νωνικίδιες, πλὴν ἀκίνητος μὲ τὴν διατυπωνιζόμενη ὑπερβολικὴν καὶ ἀπαράδεκτην νοσηρότητα, ἀλλὰ καὶ αὐτὴν δηγοματικήν, ἀλλὰ μὲ καλύτερη φυσικούθεντας. Καὶ δὲν ἀπατήμασι, τὰ φυνιόμενα κατά δέξια τοῦ νοσοκομείων. "Ωστε:

— Καὶ ίδοι τὰ τελικὰ μου συμπεράσματα: Κάποιο λάκκο — έλεγα — έχει κι' ἐσθ ἡ φάρη. 'Αξίζει, έλεγος, κάποιος εὐρύτερος τοῦ πρωτοτόπερος εἴλεγγος. 'Αξίζει, έλεγα, κάποιας ἐπισημάτωρ την κακήγητην τὴς ἀληθείας, πρὶν καταπισθόμεις μὲ μέτρα καὶ νομοθεσίες γιὰ τὴν φευδαριστεῖνα. "Οχι μὲ μόνα κριτήρια τὶς διαποτές κουβέντες.

— Τὸ διέκοψα: — Δέν πικάσ — τοῦ είπα — νὰ περιλαμβάνης καὶ τὸν Πειραιά στὴν ἔρευνα σου. "Αν τὸ ξεκίνεις κι' αὐτό, τότε οἱ κατάλογοι σου θὰ παρουσιάζουν πολὺ δικτυοπετικὰ περιεχόμενα. Αὐτὰ δὲ τὰ περιεχόμενα, χωρὶς κακημάτια ἀμφιβολία, δηρ καὶ ἀνάτρεπον τὰ ἀπίθανα συμπεράσματά σου. Σοῦ λέγω, λοιπόν. Χιλιάδες διλόκληρες

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΟ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΛΑΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΜΕΝ 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 ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 — 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 412.433, 474.273, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟ ΛΙΜΕΝΑ.

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

— ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ 425.371 - 5, ΤΕΛΕΞ: 176, 448, 6107.
ΤΗΑ, Δ/ΝΣΙΣ «MOUGE» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS).

ναυτικών μας, φθάνουν από τα πέρατα της Οίκουμένης, με τὴν χαρακτηριστική καταγραφή στα φυλλάδια τους: «Απόλυτος «λόγω άσθενείας». Γνωστές δὲ οι συνέπειες γιὰ τὸ καράδι: καὶ γενικά γιὰ τὴν Ναυτιλία μας. Τι ἔχεις νὰ πάς γι;» από;

Ο φίλος μου γέλασε μὲ θύρυσο.

— Κατάφερα — μιᾶς εἰπε — νὰ σὲ φέρω έξιτο πὼ θῆσλα. Φεβδώμασιν πολὺ μῆν ἀναγκασμὸν νὰ σῶ κάνω ἑγγὸν αὐτὸ τὸ ἐρώτημα, πὼ τῷρα προσδόλεις ἔσθ. Γιατὶ, δηλαδὴ, καταφύλασσον τὸν Πειραιῶν καὶ τὰ καράδια τῶν ἀσθενῶν ναυτικῶν, διστὰ ἡ περίπτωσί τους, οἱ ἄριθμοι τους καὶ ὁ σίκονομικὴ τους ἀπίπτωσι τὴν κίνησι τῶν πλείων μας, νὰ ἔχῃ συνέπεια τὸ πόσο κατηγορηματικὸν καὶ ἀνιψιοῦθητο συμπέρασμα περὶ νοσηρότητος καὶ φυδασθενείας. Μήν γάπιθελλεις λοιπόν, στὶς δύο πολὺ μὲ ἀπηργάδηλος καὶ τὸν Πειραιῶν ἡ περίπτωσι. Ήριν δημος κατασταλέων ἑγγὸν μὲ τὶς προσωπικές μου παρατηρήσεις σὲ κάποια συμπέρασμα, διεπιστώσω, μὲ τὸ πρώτο, διτὶ ἀναζητῶ κάποιο μωστικό, πὼ ὁ κόσμος δῆλος τὸ εἶχε «τούμπανο», καθὼς λέγεται. «Ἀναζητῶς νὰ πληροφορηθῶ δικέναν πὼ ικανεῖς ἀπόδητως ικανεῖς, δὲν ἀγνοῦσσα. Εἰπεις βέβαιος, διτὶ κι;» ἔσθ τὸ γνωρίζεις, ἀλλὰ ἀπὸ λόγους «ειδυτέρων συμφέροντος» τῆς μεγάλης μας Ναυτιλίας, ἀποφεγγεῖς νὰ σημαίνεσσες. Θὰ τὸ διεπιμπάνω, λοιπόν ἔγγον, καὶ δε... τὸ πάρη τὸ ποτάμι;

— «Λιονές, λοιπόν, φύλε μου. Στὸ φαινόμενο τοῦ Πειραιῶν, οἱ ναυτικοὶ πὼ φθάνουν «λόγω ἀσθενείας» εἴναι οἱ ἀθόφοι: τοῦ... ἐγκλήματος. Εἰναι: οἱ λιγνώτεροι ἐνδιαφερόμενοι καὶ τὰ λιγνώτερα ψεφαλόμενοι. Ἀντίθετα, πλουτιζοῦν τὰ φυλλάδια τους μὲ τὴν ρετονιά της... νοσηρότητος. Στὸ ἔξωτερικό, καθὼς

σοὶ εἶπα, κατὰ βρίσκουν ἀποκατάστασι μὲ δύο περίπτωτα στὸν γιατρό, δηποτοῦ κάποιο χάπι, μιᾶς δύος: καὶ μιὰ σφραγίδα, τερματίζουν τὴν Ιστορία. «Ογι, ζητεῖς, καὶ στὸν Πειραιῶ, δηποτοῦ καὶ κάπι ἡ σφράγιδα, συνδιάζεται: μέ... ἐπιτελίκη καὶ σίκονομικὰ ἀλλὰ σχέδια, ἀσχετα μὲ τὰ συμφέροντα τοῦ ναυτικοῦ καὶ μὲ τὴν λόγῳ ἀσθενείας ἀπόλυτοι τοῦ.

— Εδει ἡ συνέχεια εἶναι: ἀπαράδεκτη. Χίλιοι μύριοι: ἐνδιαφερόμενοι, τρυγοῦν τὸν «ἀμπελῶνα» τοῦ ἀσθενείας καὶ τοῦ φυδασθενείας. Νὰ τοῦ δύοπτωτοῦ: Νὰ τοὺς καταγγέλλουν: Γλεώκη πρὸς Ἀθήνας θὰ κοιτάσσει: Τὰ πεζοδρόμια τοῦ Πειραιῶν, προστέρονται πληροφορηταὶ πρόσθιμοι. Θὰ σᾶς μιλήσουν γιὰ μερικοὺς ὑπαλλήλους ἐφοπλιστικῶν γραφείων. Γιὰ μερικοὺς γιατροὺς καὶ δικηγόρους τῶν ίδιων γραφείων καὶ ἄλλους ἐλευθέρους, συνεργάζομένων τους. Θὰ σᾶς μιλήσουν περὶ πειραικῶν κλινικῶν, μὲ ἔργα καὶ ἡμέρες. Θὰ πληροφορηθῆτε πειριπτώσεις δικών, συμβολισμῶν καὶ ἀποδηματισμῶν, ἀπὸ τὶς δύοις ὁ φυδασθενείας ναυτικὸς ἀποκομιδῆς: ἔγχη σίκονομικά, ἀλλὰ καὶ τόνους διασυρμοῦ καὶ ικανογραφητριῶν. Εἰναι: τὸ δημόπικο, μετὰ τὸ πρώτο καὶ τὸ μεγαλύτερο ἄλλο δημόπικο. Τίγι «Μεγάλη Ναυτιλία τῶν Ελλήνων».

— «Ωστε — τοῦ εἶπα — καταδικάζεις κάθε μέτρο γιὰ τὴν καταπόλεμή της φυδασθενείας, ἔστω καὶ ἀν προσουστέσται μὲ τὶς συνθήκες πὼ ἀναφέρεταις;

— «Ενα μέτρο καταπολεμήσεως τῆς ὑπάρχεις καὶ ἀνα μέτρο θὰ φέρῃ ἀποτέλεσματα. Τὸ Ναυτικὸ Νασοκομεῖο. Εἰναι νὰ δοδηγήσεις κάθε ναυτικός, εἴτε ἀπὸ πλοῖα ἀποδέσταις «λόγω ἀσθενείας», εἴτε σᾶν ξεργός, ἀναζητεῖς τὴν θεραπεία στὴν ἀρρώστεια του. Οι διάφοροι ἄλλοι: ἀμφιτολοὶ συνδιάσμοι, καιρὸς εἶναι: νὰ κατεδαφίσθωσιν καὶ νὰ λείψουν. Προσερχόμενος ὁ ναυτικὸς στὸ νασοκομεῖο του, θὰ φανῇ εἰλικρινής, η θὰ ἀναγκασθῇ νὰ είναι εἰλικρινής, δηποτες εἰλικρινής γίνεται σᾶν φθάνη πρὸ τῶν πολὺν τοῦ νασοκομεῖου τοῦ Ντρόμπιαν καὶ δλον τῶν ἄλλων. Θὰ πάψῃ ἐρωτοτρόπον μὲ τὸν Πειραιῶ, ἐπιδιώκων ἀπόλυτοις λόγῳ ἀσθενείας, γιατὶ θὰ τοῦ είναι γνωστὴ ἡ συνέχεια. Μιὰ ἔνεσι, κάποιο χάπι: — γιὰ τὴν τιμὴ τῶν δηπών καὶ κάτια — καὶ κατόπιν... διαβατήριο γιὰ τὸ σπίτι του. Στὴν περίπτωσι δὲ αὐτῆς κανεὶς ὑπόλληλος ναυτικὸς γραφείου, κανεὶς δικηγόρος καὶ κακιαὶς κλινικὴς δὲν θὰ σπεύσῃ, γάριν... φιλανθρωπίας, πρὸς συμπαράστασίν του καὶ... διαπόμπασίν του.

— Εγίνε καὶ κάποια τέτοια συζήτησι—τοῦ εἰπε — γιὰ θὰ Ναυτικὸ Νασοκομεῖο δηλαδή. Τὸ βρίσκουν δύσκολο καὶ σίκονομικὰ βαρύ, ἐπὶ τοῦ παρόντος.

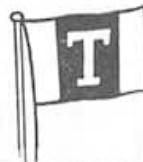
— Οὗτο δύσκολο εἶναι: οὗτα βαρύ. Τόσα καὶ τόσα νασοκομεῖα κτίζονται: καθημερινῶς στὸν τόπο μας καὶ μόνο στὰ νασοκομεῖα ἀναζητεῖ δῆλος ὁ κόσμος τῶν θυγατρίας του. Οίκονομοιὰ δὲ θὰ είναι: πολὺ ὑφέλιμοι καὶ πολὺ ἀποδετικοί, γιὰ τὸν λόγους πὼ σᾶς εἶπα. Τὰ χρήματα τῆς Ναυτιλίας καὶ τὰ χρήματα τοῦ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ θὰ νασοκομεῖαντα: ἔξι μὲ διοικητικὴ ἀπόδοσηι τοῦ σκοποῦ τους καὶ δὲν θὰ χάνονται σράζειθα τῶν παιραϊκῶν πεζοδρομίων. «Αλλα... σᾶν πολλὰ εἴπαμε καὶ καλύτερα, εἶπε, νὰ τελειώνουμε».

Σηκούθηκε νὲ κάποια δύσκολια καὶ στηρίζοντος στὸ μπαστούν: τοῦ ἀπομακρύνηκε, διασηκώντας τὴν μικρὴ πλατεία, δηποτες τὸ μελισσολόι τῶν πατέρων συνέχιζε τὰ πικιγνήδια καὶ τὸν θύρυσο.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΝΑΥΑΓΙΑΙΡΕΣΙΑΙ — ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.



ΗΝΩΜ. ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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

TELEPHONE:

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

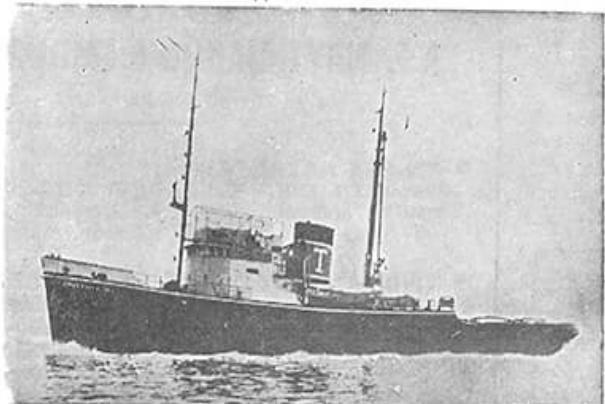
TELEGRAMS :

"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:

670.520, 412.260

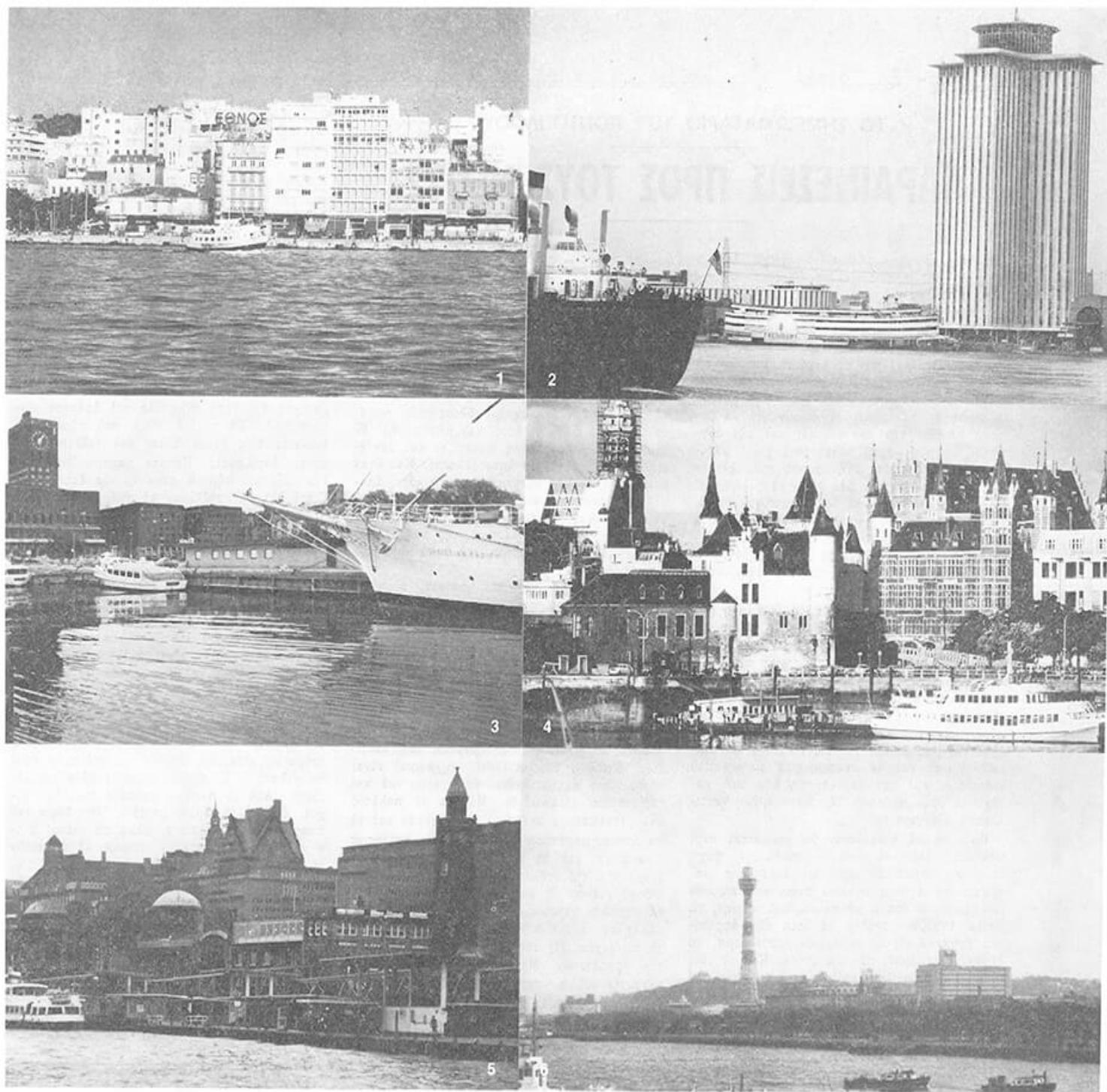
670.730, 678.358, 468.156

ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΤΗΝ ΥΦΗΛΙΟΝ

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

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ

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



Πόσα λιμάνια άναγνωρίζετε;

'Εξη από τα 390 σημεῖα παραδόσεως τῶν προϊόντων τῆς Chevron International σ' ὅλον τὸν κόσμο.

"Η Chevron International είναι πραγματικά Διεθνής. Οι υπηρεσίες και τα προϊόντα της Chevron International διατίθενται σε 340 λιμάνια και πάνω από 50 διεθνή αεροδρόμια στὸν κόσμο.

"Έχουμε ἐπιτύχει τὴ διεθνῆ μας ἀναγνώρισι τροφοδοτῶντας σκάφη ὅλων τῶν ἑθνικοτήτων ἐπὶ 31 χρόνια και ἔξυπηρετῶντας τα ὑπεύθυνα μὲ πετρελαιοειδῆ ἔξαιρετικῆς ποιότητος.

"Ἐκδίδουμε τὸν Ὀδηγὸν Τροφοδοσίας Πλοίων τῆς Chevron International ἀπὸ 215 σελίδες, ποὺ περιλαμβάνει πληροφορίες γιὰ λιμάνια, χάρτες και πίνακες γιὰ μίγματα, μετατροπές και χαρακτηριστικά 33 δρυκτελαίων και πετρελαιοειδῶν.

"Αν συμμερίζεσθε τὴν ἀγάπη μας γιὰ τὴν θάλασσα, μπορεῖτε νὰ συγκρίνετε τὶς ἀπαντήσεις σας μὲ τὶς ἀκόλουθες: 1. Πειραιεὺς, 2. Νέα Ὁρλεάνη, 3. Ὁσλο, 4. Ἀμβέρσα, 5. Ἀμβοῦργον, 6. Γιοκοχάμα.



Chevron International Oil Company
SAN FRANCISCO - NEW YORK - LONDON

ΠΑΡΑΙΝΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ

Αἰσθάνομαι: σήμερα θιασίτηρη χαρά, έγώ δέ θυμόπος της προγραμμάτης ήλικιας, δέ παλιδές νωτικός, πού τα βίβατά του τὸν φέρνουν πρός τις θυρίδες τοῦ... Ν.Α.Γ., νά ἀπαυθούνθη πρός τοὺς νέους μας, πού διάλεξαν βιοτικὸν χώρο τῆς ζωῆς τους τὴν θάλασσα, ἀλλὰ καὶ πρὸς ἑκαίνους πού εἰ λίγο θ' ἀφήσουν τὰ σχολικὰ θρανῖν, καὶ ἐπαγγελματικὰ ἀπροσαντολιζομένοι θάγουν νά διαλέξουν ποῦ πρέπει νά στραχοῦν, τί πρέπει νά κάνουν γιά νά ζήσουν. Νοιώθω τὴν εὐχαριστησίαν καὶ τὴν συγκίνησίαν νά μιλήσω πρὸς τοὺς νέους γιατὶ φυχολογικὰ μεταφέρομαι στὴν χρονιὴν τῆς ήλικιας καὶ η καρδιὰ ὅπιστα. Δὲν θέλω νά μιλήσω σ' αὐτούς μὲν γλώσσα καὶ ὄφος πατερναλιστικοῦ, γιατὶ οἱ σημειρίνοι νέοι ἔχουν τὴν νοστροπίαν τῆς ἐποχῆς καὶ ἔχουν δικῆς τους κρίσι — ἀρκετά ἀνεπυγμένη — γιατὶ ζῶν σὲ χρόνια ἀπολότου ρευστότητος καὶ ταχείας ἐναλλαγῆς εἰκόνων καὶ πράγματων.

Καὶ θά μιλήσω πρώτα πρὸς ἑκαίνους ποῦ θήδη θυμοτοῦν τὸν Ποσειδόνα καὶ τὰ θαλάσσια ἔργα, πρὸς ἑκαίνους ποῦ βρίσκονται στὴν ήλικια τῆς πλήρους σωματικῆς καὶ πνευματικῆς αἵμης.

Θά χρίσω, λοιπόν, μὲ τὸ παραμύθι τοῦ «Ο καὶ ο το ος», μὲ αὐτὸ ποῦ συνηθίσαμε τῷρα τελευταῖς νά μιλήσω γιά τὸν γιγαντιαῖο ἐμπορικὸ μας στόλο, γιά τις χιλιάδες τῶν καραβιῶν μας καὶ τὰ ἐπικομματικὰ τόννων ποῦ κυριεύουν καὶ τὴν περίλαμψην θέσι: ποῦ κατέχουμε στὴν αἰλίκα τῆς παγκοσμίου νωτικῆς αἰολογείας.

Ποτὲ νά μη πιστεύουμε διτὶ πρόκειται: περὶ θυμάτως, ἀλλὰ νά γράψουν βαθεῖα στὴν ψυχὴ τους διτὶ πρόκειται: περὶ ἀποτελέσματος μακροχρονίου ἀγώνος πολλῶν ἀνθρώπων, πολλῶν Ἐλλήνων, οἱ οποῖοι μὲ θάρρος καὶ τόλμην, τὰ ὅπια ἔγγιζουν σχεδὸν τὰ δράμα τῆς ἀφροδιτῆς ἔφθασσαν εἰς τὸ σημειρίνον ἀποτέλεσμα, τὸ ὅπιον δῆλοι ἐμεῖς σήμερα ζούμε. Καὶ οἱ νέοι πρέπει νά φροντίζουν καὶ πρέπει νά μάθουν τὴν ιστορίαν καὶ τὶς λεπτομέρειες τοῦ ἀγῶνος. Ημέραι νά τιμηθοῦν διὰ τῆς δικαιογένειαν τῶν καὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν καταρτίσεως τὸ ἔργον ποῦ παρέλασον. Καὶ οἱ νέοι δὲν είναι: μάνον αὐτοὶ ποῦ πήραν τὴν σκυτάλην καὶ τρέχουν πάνω στὸ ὕψενον κύμα — οἱ νωτικοί μαζί. Είναι καὶ ἑκεῖσι οἱ νέοι, ποῦ κληρονύμουν ἀπὸ τὸν πατεράδες τους νωτικανές ἐπιχειρήσεις καὶ τρανταχτές περιουσίες. Είναι: οἱ καλύτεροι νέοι. Καὶ οἱ δυο μαζὶ πρέπει νά βλέπουν τὴν συνέχειαν α. Οι πρώτοι μὲ τὴν σκυτάλην δουλειὰ τους, μὲ τὰς στρήσεις ποῦ μορίαί συνεπιφέρει: τὸ νωτικὸν ἐπάγγελμα, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν ὑπερηφάνεια διτὶ ἐκληρονόμησαν καράδια καλοταξίδευτα, καράδια μὲ ἀνέσεις, καράδια δους η σύγχρονη τεχνικὴ ἔχει ἀφοδίασαι μὲ κάθε συγκυρία καὶ πάνεις σὲ σημείο ποῦ νά κάνῃ τὴν ζωὴ τους ἀπειρώς καλύτερην, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀπὸ τοὺς παλιούς.

Σήμερα έγώ δύ καὶ χαίρομαι τὸ δύορφο καράδι, πάνω στὸ δυοτό θυμητεῖ. Θά πρεπει νά ποῦ ἐργάζομαι, ἀλλὰ χρησιμοποιῶ τὸν δρό θυμητοῦ, γιατὶ μαζὶ μὲ τὴν δουλειὰ μου, ποῦ ἀποτελεῖ βιοτικὴ ἀνάγκη, προσφέρω ταυτοχρόνων καὶ ἔθνικὴ θυμησία διαναπτύσσει τοὺς συνδέλους διλῶν ἑκαίνων τῶν Ἐλλήνων ποῦ ζοῦν στὸν γεωγραφικὰ στενὸν χώρο ποῦ λέγεται Ἐλλάς. Καὶ πρέπει νά ξέρουν καλά, διτὶ ἀπὸ τὴν δουλειὰ τους καὶ τὴν συλλογικὴ δουλειὰ διλῶν τῶν Ἐλλήνων νωτιλλομένων συνέρρευσαν ἐφέτος εἰς τὴν χώραν μαζὶ 245.000.000 δολλάρια. Ποιὰ ἄλλη τάξις Ἐλλήνων ἐργαζομένων εἰσέφερε τόσα πολλὰ στὸ ἔθνος εἰσόδημα; Ποιὰ ἄλλη τάξις Ἐλλήνων κεφαλαιούχων, δύως είναι: η τάξις τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, διδεῖ τόσο ΖΩΝΤΑΝΟ Χρήμα; Ποιός ἄλλος παραγωγικὸς τομεὺς τῆς ἔθνικῆς μας ζωῆς προ-

καὶ τοὺς ἡλεκτρονικούς μηχανισμούς. Ψυχὴ πάντα θάναι ὁ ἀνθρωπος. Καὶ οἱ αὐτὸν τὸν περάγοντα πρέπει νά στρέψουμε τὴν προσοχὴν μας.

Μέσος σὲ γενικές γραμμές ἔκλεισα τὶς παρανέσεις πρὸς τοὺς νωτιλλομένους νέους. Ἀλλὰ καὶ δυὸ λόγια γιὰ τὸν καλοταξικὸν ἐπιχειρησίους πατρικῶν νωτιλλοκαθηνῶν ἐπιχειρησίους. Λίγο — πολὺ, ἐμεῖς οἱ παλιοὶ ἔργονται τὴν ιστορίαν. Οἱ παλιοὶ ἔργονται τὴν ιστορίαν. Οἱ παλιοὶ νοικοκύρηδες, καρδοκυραρίοι, μετρίας πνευματικῆς ἐπιφανείας. Μέσος τους, δύως είγονται τὸ σπέρμα τῆς ἐπικαιρομετατοποίησης πολὺ νηπεπιγραφής, δύοντας διστορεῖς, ἀλλὰ ἀποτελούσαν διάγοναν εἴκαρέσσων, δύοντας ἀνθρωποποιούσια στὸν Κάρολο τὸν Κουντόντο, βασιλεὺα τῆς Ἰσπανίκης, διτὶ στὴν χώρα μας ποτὲ δὲν δεῖ δηλώσεις... γιὰ τὴν ζωὴ καὶ τὸν συνανθρώπους των. Ειγυν μικρὰ ἀνελέητην αὐληράδα καὶ ἀφρόητο συντρητικόμενο. Τὰ παιδιά τους, ποὺ πήραν τὶς δουλειές τους ζέχουν ἀλλας καὶ τελεόντες διάφορες ἀντιλήψεις. Κάποτε παραπονέθηκα σὲ δύο σαβάκια σήμερα στὴν ήλικια ἐφοπλιστή. Γιατὶ δὲν μάς στέλλουν τὰ γράμματα ἀπὸ τὸ Λονδίνο: «Η ἀπάντηση του μὲ ἀφηνεῖς ἀναμένει: Τι νά τὰ κάνεται τὰ γράμματα...»;

Σήμερα, βέβαια, αὐτὸ σῆτε συμβινεῖται, οὗτος θὰ ἐπιτραπῇ νὰ συμβῇ. Οἱ διάδοχοι τῶν παλιῶν ἐργαζοτῶν είναι καινούργιοι ἀνθρώποι, μὲ τελείως διάφορες ἀντιλήψεις. «Ἀπλοῖ, καταδεκτοί, ποὺ ζέρουν νά ζοῦν. Γλεντούν καὶ χορεύουν καὶ συρτάν: καὶ καταλαβαίνουν τὸν πόνο τοῦ ἄλλους. Δὲν είναι: ἀνάλληγοις καὶ στεκάτοι τοῦ σκληροῦ καλλάρο, ράθοι μὲ ἀσθμένια λαβῆι καὶ κατασφιασμό, γιατὶ οι νεάροι ἔπεσαν ἀπὸ τὸ 9 σελλίνια στὰ 7 γιὰ κάρβουνο στὴν Ἀργεντίνη. Σήμερα οἱ διάδοχοι τὴν ἐπιχείρηση τῶν βλέπουν σῶν παιγνίδι τόντο στὴν πράσινη τούχη καὶ είναι καὶ στὸ σύν καὶ στὸ πλήν πάντα γαλαζού. Σ' αὐτούς, λοιπόν, μόνο δυὸ λέξεις: «Ἄπο τὸ πλούσιο τραπέζι τους δύο ψιγίκια..., ἀλλὰ τὸ νόμιμο μερίδιο. Όχι: δύορ καὶ ἀνατολίτικα μπαγκοτίσια, ἀλλὰ τὸ σκέτο δικαίο με τοῦ μαζί, διτὶ νά μποροῦν νά ἀπικτοῦν τὸ καθεδρικόν καὶ τὴν ζωὴν ὃ οι γρέωσι. Ή τοῦ άλλου, λοιπόν, μόνο δυὸ λέξεις: «Ἄπο τὸ πλούσιο τραπέζι τους δύο ψιγίκια..., καὶ τὸ διάφορος καὶ τὸ σημείο τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Μὲ καλήν θέλησιν καὶ κατανόησην πολλὰ μπορεῖ καὶ πρέπει νά γίνουν, διτὶ νά διατηρηθῇ η καλή καὶ ἀποδοτικὴ πάστα. Τὰ σημειρινὰ πτοαλένια μεγαθήρια είναι: οὐφύγη παρὰ τὸν προγραμμένο αὐτοματισμό

“Η διετούντος ημέρας πάντοτε θά διαρχεῖται.”

“ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ”

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Α'Β'Γ ΚΑΙ ΣΧΟΛΗ PANTAR, ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π. (ἰσότιμος τῶν δημοσίων)

ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ

Πλωτάρχου Λ.Σ. έ.ά.

Τ. Δ/ντοῦ Δημοσίας Σχολῆς Ραντάρ

ΟΔΟΣ Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 11, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 425.521/2

- ‘Υποψήφιοι πλοιάρχοι οἱ συνδυσμόδες διλῶν τῶν μαθημάτων σας σημαίνει οικονομίαν χρόνου καὶ χρήματος.
- Κατάρτισις καὶ ἐπιτυχία ήγγυημέναι.

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ

ΤΟΥ κ. ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

Φορολογία πλοίων. — Έμπροθεσμός πληρωμή δόσεως φόρου εις Τράπεζαν Ελλάδος. — Έκπροθεσμός ύπό ταύτης αναγγελία εις Δημόσιον Ταμείον γενομένης πληρωμής. — Μή νόμιμος βεβαιώσις προστίμου.

Υφισταμένης ύποχρεώσεως πληρωμής εις δόσεις φόρου τού Νομού 1880/1951 διά τα πλοία «Δ...», «Ν...» και «Χ...», ή Τράπεζα Π..., την έντολη τῶν πρακτορών τῶν πλοίων, παρέδωσεν εις τὴν Τράπεζαν τῆς Ελλάδος έμπροθεσμός τραβηγκτικήν £ 1073 πρὸς πληρωμήν τῆς τετάρτης δόσεως φορολογίας β' ἔξαμνου δεδομένου ἔτος.

Ούτω ή πλοιοκτήτρια ἔξεπληρωσεν ἐμπροθεσμός την φορολογίαν ύποχρέωσιν τῆς, ἀφοῦ ή Τράπεζα τῆς Ελλάδος είναι ἐκ τοῦ νομού μονη δεκτική εἰσπράξεως, ἐκτελούσα ἐν προκειμένῳ δημοσίᾳ καὶ δῆ ταμειακήν ὑπηρεσίαν.

Ἐν τούτοις, ύπό τοῦ Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου πλοίων ὑπεδλήθησαν πρόστιμα ἐκπροθεσμού πληρωμῆς τῆς δόσεως, τοῦ φόρου εις βάρος τοῦ πλοιοκτήτου διὰ μόνον τὸν λογον, διὰ ή Τράπεζα τῆς Ελλάδος, παρὰ την έμπροθεσμον πληρωμήν, ὑπαιτίως καθυστέρησε καὶ ἐκπροθεσμώς ἀνήγγειλε ταύτην πρὸς τὸ Δημόσιον Ταμείον καὶ ἔθεσεν εις τὴν διάθεσιν του τὸ ισόποστον ταύτης.

Ἐκ μόνου τοῦ προεκτενόντος ιστορικοῦ κατὰ τρόπον πρόδηλον συνάγεται, διὰ οὐχί νομίμως ἔγενετο ή βεβαιώσις προστίμου. Καὶ χωρὶς νομική ἐπιχειρηματολογίαν ή ἀπλῆ λογική ἀποδέχεται μὲν κυρώσεις κατὰ τοῦ φορολογουμένου διὰ τὰς ίδιας του παραλειψεις, ἀλλ' ἀποκρύψεις εὐθύνην τούτου ἐκ πταίσματος τῆς ἐντεταλμένης πρὸς εἰσπράξιν Τραπέζης τῆς Ελλάδος, τὴν δόπιαν οὐχί ὁ φορολογούμενος ἐπέλεξεν, ἀλλ' ὁ νόμος διώρισεν ὡς μόνην δεκτικήν καταβολῆς.

Παρὰ ταῦτα τρεῖς διαδοχικαὶ αἰτήσεις, μία τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, δύμολογούσσης τῆς τὴν έμπροθεσμον πληρωμήν, καὶ δῶ τοῦ φορολογουμένου, περὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τοῦ προστίμου, ἀπερρίφθησαν ύπό τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ ν. 5940 διὰ τῶν ὑπ' ἀριθ. 1809/1964, 429/1965 καὶ 1458/69 αποφάσεων τῆς, ἐπὶ τῇ αἰτιολογίᾳ, διὰ οὐκὶ μὲν κατὰ τὸ ἄρθρον 2, παρ. 1 τοῦ Ν. Δ. 3079/1954 «περὶ ρυθμίσεως ζητημάτων τινῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν εἰσπράξιν τῶν δημοσίων ἐσόδων», ἐπιτρέπεται ἐν δλφ. η ἐν μέρει ἀπαλλαγὴ τοῦ ὄφειλέτου τῆς προσαυξήσεως ἐκπροθεσμούς καταβολῆς ὀφειλῶν πρὸς τὸ Δημόσιον, ἐφ' ὅσον τὸ ἐκπροθεσμον δέν ὄφειλεται εἰς ὑπαιτίοτητα τοῦ ὄφειλέτου, ἀλλ' εἰς παραλειψεις η ἔνεργειας τῶν δημοσίων ὄργανων, ἀλλ' ή Τράπεζα τῆς Ελλάδος, ἐξ οὐδεμαῖς διατάξεως νόμου θεωρεῖται ὡς δημόσιον δρյανον διὰ τὴν εἰσπράξιν φόρων τοῦ Δημοσίου.

Η αἰτιολογία εἰναι προδῆλως σφαλερά. Η Ἐπιτροπῆ διεφείλε νὰ ἔρευνητη μόνον, ἐὰν ἀληθεύῃ διαχυρισμὸς τοῦ φορολογουμένου περὶ έμπροθεσμον πληρωμῆς καὶ δεχθμενον τούτον, ὡς ἀληθές, νὰ ἀποφανθῇ, διὰ δὲν ὄφισταται ή νόμιμος προϋπόθεσις ἐκπροθεσμού πληρωμῆς, πρὸς ἐπιβολὴν προστίμου καὶ νὰ ἀπαλλάξῃ τούτου τὸν πλοιοκτήτην.

Ἄλλα διερωτᾶται τις, διατί ή Τράπεζα τῆς Ελλάδος δὲν εἰναι δημόσιον δρյανον η ἔστω δὲν ἐκτελεῖ ἐν προκειμένῳ ἐντεταλμένην νόμῳ δημοσίων ὄφειλέτων, δταν:

Ζητ.ώνη, κατὰ τὸ τελικὸν ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 300 Α. Κ. καὶ δὲν δικαιοῦται εἰς ἐπιβολὴν κυρώσεως κατὰ τοῦ νομοτύπως καὶ ἐμπροθεσμος πληρωσαντος τὸ χρέος ὀφειλέτου.

Τοεβδήθην εἰς τὸν κόπον ἐρεύνης τοῦ ἀλακύψαντος ζητήματος, διότι τοῦτο δύναται νὰ ἐμφανισθῇ καὶ ύπὸ τὸ κράτος τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Α. Ν. 465/1968 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως ἐνιων διατάξεων τοῦ Ν. 1880/1951». «Ἐν τέλει ὑποτηρίων, δτὶ ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Α. Ν. 465/1968 (ἐδάφιον τελευταῖον) συνάγεται πρόσθετον ἐπιχείρημα ύπερ τῆς ἐκδοχῆς, δτὶ οἷα τῷ ἐμπροθεσμῷ καταβαλῆται τοῦ φόρου εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ελλάδος, ὁ φορολογούμενον νομίμως ἔξοφλεῖται, οὐδαμῶς ύποχρεούμενος νὰ ἐποπτεύσῃ τὴν Τράπεζαν εἰς τὰς περαιτέρω ἔνεργειας τῆς. Αληθῶς τὸ τελευταῖον ἐδάφιον τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Α. Ν. 465/1968 δρῖζει: «Πρὸς καταβολὴν τοῦ φόρου ἔξομοιούσται ἡ παρὰ Τραπέζη τοῦ ἔσωτερον ἀνέκλητος πίστωσις τοῦ ἐλληνικοῦ Δημοσίου μὲ τὸ ὀφειλόμενον ποσὸν φόρου».

Περατώσας τὸ παρὸν μικρὸν μελέτημα, ἔχω τὴν ἐντύπωσιν δτὶ ἔξεβίσαστα διοικτὰς θύσας, διότι, κατ' ἐμέ, ἀνέκυψε ζήτημα ἐκ τοῦ μὴ δντος. Εν τούτοις, ἀνέκυψε, καὶ μάλιστα ύπὸ κλίμα εύφορίας τῶν σχέσεων Κράτους καὶ ἐφοπλισμοῦ. «Ἐκρινα σκόπιμον νὰ πραγματευθεῖ γοῦτο, πιστεύων, δτὶ σήμερον ποὺ ὁ ἐφοπλιστὴς εὐρίσκει ἐπίσημον κατανόησιν διὰ τὴν λύσιν τῶν μεγάλων ζητημάτων του, εἰναι ἀπόπον νὰ ὀδικήται εἰς τὰ μικρὰ ἐκ κακῶν νοούμενον ζῆλου τῶν δημοσίων ὄργανων.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

Σ. Δικηγόρος

'Αθηναι, 23 Σεπτ. 1969

Κατὰ τῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΝ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Ἐγνώσθη δτὶ ἐνώπιον τῆς Αμερικανικῆς Γερουσίας ἐκκρεμεῖ νομοσχέδιον, διὰ τοῦ δποίου λαμβάνονται μέτρα προστασίας ἐναντίον ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης διὰ πετρελαίου. Αἱ διατάξεις τοῦ νομοσχεδίου προεκάλεσαν δχι ὀλίγην ἀντηρίσιαν μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων. Κυρίως πηγὴν ἀντηρίσιας ἀποτελεῖ ή διάταξης τοῦ νομοσχεδίου, κατὰ τὴν ὁποιαν διαδιδόναι, δηλ. δπερ ὑποχρεούται νὰ τοῦ ἐπιστρέψῃ.

Ἐπὶ πάσι κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς προστήσεως τὸ πταίσμα τῆς προστηθείσης ύπὸ τοῦ Δημοσίου Τραπέζης τῆς Ελλάδος λογίζεται ὡς πταίσμα τοῦ τούτου τοῦ Δημοσίου καὶ ἀν τοῦ τυχὸν ἐξημιλόθη, (δπερ λίαν ἀμφιβολον); ἐκ τῆς βραδείας ἀναγγελίας τῆς ἐμπροθεσμου πληρωμῆς, οἰκείω πταίσματι ἐ-

«ΠΡΩΤΕΥΣ»

ΝΑΥΤΙΚΟΝ - ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ

(ΣΧΟΛΗ ΑΡΡΕΝΩΝ)

Η Σχολὴ «ΠΡΩΤΕΥΣ» συνδυάζει τὴν γυμνασιακὴν μόρφωσιν μὲ τὸν Ἐπαγγελματικὸν Προσανατολισμὸν.

Οἱ ἀπόφοιτοι αὐτῆς δύνανται νὰ σταδιοδρομήσουν ως πλοίαρχοι τοῦ Ε.Ν. ή νὰ εἰσαχθοῦν εἰς οἰανδήποτε τῶν Ανωτάτων Σχολῶν τοῦ Κράτους.

Εἶναι Σχολὴ πλήρως ἐξωπλησμένη μὲ ὅλα τὰ ἐποπτικὰ μέσα διδασκαλίας. Εισαγωγικὴν ἔχεται σειράς 20 - 24 Σεπτεμβρίου τῶν ἀποφοίτων τοῦ δημοτικοῦ Σχολείου. Γίνονται δεκτοὶ εἰς δλας τὰς τάξεις τῆς Σχολῆς καὶ μαθηταὶ οἰασδήποτε τάξεων τοῦ Γυμνασίου. Οἱ μαθηταὶ μας λαμβάνουν ἀναβολὴν στρατεύσεως.

Η Σχολὴ διαθέτει σύγχρονον ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΟΝ ως καὶ σχολικὰ λεωφορεῖα διὰ τὴν μεταφοράν τῶν μαθητῶν.

Πληροφορίαι: Λεωφ. Γεωργίου Α' 3 — Πειραιεὺς — Τηλ. 475.502 - 478.189

Διδακτήρια: 'Ακτὴ Ποσειδῶνος 1 — Ν. Φάληρον — Τηλ. 486.495

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

**ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ
ΑΠΣΕΚΥΡΙΑΣΙΣ ΚΑΙ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΣ
ΚΑΛΥΜΜΑΤΩΝ MACGRECOR**

Συμφώνως είς τὴν παράγραφον 2, Κεφαλίου Η' τῆς ἐν ισχύι συλλογικῆς συμβάσεων ποντοπόρων φορτηγῶν πλοίων, ἀπαγορεύεται ἐν πλῷ ὁ χρωματισμὸς καὶ ἡ ἀποσκωριάσις τοῦ πλοίου διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως ικριώματων (σκαλωσιῶν), ὡς καὶ ὁ χρωματισμὸς τῶν ιστῶν καὶ τῆς καπνοδόχου. Ἐὰν συνεπῶς ἐμπίπτει εἰς τὴν ἀνώτερα ἀπαγορευτικὴν διάταξιν ἡ ἔργασία χρωματισμοῦ καὶ ἀποσκωριάσεως ἐσωτερικῶν τῶν καλυμμάτων τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου τύπου Maegregor ἐύρισκομένου ἐν πλῷ ἀφόρτου, ζήτημα ἐτέθη εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τούτῳ ἀπεφάνθη ὅτι ἡ ἔργασία χρωματισμοῦ καὶ ἀποσκωριάσεως ἐσωτερικῶν τῶν καλυμμάτων τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου τύπου Maegregor ἐύρισκομένου ἐν πλῷ ἀφόρτου, ἐπιτρέπεται μόνον ἐφ' ὅσον δὲν χρησιμοποιοῦνται ικριώματα καὶ τὸ πλοίον δὲν κλυδωνίζεται.

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΑΚΗΝ

Ὦν ἔργασίαι ἐπειγούσης φύσεως μὴ ἐπιδεχόμεναι ἀναβολῆς, ἐκρίθησαν παρὰ τοῦ 'Υπουργείου αἱ ἔργασίαι ἀπλοῦ καθαρισμοῦ τῶν χώρων ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος.

Αἱ ἔργασίαι αὐταὶ ἐκτελούμεναι κατὰ τὴν ἄποφιν τοῦ Y.E.N. ἐντὸς τοῦ κεκανονισμένου 8ώρου κατὰ τὰς Κυριακάς, δὲν ἀμείβονται ιδιαιτέρως.

ΦΥΛΑΞΙΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΦΟΡΤΟ-ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΝ

Ζήτημα ἐτέθη ἐὰν ἡ ὑπὸ ἀνδρῶν καταστρώματος φύλαξις τοῦ φορτίου κατὰ τὰς

φορτοεκφορτώσεις, ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὠραρίου ἔργασίας ἀμείβεται ὑπερωριακῶν ἡ ιδιαιτέρως.

Τὸ Y.E.N. ἐγνώρισεν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ὅτι ἡ εἰς τοὺς ἀνδράς τοῦ καταστρώματος ἀνατιθέμενη ἔργασία φυλάξεως τοῦ φορτίου κατὰ τὰς φορτοεκφορτώσεις ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὠραρίου ἔργασίας, δὲν δικαιολογεῖ τὴν καταβολὴν ὑπερωρίας ἡ ἔξτρα ἀμοιβῆς.

ΕΡΓΑΣΙΑ ΞΕΣΕΩΣ ΕΛΑΣΜΑΤΩΝ

Ἐξ ἄλλου ἐπὶ παρουσιασθείσης διαφορᾶς ναυτικῆς ἔργασίας ἡ ἀμοιβᾶ ὑπερεσία τοῦ Y.E.N. ἀπεφάνθη ὅτι ἡ ἔργασία ξεσεως ἐλασμάτων ἔξωτερικῶν τοῦ πλοίου ἐν λιμένι, δὲν συμπεριλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ιδιαιτέρως ἔξτρα ἀμειβομένων ἔργασιῶν τῶν ὑπὸ τῆς ἐν ισχύι συλλογικῆς συμβάσεως καθοριζομένων. Ἐκτελουμένη ὅμως ἡ ἔργασία ταύτη ἐκτὸς τοῦ κανονικοῦ ὠραρίου ἔργασίας ἀμείβεται ὑπερωριακῶς.

ΠΡΟΝΟΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΕΚΤΑΚΤΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΕΙΣ ΚΑΙΝΙΚΗΝ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ Ο.Ν.

Δι' ἀνακοινώσεως τοῦ Οἴκου Ναύτου διηγηκρίνισθη ὅτι εἰς περίπτωσιν ἔξαιρετικοῦ ἢ αἰφνιδίου συμβάντος συνεπείᾳ τοῦ ὄποιού προστατευόμενος εἰσήχθη ἐκτάκτως εἰς συμβεβλημένην ἡ ὥστι κλινικὴν ἢ νοσοκομεῖον, διὰ τὴν ἀναγνώρισιν δαπανῶν νοσηλείας διὰ τὴν οὕτω γενομένην νοσηλείαν, ἀπαιτεῖται συμφώνως πρὸς τὴν παράγρ. 12 τοῦ ἀρθρου 23 τοῦ Κανονισμοῦ Προστασίας τοῦ Ο.Ν. καὶ τὴν παράγρ. 2 τοῦ ἀρθρου 10 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 83/1962 Β.Δ., ἡ γνωστοποίησις τῆς ἐκτάκτου εἰσαγωγῆς παρὰ τῶν ἐνδιαφερομένων εἰς τὸ τμῆμα προστασίας τοῦ Ο.Ν. ἐντὸς τριών ἡμερῶν ἀπὸ τῆς τοιαύτης εἰσαγωγῆς τοῦ ἀσθενοῦς.

Περαιτέρω τονίζεται εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν ὅτι οὐδεμία δαπάνη εἶναι δυνατὸν νὰ δικαιολογηθῇ διὰ πραγματοποιηθεῖσαν θεραπείαν προστατευόμενου ἐκτάκτως εἰσαχθέντος εἰς νοσοκομεῖα ἢ κλινικάς συμβεβλημένας ἡ μῆ, ἀνευ τηρήσεως τῆς ως ἀνωδιοκαστίας. Τούτῳ διότι, ἡ παράλειψις τῆς γνωστοποίησεως καθιστά δυσχερή τὸν ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος ἐπιβαλλόμενον ἔλεγχον ὡς

πρὸς τὴν ἔξακριβωσιν τοῦ δεδικαιολογημένου τῆς ἐκτάκτου εἰσαγωγῆς καὶ τὸν γενομένων δαπανῶν. Ἐπίσης καθιστά δυσχερή καὶ τὴν παρακολούθησιν τῆς πορείας τῆς ἀσθενείας τοῦ ἐκτάκτως εἰσαχθέντος.

ΕΠΙΔΟΜΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Αἱ πολεμικαὶ ἐπιχειρήσεις εἰς διαφόρους περιοχὰς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς μεταξὺ τῶν Ἰσραηλινῶν καὶ Ἰ' Αραβικῶν δυνάμεων συνεχίζονται καὶ ἡ ὑποβολὴ ἐρωτημάτων ἐκ μέρους ναυτικῶν, πλοίων προσεγγιζόντων εἰς τὰς ως ἄνω ἐπικινδύνους περιοχάς, κατὰ πόσον ἡ τοιαύτη προσέγγισις τῶν πλοίων ἐφ' ὃν ὑπηρετοῦν, ἀποτελεῖ λόγον λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεώς των ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου.

Οὕτω μετά τὴν "Ακαμπα καὶ τὴν περιοχὴν τοῦ Σουεζ περιπτώσεις διὰ τὰς ὁποίας ἡ σχολήθημεν εἰς προηγούμενα τεύχη, ἐρώτημα ἐτέθη ἀμροδίως, ἐάν θεωρήται ἐπικινδύνος ζώνη δικαιολογούσα πρόδορον λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου, ὁ αἰγυπτιακὸς λιμὴν Ras Shukeir.

Τὸ 'Υπουργεῖον ἐγνώρισεν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ὅτι ἡ ἐπικρατοῦσα κατάστασις εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα δὲν δικαιολογεῖ πρόδωρον λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπαιτιότητι τοῦ πλοίου. Ἐν όψει ὅμως ρυθμίσεως τοῦ ὄπου θέματος διὰ συνάφεως συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ τῆς 'Ενσέως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας ἀφ' ἐτέρου, δικαιολογεῖται ἡ καταβολὴ ἐύλογου ἐπιδόματος εἰς τὰ πληρώματα τῶν κατευθυνομένων εἰς τὸν αἰγυπτιακὸν λιμέναν Ras Shukeir πλοίων, καθοριζομένου διὰ συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν.

Ἐξ ἄλλου, ἐστία πολέμου ἐνεφανίσθη δι' ὀλίγον εἰς τὴν περιοχὴν 'Ελ Σαλβαντόρ - 'Ονδούρας καὶ ως ἐκ τούτου ὑπεβλήθη ἐρώτημα ἐάν ἡ ἐν λόγῳ περιοχὴ θεωρεῖται πολεμική ζώνη καὶ ἐάν τὰ πληρώματα τῶν προσεγγιζόντων αὐτὴν πλοίων δικαιούνται σχετικῆς ἀποζημιώσεως.

Τὸ 'Υπουργεῖον ἀπήντησεν σχετικῶς ὅτι ἡ ἀνωτέρω περιοχὴ δὲν θεωρεῖται ως πολεμική ζώνη καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν δικαιολογεῖται ἡ καταβολὴ ἀποζημιώσεώς τινος εἰς τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, τά όποια κατευθύνονται εἰς αὐτήν.

ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΕΤΑΙ ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΔΣ/ΠΑΟΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ

Κατὰ τὸ Κεφάλαιον Β', παράγραφος 1 τῆς ισχυούσης συλλογικῆς συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόννων d.w. καταβάλλεται εἰδίκως εἰς τοὺς ὑπηρετούντας ἐπὶ δεξαιενοπλοίων ἐπίδομα τούτον πρὸς

PORTUGAL

Address your enquiries to :

SHIPBROKERS · STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANISATION

POB : 658 TLG : VANTE TLX : 1545

LISBON

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Bros. Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S. Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

MARINE & GENERAL ENGINEERING WORKS P.V.B.A.

'Α μ β ἐ ρ σ α

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΟΥΣ

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΝ ΟΜΙΛΟΥΝΤΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : 39 NORDLAAN

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ : 416447/8

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ : 412722

ΤΗΛ/ΚΗ Δ/ΣΙΣ : NAVASHOP - ANTWERP

10% τοῦ καθοριζομένου ύπ' αὐτῆς μισθοῦ. Τὸ ἐπίδομα τούτο δὲν καταβάλλεται (διακόπτεται) ἐφ' ὅσον τὸ δεξαιμενοπλοίον χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν μεταφορὰν ὑγρῶν ἢ ξηρῶν φορτίων μὴ εὐφλέκτων.

Καταφανής εἶναι ὁ σκοπὸς θεσπίσεως τῆς ἀνωτέρω διατάξεως, ἀποβλέπων εἰς τὴν παροχὴν ἐπίδομάτος τινὸς ἔναντι τοῦ κινδύνου τὸν διοικούντος διατρέχει ὁ ὑπηρετῶν ἐπί πλοίου μεταφέροντος ἐπικίνδυνον φορτίον.

Συνεπώς ὁρῇ δέον νὰ θεωρηθῇ ἡ ἀποφυγὴ τοῦ 'Υπουργείου καθ' ἣν ὁ ναυτικὸς ὁ ὑπηρετῶν ἐπὶ δεξαιμενοπλοίου καὶ δικαιούμενος μισθοῦ ἐλλείποντος δὲν δικαιοῦται καὶ τὸ ἑπτὸν 10% ἐπίδομα δεξαιμενοπλοίου τοῦ ἐλλείποντος.

Εἰς τὸν ναυτικὸν τὸν δικαιούμενον τὸν μισθὸν τοῦ ἐλλείποντος καταβάλλεται ὁ μισθὸς τοῦτος, διὰ τὴν ἐργασίαν τὴν ὃποιαν προσφέρει πέραν τῆς ιδίκης τοῦ τοιούτου, ἀλλὰ δὲν είναι δυνατὸν νὰ τοῦ παρέχεται καὶ ἔτερον ἐπίδομα δεδομένου ὅτι ὁ κίνδυνος είναι προσωπικὸς καὶ μοναδικὸς διὰ τὸ αὐτὸ πρόσωπον.

ΜΙΣΘΟΣ

ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΜΙΣΘΟΥ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΔΙ' ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΝ ΜΗ ΠΑΡΟΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Θερμαστής ναυτολογηθεὶς ὡς τοιοῦτος ἐπὶ πλοίου 'Ελληνικῆς πλοιοκτήσιας ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας, εἰργάσθη ἐφ' αὐτοῦ ἐπὶ δῆμην καὶ ἀπελύθη διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς λιμένα τῆς Εύρωπης. 'Η τοιούτη καταγγελία ἐδικαιολογήθη λόγω παραπτώματος τοῦ ναυτικοῦ, ἀρνηθέντος ἐκτέλεσιν διατεταγμένης ὑπηρεσίας. Οὕτω ὁ ναυτικὸς ἐστερηθεὶς τοῦ μισθοῦ τῶν ἡμέρων τῆς μὴ παροχῆς ἐργασίας καὶ τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως.

Τὰ συγκεκριμένα γεγονότα ἔνεκα τῶν ὄποιαν ἔχαρακτηρίσθη ὡς παράπτωμα παρὰ τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἡ ἀρνητικὴ ὑπηρεσίας ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ ἐλαθον χώρων ὡς ἀκολούθως:

Τὸ πλοίον ἐπὶ τοῦ ὄποιον ὑπῆρχεται ὁ ἐν λόγῳ ναυτικὸς ἀνενέρωσε ἐκ λιμένος τοῦ Περιορίου Κόλπου μὲν κατευθυνούντας τὴν Εὐρώπην, κινούμενον μὲν μίσι μηχανὴν ἐσωτερικῆς καύσεως καὶ λειτουργούντος τοῦ αὐτομάτου λένθητος καυσαερίων ταύτης δὲν παρίστατο ἀνάγκη χρησιμοποιήσεως τῶν βοηθητικῶν ἀτμολεβήτων, οἵτινες ἐλειτούργουν καθ' ὅν χρόνον τὸ πλοίον εύρισκετο ἐν λιμένι. Ηὔτε περί τούτου τοῦ διελύθησαν αἱ τετράροι φυλακαὶ τῶν ὑπηρετούντων ἐν αὐτῷ τριῶν θερμαστῶν μεταξὺ τῶν ὄποιων καὶ ὁ ἐγείρας τὴν ἀγωγὴν θερμαστής, εἰς τοὺς ὄποιους ἀνετέθησαν ὑπὸ τοῦ Α' μηχανικοῦ τῇ ἐγκρίσει τοῦ πλοιάρχου ἐργασίαι ἡμέρας μηχανοστασίου παρεχόμεναι εἰς κανονικὸν ὥραρίον ἐργασίας. Τὴν τοιούτην ὅμως ἐντολὴν νομίμως παρασχεθεῖσαν συμφώνως εἰς τὴν διάταξιν τοῦ κεφαλαίου Γ' παράγραφος II ἐδάφιον 3 τῆς οἰκείας συλλογικῆς συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόνων d.w. ἡρνήθη νὰ ἐκτελέσῃ ὁ ἐν λόγῳ θερμαστής ἰσχυρίζομενος ὅτι τὰ καθήκοντά του περιωρίζοντο εἰς μόνην τὴν παρακολούθησιν τῆς λειτουργίας τοῦ βοηθητικοῦ ἀτμολεβήτου, διεγομένην εἰς τετράρους φυλακάς. Τὴν ἀρνητικὴν τοῦ ταύτην προέβαλεν καὶ ἐνόπιον τοῦ πλοιάρχου, ὅταν ὁ τελευταῖος οὗτος προσεκάλεσεν ἐγγράφως αὐτὸν ὅπως ἐκτελέσῃ τὴν ἀνατεθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Α' μηχανικοῦ ὑπηρεσίαν. Ηὔτε περί τοῦ ὄποιον ἀνατεθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Α' μηχανικοῦ ἔχηκολούθει ἀρνούμενος νὰ ἐργασθῇ μέχρι καὶ τῆς ἡμέρας ἀπολύσεως ὡς ἀνωτέρω, ἐκ τοῦ πλοίου.

Ληφθέντων ὑπὸ ὅψει τῶν πραγματικῶν τούτων περιστατικῶν τὸ δικαστήριον ἐκρινεῖ διὰ τὴν ἀρνητικὴν ἔκ μέρους τοῦ ἔναντιον τοῦ θερμαστοῦ ὅπως παράσχῃ τὴν νομοτύπως ἀνατεθεῖσαν εἰς αὐτὸν ὑπηρεσίαν, ὑπῆρχεν δὲν ἀδικαιολόγητος ἀποστερούσα τοῦτον παντὸς δικαιώματος ἐπὶ τοῦ ἀναλογούντος,

εἰς τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἀρνήσεως μέχρι καὶ τῆς ἀπολύσεως, μισθοῦ.

Ἐπίσης συνιστᾶ σοφαρὸν παράπτωμα, ἀναγόμενον τόσον εἰς τὴν ἐλλειψιν ἐκπληρώσεως, τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ἀπορρεουσῶν ὑποχρεώσεών του, δύον καὶ εἰς τὴν ἐλλειψιν ἐπιβαλλομένης πειθαρχίας καὶ ὑπακοῆς πρὸς τὰς ἐντολὰς τῶν προστατεύνων του, μὲν ἀποτέλεσμα νὰ μὴ δικαιοῦται οὗτος τῆς διὰ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως του ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου προβεπομένης ἀποζημιώσεως, ἐφ' ὅσον ἡ καταγγελία αὐτὴ πλήρως ἐδικαιοιογεῖτο ἐκ τῆς προσανφερθείσης συμπεριφορᾶς τούτου. 'Η ἀνωτέρω κρίσις στηρίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 65 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἔνθα ὁ ἀδικαιολογήτως μὴ παρέχων τὰς ὑπηρεσίες του ναυτικούς στερεῖται τοῦ ἀναλόγου μισθοῦ, ἐπιφυλαττομένου καὶ τοῦ δικαιώματος ἀποζημιώσεως. 'Ἐπίσης εἰς τὸ ἄρθρον 75 παραγ. 2 τοῦ ιδίου Κώδικος ἔνθα, εἰς περίπτωσιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου, ὁ ναυτικὸς δικαιοῦται εἰς ἀποζημιώσιν ἐκτὸς ἔαν τὴν καταγγελίαν δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ. Σημειωτέον ὅτι ἡ ἔννοια τοῦ τοιούτου παραπτώματος δὲν καθορίζεται εἰδικῶς τοῦ νόμου. 'Ἐν τούτοις ὅμως δέον ὅπως συνιστᾶ σοφαρὸν λόγον ὑποχρεούντα τὸν πλοιάρχον εἰς τὴν ἀπόλυτην τοῦ ναυτικοῦ, τούτου δὲ λόγον ἀποτελεῖ ἀναμφισθήτητος καὶ ὡς ἀρνητικής ὑπηρεσίας.

Οὕτω ἐν συμπεράσματι, ἀπερρίφθησαν παρὰ τὸν Δικαστήριον ὅτι διὰ τῆς ἀγωγῆς του ἐξήτησεν ὁ ναυτικὸς ἡτοι μισθὸν 37 ἡμερῶν διά τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἀρνήσεως ἐκτελέσεως τῆς ὑπηρεσίας μέχρι τῆς ἀπολύσεως του, ἀποζημιώσιν ἴστοπον πρὸς τὴν μισθοτροφοδοσίαν ἐνός μηνὸς λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως παρὰ τοῦ πλοιάρχου, ὡς καὶ ἀντίτιμον 106 ὥρων διὰ φερομένην ὡς παρασχεθεῖσαν ἐκ μέρους τοῦ ἐνάγοντος ὑπερωριακὴν ἐργασίαν.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΜΟΝΟΜΕΡΗΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Μὲ τὴν ἔγγραφὴν τοῦ ὄπου ἀμοιβαία συνινέσει εἰς τὸ ψυμβασίνον καὶ εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον, συνθίζεται νὰ γίνωνται αἱ περιστόρεα, ἀπόλυτες ναυτικῶν ἐκ τῶν πλοίων. 'Ο τρόπος αὐτὸς λύσεως τῆς συμβάσεως ἐπεκράτησε θεομήκως καὶ προτιμᾶται ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων περῶν, ἐφ' ὅσον ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως πραγματοποιεῖται ὁμαλῶς.

Τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ὄπου λόγω αἰτιολογικῶν ὑπεδείξαμεν ἀπὸ τὰς παρούσας στήλας προσφάτως καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ὅς ἐπέρχεται λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τῆς αἰτήσει τοῦ πλοίου.

Τικοῦ προώρως καὶ δὲν ἐναντιούται ὁ πλοίος. Τούτῳ διότι κατὰ δικαστηριακὴν ἀπόφασιν ἐκρίθη ὅτι, ὁ ὄρος «τὴν αἰτήσει τοῦ ναυτικοῦ» ὅστις ἔχρησιμοποιεῖτο εὐρέως εἰς τὰς περιπτώσεις μονομερούς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ ναυτικοῦ, αἴτιοτελεί λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτικοῦ.

Συγχρόνως ὅμως ὑπεδείξαμεν τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ ἀλλούσου αἰτιολογικοῦ εἰς τὰς περιπτώσεις προώρου λύσεως τῆς συμβάσεως, καθ' ὅς ὁ πλοίοφρος δὲν ἀποδέχεται τὴν παραίτησιν τοῦ ναυτικοῦ ἥτοι τὸ ὄρον «λόγω μονομερούς καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ».

Η ἔγγραφὴ τοῦ ὄρθου αἰτιολογικοῦ ἀπολύσεως ἐπὶ τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου χρήζει ἐπισταμένης προσοχῆς διότι ἐπ' αὐτῆς πολλάκις ἐδράζονται αἱ ἐκ τῆς συμβάσεως προερχόμεναι ἀπαιτήσεις καὶ τῶν δύο μερῶν.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω μὲν λίσταν ικανοποίησιν τίσμον λύσιν δοθεῖσαν ἐσχάτως παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου σύμφωνον μὲ τὸ πνεῦμα τῆς ιδίκης

Οὕτω κατὰ τὴν λύσιν ταύτην, εἰς περίπτωσιν καθ' ἣν ναυτικὸς μὴ συνανιούντος τοῦ πλοιάρχου αἴτεται τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ἀσύρτου χρόνου, πρὸ τῆς λήξεως τῆς διὰ ταύτης ἀνειλημμένης ὑποχρεώσεως του ὡς πρὸς τὴν χρονικὴν διάρκεταν παροχῆς τῶν ὑπηρεσιῶν του ἐν τῷ πλοίῳ, ἄρθρον 73 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. καὶ Ν.Δ. 2653/1952, οἱ δὲ ἀπικαλούμενοι λόγοι δὲν συνιστοῦν ὑπαιτιότητα τοῦ πλοίου, ἐκτιμώμενοι διότι τοῦ πλοίου, ἐφ' ἀρχῆς (Λιμενικῆς ή Προενικῆς) καθιστούν ἐπιταπτικὴν τὴν ἀπόλυτην τοῦ πλοίου πρὸς τὴν μισθοτροφοδοσίαν ἐνός μηνὸς λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως παρὰ τοῦ πλοιάρχου, ὡς καὶ ἀντίτιμον 106 ὥρων διὰ φερομένην ὡς παρασχεθεῖσαν εἰς τοῦ πλοίου τοῦ ναυτικοῦ.

ΛΙΜΗΝ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ ΕΝ ΟΨΕΙ ΠΛΟΥ ΠΡΟΣ ΒΙΕΤΝΑΜ

Καὶ μία εἰσέτι διαφορὰ ἀπὸ τοὺς πλόας εἰς ΒΙΕΤΝΑΜ ἐπαρουσιάσθη πρὸς ἐπίλυσιν εἰς τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ Υ.Ε.Ν. Συγκεκριμένως ζήτημα ἐτέθη ἔαν τὸ ναυτικό δύο προσφέρεισαν σύμβασιν ναυτολογήσεως ἄνευ ὄπου μεταβάσεως εἰς λιμένας ἢ δρόμου τοῦ Βορείου καὶ Νοτίου ΒΙΕΤΝΑΜ δικαιοῦται παλινοστήσεως, λυομένης τῆς συμβάσεως διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ εἰς ποιὸν λιμένα πρέπει νὰ ἀπολυθῇ.

Τὸ 'Υπουργείον ἀπεφάνθη ὅτι ὁ ναυτικὸς ὑπογράφας σύμβασιν ὡς ἀνωτέρω, δικαιοῦται νὰ προσθῇ εἰς λύσιν τῆς συμβάσεως καὶ νὰ παλινοστήσῃ δαπάναις τοῦ πλοίου ἄνευ ἀποζημιώσεως. 'Υποχρεούται δὲ ὁ ναυτικὸς παραμείνην ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρι τοῦ κατάπλου τούτου εἰς Νότιον ΒΙΕΤΝΑΜ.

ΑΠΟ ΤΟ ΑΝΤΕΝ ΕΙΣ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ

Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΑΝΤΕΝ

ATHANAS MAVROUDIS

(Τὸ μόνον ἐκεῖ 'Ελληνικὸν Πρακτορεῖον)

Θὰ συνεχίσῃ νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν ὁποῖαν ἀπὸ 20ετίας ἔχει πρότεινεν εἰς τὸ Αντεν.

* Εταιρικὴ ἐπωνυμία: HELLENIC SHIPPING AGENCY LAS PALMAS

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: BLASCO IBANEZ 16

TELEGRAPHIC ADDRESS: HELLENIC - LAS PALMAS

"Ηρχισεν ἡδη τὰς ἐργασίας του

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

ΤΑ 14 ΣΚΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Τὸ ἀδιέξοδον τῶν 14 φορτηγῶν σκαφῶν — 4 Βρετανικῶν, 3 Σουηδικῶν, 2 Πολωνικῶν, 2 Γερμανικῶν, 1 Γαλλικοῦ, 1 Τσεχοσλοβακικοῦ καὶ 1 Βουλγαρικοῦ — τῶν ἀποκεκλεισμένων εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1967 εὑρεν ἐπὶ τέλους τὴν λύσιν του. Οἱ ἀσφαλιστοὶ θά καταβάλουν τὰς ἀποζημώσεις τῆς «ἀπώλειας». Πράγματι ἡ ἀσφαλιστικὴ κατάστασις τῶν πλοίων αὐτῶν εἶχε δημιουργήσει πολλὰ καὶ δυσεπίλυτα προβλήματα μεταξὺ τῶν ὅποιων συγκαταλέγοντο καὶ τὰ ἀσφαλιστικά.

Πλὴν τῶν διττώματικῶν προσταθεῖῶν πρόδεις ἐπίλυσιν τῶν δημιουργηθέντων προβλημάτων, ἔγένετο σχετικὴ προσπάθεια καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν Λόυδ' δι' ἀποστολῆς ἥτις ἐπεσκέφθη τόσον τὴν Αίγυπτον, δοσον καὶ τὸ Ισραήλ. Ἡ ἀποστολὴ αὐτῆς ἐπεδίωξεν ιδιαιτέρως, ὡς ἀπαρχὴν ἀπελευθερώσεως τῶν ἀποκεκλεισμένων πλοίων καὶ τῶν φορτίων των, τὴν ἔναρξιν τῶν ἔργασιών ἀνέλκυσεως τοῦ πλοίου «Magd».

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπαπειλήθησαν πολλοὶ δικαστικοὶ ἀγώνες, οἱ ὅποιοι ἀπενοθήθησαν χάρις εἰς τὴν λογικὴν στάσιν τῶν Βρετανῶν ἀσφαλιστῶν τῶν φορτίων, οἱ ὅποιοι ἐδέχθησαν νὰ πληρώσουν τὰς πλασματικὰς δλικάς ἀπώλειας καὶ νὰ μὴ ἐπικαλεσθοῦν διάφορα νομικά ἐπιχειρήματα, τὰ ὅποια θὰ τοὺς ἐπέτρεπον νὰ ἀποκρούσουν τὰς σχετικὰς ἀσφαλιστικάς ἀπαιτήσεις.

Ἐκ τῶν ἀσφαλιζομένων κινδύνων ἀξίζει νὰ ἔξετασθῇ ιδιαιτέρως ἡ περίπτωσις τῶν λεγομένων κινδύνων πολέμου. Οἱ κίνδυνοι οὗτοι ἀποκλείονται ἐπὶ τῆς συνήθους μορφῆς ἀσφαλίσεως, ἀλλ' εἰσάγονται διὰ τῶν «Institute War Clauses», οἱ ὅποιοι παρέχουν ἀσφάλισιν τῶν οὕτω ἀποκλεισμένων κινδύνων, ὑπὸ τὴν ἀκόλουθην διατύπωσιν:

«Τὸ παρὸν ἀσφαλιστήριον καλύπτει τοὺς ἔκ της βασικῆς μορφῆς τοῦ Ἀγγλι-

κοῦ ναυτασφαλιστηρίου ἀποκλειομένους κινδύνους διὰ τοῦ ἀκολούθου ὄρου: «Ἡσφαλισμένους κατὰ συλλήψεως, κατασχέσεως, κατακρατήσεως, παρεμποδίσεως ἢ περιορισμοῦ καὶ τῶν ἐκ τούτων συνεπειῶν ἢ οἰασθήποτε πρὸς τοῦτο προσπάθειας· ἐπίσης ἐκ τῶν συνεπειῶν ἔχθροπραξιῶν ἢ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων εἴτε ἔχει κηρυχθῆ πόλεμος εἴτε ὅχι. Ἡσφαλισμένου περαιτέρω ἔναντι τῶν συνεπειῶν ἐμφυλίου πολέμου, ἐπαναστάσεως, ἀνταρσίας, ἔξεγέρσεως ἢ ἐμφυλίου διαμάχης οὕτω πολεκαλουμένων».

Οἱ ἀνωτέρω ἀπαριθμούμενοι κίνδυνοι δὲν προϋποθέτουν τὴν ὅπωσδήποτε ὑπαρξίαν κεκρυμμένης καταστάσεως πολέμου μεταξὺ κρατῶν, διότι οἱ περιπτώσεις κατακρατήσεως, παρεμποδίσεως καὶ περιορισμοῦ εἰναι διναταὶ εἰς οἰανθήποτε στιγμήν.

Οἱ περὶ Θαλασσίας ἀσφαλίσεως Νόμος καθορίζει ὅτι — ἐφ' ὅσον δὲν προβλέπεται σαφῶς ἄλλως πως εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον — πλασματικὴ δλικὴ ἀπώλεια ὑφίσταται δσάκις τὸ ἡσφαλισμένων ἀντικείμενον ἔχει ἐγκαταλειφθῆ κανονικῶς, λόγῳ τοῦ ὅ, τι ἡ πραγματικὴ δλικὴ τοῦ ἀπώλεια φαίνεται ἀναπόφευκτος ἢ διότι δὲν δύναται νὰ διασωθῆ ἀπὸ πραγματικὴν δλικὴν ἀπώλειαν ἀνευ δαπάνης ὑπερβανούσης τὴν ἀξίαν του κατὰ τὸν χρόνον τῆς πραγματοποίησεως τῆς δαπάνης ταύτης.

Εἰδικότερον, πλασματικὴ δλικὴ ἀπώλεια ὑφίσταται δσάκις δ ἡσφαλισμένος ἀποστέρεται τῆς κατοχῆς τοῦ πλοίου του ἢ ἐμπορευμάτων, ἔξι αἵτιας ἡσφαλισμένου κινδύνου καὶ: α) ἡ ἀνάκτησις τοῦ πλοίου ἢ τῶν ἐμπορευμάτων δὲν είναι πιθανή ἢ β) τὸ κόστος ἀνακτήσεως τοῦ πλοίου ἢ ἐμπορευμάτων ὑπερβαίνει τὴν ἀξίαν των κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀνακτήσεως.

Οὖτω, η νομικὴ πλευρὰ τοῦ δλου θέμα-

τος είναι πολύπλοκος καὶ ἀσαφής.

Ἡ ἀπόφασις τῶν ἀσφαλιστῶν περιωρίσθη κατ' ἀρχὴν εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν ἀπαιτήσεων διὰ τὰ φορτία καὶ ηδη ἐπεξετάθη καὶ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις σκάφους. Ἡ ἀπόφασις αὐτῆ ἐλήφθη ὑπὸ τὸν ὄρον δεσμεύσεων ὡς πρὸς τὴν περαιτέρω τύχην τῶν ἡσφαλισμένων ἀντικειμένων καὶ παρὰ τὸ γεγονός ὅτι δὲν ὑπῆρχε νομική εύθυνη τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὰς κατ' αὐτῶν ἀπαιτήσεις ἐκ μόνου τοῦ γεγονότος ὅτι τὰ φορτία εἶχον ἀκινητοποιηθῆ εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ.

Προσφάτως, τὸ Περιφερειακὸν Δικαστήριον τῆς περιοχῆς Νέας Υόρκης ἀπέριψε αἴτησιν τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ἡλεκτροστροβιλοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Ομπσέρβερ» περὶ συνοπτικῆς ἀποφάσεως κατ' ἔκπροσωπου τῶν Λόυδ' διασκεψόμενοι πολέμου.

Τὸ «Ομπσέρβερ» εἰσῆλθεν εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, εἰς τὸ Πόρτ Σάϊδ, μὲ νηπομπήν 21 πλοίων. Τὴν 5ην Ἰουνίου 1967, λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς, τὸ «Ομπσέρβερ» ἐγκατέλειψε τὴν νηπομπήν του καὶ τὴν αὐτὴν ἡμέραν, δι πλέμος Ισραήλ - Ήνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας τὸ ἀπέκλεισεν εἰς τὴν Διώρυγα.

Οἱ πλοιοκτήται ἐκινήθησαν βάσει «Ἀσφαλιστήριου», τὸ ὅποιον ἐκάλυπτε τὸ πλοίον διὰ ζημίας πρερχομένας ἀπὸ «παρεμποδίσιν καὶ περιορισμούς δλων τῶν Βασιλέων, Πριγκήπων καὶ Λαῶν» («Restraint and detainments of all Kings, Princes and Peoples»).

Ἐν προκειμένω, τὸ «Ομπσέρβερ» παρημποδίσθη ὑπὸ τῆς Ήνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας καὶ ὡς Ισχυρίσθησαν περαιτέρω οἱ πλοιοκτήται οὗτοι ἀπώλεσαν τὴν «χρήσιν καὶ κατοχήν τοῦ πλοίου καὶ συνεπώς τὸ πλοίον κατέστη «πλασματική» ἀπώλεια. Οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται ἀπεφάσισαν τὴν ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τὴν 26ην Ἰουνίου.

Ο ἐναγόμενος ἀσφαλιστής τοῦ Λόυδ' προσήγαγεν ἀποδεικτικά στοιχεῖα διως ἀποδείξῃ ὅτι δ Ὁργανισμὸς τῆς Διώρυγος Σουέζ είχε προσφερθῆ ὅπως ρυμουλκήσῃ τὸ «Ομπσέρβερ» διὰ τῆς Διώρυγος. Τὸ Δικαστήριον δὲν ἦτο δέσμαιον περὶ τῶν ἐνεργειῶν τοῦ «Οργανισμὸς τῆς Διώρυγος, φαίνεται δμως δι τὴν 6ην Ἰουνίου 1967 δ Ὁργανισμὸς ἀνεκοίνωσεν δι: ἀπλῶς ἀνεστάλη ἡ «αναστίλο» τῆς Διώρυγος, δι τὴν Διώρυγος,

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 & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

θά άπειράσσετο και διώ συνεπώς δέν ύπηρχεν πρόθεσις παρεμπόδισης της διελεύσεως τού «Ομπσέρβερ» διά της Διώρυγος.

Τελικώς φαίνεται έπισης διώ την 7ην Ιουνίου 1967 ή Λίμνη Τίμσα έφραχθη διά της καταβυθίσεως βυθοκόρου κατά μήκος της νοτιάς έξοδου της λίμνης. Τότε «Ομπσέρβερ» άπεκλεισθη σύτο της καταβυθίσεως βυθοκόρου. Δέν είναι βέβαιον ποιος έδωσε την διαταγήν διά την καταβύσιμην της βυθοκόρου, ώς λ.χ. ή Αιγαίντιακή Κυβέρνησης;

Τό Δικοστήριον της Νέας Υόρκης άπειράθη διώ τα γεγονότα δέν είχον αποστρανισθή και διώ τη τοιαύτη αποσφήνισις άποτελεί προϋπόθεσιν διά την λήψη αποφάσεως έπι τών σοιδαρών ζητημάτων τού δικαίου της θαλασσίας ασφαλίσεως, τό διόποιον έμπειρεχεται είς την περίπτωσιν τού «Ομπσέρβερ», ητις και άποτελεί δικιμαστικήν περίπτωσιν δυναμένην νά έπηρεάση απόφασης και έπι άλλων ασφαλιστικών άποτελεσμάτων. Και την έπηρεάση πράγματι. Έξ αλλού, τό αύτό Δικοστήριον άπειράθη διώ περίπτωσις τού «Ομπσέρβερ» δέν είναι έπιδεικτική συνοπτικής έκδικάσεως.

Η ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

«Ολίγον μετά την άνωτέρω άπόφασιν, οι ασφαλιστικοί κινδύνων πολέμου έδημοσίευσαν την άκολουθον δήλωσιν:

«Λαμβανομένου υπ' διώ τού άπό τού άποκλεισμού των πλοίων είς την Διώρυγα τού Σουέζ διαρρέουσαντος χρόνου και της συνεχίζομένης ταλαιπωρίας των πλοιοκτητών των και παρ' όλον διώ δέν έχει έπιθεσια ιωθή νομικώς διώ ύφισταται δικαιώματος άποζημιώσεως βάσει των ασφαλιστηρίων κινδύνων πολέμου είναι διατεθειμένοι τώρα δηπως διαπραγματεύθων άποτελεσμάτων ασφαλίσεως σκάφους υπό την προϋπόθεσιν δημως πάντοτε των δρων και κανόνων των κατ' ίδιαν ασφαλιστηρίων».

Ούτω, κατ' άντιθεσιν πρός τάς διά τά φορτία ασφαλιστικάς άποτελεσμάτων οι ασφαλιστικοί απλών φαίνονται πρόθυμοι δημως «διαπραγματεύθων» την καταβολήν άποτελεσμάτων έκ της άσφαλίσεως σκαφών και δη κατά περίπτωσιν.

Υπόλογιζεται διώ μέχρι στιγμής αι διά φορτία καταβληθείσαν ασφαλιστικά άποζημιώσεις άνερχονται είς £ 5.000.000 περί-

που και διώ διά τά σκάφη θά ύπερβούν τό ποσόν αυτό.

Οι ασφαλιστικοί διά της δραματικής ύπερ τών φορτίων και σκαφών αποφάσεως των, άπειρογον διατανηράς και παρατεταμένας δικαστικάς διενέξεις. Κατά συνέπειαν δημως, τά έκ τών αποκλεισθέντων είς τη Διώρυγα τού Σουέζ δημιουργηθέντα λιαν ένδιαφέροντα νομικά ζητήματα παραμένουν προδήλως άλυτα.

ZHMIAI £ 18.500.000 ΤΟΥ ΛΟΥΔΙΣ ΣΤΟ 1966

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΟ 1967 - 1968

«Ο πρόδεδρος τού Λόδις κ. Μάνης άνεκοινωσε προσφάτως, διώ αι κατά τό 1966 ζημιάς των Λόδις' άνηλθον είς £ 18.500.000 γενικώς έναντι ζημιών £ 38.000.000 κατά τό

1965. Τάς άνωτέρω ζημιάς διώ. Μάνης άπεδωσεν είς τό κύριας αιτίας: Πρώτον είς τό διώ οι ασφαλιστικοί δέν είχον αντιληφθή έπαρκως την έπιταχυνομένην ανοδον είς τό κόστος έπισκευών και δεύτερον, τάς τεραστίας έξελίξεις είς την βιομηχανίαν και τόν τομέα μεταφορών, έξ αν έχουν δημιουργηθή προδηλήματα διά τούς ασφαλιστάς τόσον άπό της πλευράς των φυσικών άπωλειών, δον και τών έπιδικασθεισών άποζημιώσεων διά ζημιάς τρίτων.

Παρά τάυτα, διώ. Μάνης διαβλέπει βελτίωσιν είς τό μελλοντικά άποτελέσματα. «Η σκλήρυνσις της πολιτικής των ασφαλιστρών θά άποφέρη καλά άποτελέσματα, ώς έμφανεται έκ τών διά τό 1967 και 1968 ένδειξεων. Σημειώτεον διώ οι λογαριασμοί τών άποτελεσμάτων 1967 και 1968 θά βραδύνουν έπι έν και δύο έτη είσετι, άντιστοίχως, πρό της διολκηρώσεών των.

Είς ειδικωτέρας σχετικάς δηλώσεις προ-

ένη και διώ πρόδεδρος της 'Ενώσεως 'Ασφαλιστών Λόδις' κ. Γκόρντουλ. Ούτος άπεδωσε τάς έκ £ 14.000.000 ναυτασφαλιστικάς ζημιάς τού 1966 είς διαφόρους αιτίας. Κατ' αύτο τά κύρια αιτία ήσαν ή άποτιμησις και ή συνεχής αύξησης είς τό κόστος τών έπισκευών, λόγω τού παγκοσμίου νομισματικού πληθωρισμού, αι διλικαί άπωλειασι σκαφών είς τό ύψηλόν έπιπεδον 12% της παγκοσμίου χωρητικότητος είς τόνους γκρος και τέλος τό χαμηλόν είσετι έπιπεδον άσφαλιστρών, τό διόποιον είχε διαμορφωθή άπό τών άρχων της δεκαετηρίδος λόγω τού δέξος συναγωνισμού, διώ ποιοίς έπεκράτει τότε.

Τάς άνωτέρω ζημιάς και διώ τό έτος 1967, τό διόποιον θά περιλάβη τάς έκ της διώρυγος τού Σουέζ ζημιάς.

Διά τό 1968 προβλέπονται βελτιώμένα άποτελέσματα, λόγω κυρίων τών σημαντικών προσπαθειών, αιτίνες κατεβάλθησαν πρός αύξησην τών ασφαλιστρών είς τόνο προβλέποντας καλύτον τήν πραγματοποίησην κέρδους και μετά τών συνυπολογισμών τών καταστροφών, τέλος πληθωρισμού και τής άπειλητης αύξησης τών έγκλημάτων.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH

2 HAMBURG II STUBBENHUK 10

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

SHIPS AGENTS - SHIPBROKERS - CLEARANCES - CHARTERING SALE and PURCHASE

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

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ BREMEN : Mr. GUNTHER BERGMANN

28 Bremen I Wegesende 34 - P. O. Box 783

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

E M D E N :

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH
297 NEPTUNHAUS DELFT 34 Phone 20268

Telex Via Bremen 024 4620

WILHEMSHAVEN:

TRITON SCHIFFAHTSKONTOR GMBH
294 WILHEMSHAVEN EBERSTASSE 124 Phone 26235/37, Telex 025 3375

LUBECK, KIEL, BRUNSBUETELKOOG, HOLTEAU
PLEASE APPLY TO MAIN OFFICE AT HAMBURG

ΔΡΗΦΟΣ



Δυναμική
παρουσία στις
ασφαλίσεις
της εμπορικής
ναυτιλίας.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΙ Α.Ε.



*Έτος ιδρύσεως 1914

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ
ΕΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΚΛΙΜΑΚΑ

ΔΡΑΓΑΤΣΑΝΙΟΥ 6 - ΑΘΗΝΑΙ 122

ΤΗΛ: 230.821-230.826 (10 γραμματ)

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: MACRYMAD - ATHENS

TELEX: 215232 MAC - GR.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

"Η ΠΡΟΔΟΣΙΑ, Α.Ε.
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

THE LONDON
ASSURANCE

ROBT BRADFORD
HOBB SAVILL LTD

Claims Settling Agents for the whole of Greece for:
Companies-Members of THE INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS.

Correspondents:

To the AMERICAN INSTITUTE OF MARINE UNDERWRITERS for the whole of
Greece (ex. Mytilene, Chios and Lemnos Islands),
and the ISRAEL INSURANCE ASSOCIATION.

Surveyors and Settling Agents for the whole of Greece of:

THE LONDON ASSURANCE Group, London,
INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA, Philadelphia, Pa.
A.M.A. & BELGAMAR Group, Antwerp

BRITISH INSURANCE GROUP IN JAPAN, Tokyo.

JUGOSLOVENSKA ZAJEDNICA OSIGURANJA (YUGOSLAV COMMUNITY
OF INSURANCE), Belgrad, and all Marine Insurance Organizations affiliated thereto.

LLOYD ADRIATICO, Trieste.

"ADAS" STATE INSURANCE ADMINISTRATION, Bucharest.

MARINE OFFICE - APPLETON & COX CORP., New York.

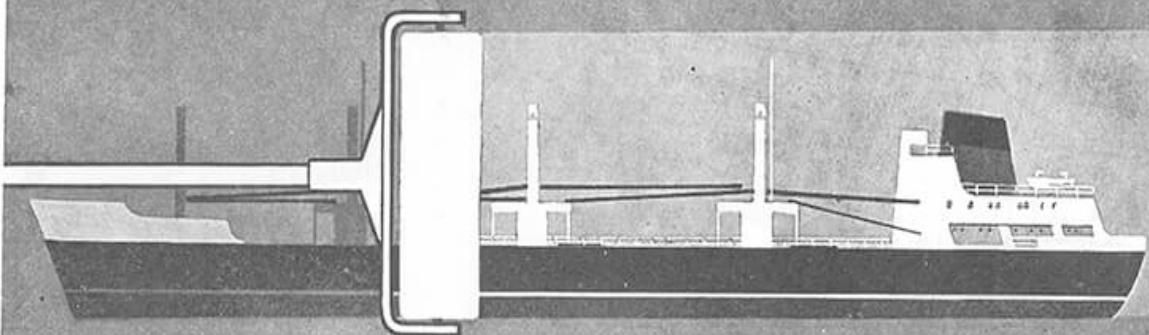
The LEVANTE EUROPA Group of Geneva.
THE PEOPLE'S INSURANCE Co. of CHINA of Peking.
"ALLAMI BIZTOSITO" INSURANCE ENTERPRISE OF THE STATE, Budapest.
"BULSTRAD" S.A. BULGARE D'ASSURANCES EXTERIEURES ET DE
REASSURANCES, Sofia.
DIREKTORIA E PERGJITHESHME ARKAYE TE KURSIMIT DHE SIGURI-
MEVE of Tirana, Albania.
VERSICHERUNGSANSTALT DER OESTERR. BUNDESLANDER, Wien.
and various Insurance Companies and Underwriting Groups in the U.K., U.S.A.,
ITALY, BELGIUM, GERMANY, NETHERLANDS, TURKEY, ARGENTINI,
INDIA, PAKISTAN, CANADA, AUSTRALIA, CHINA, etc.

Permanent Representatives for the whole of Greece, for legal assistance in respect
of Automobile Claims, of the: GENERAL EUROPA, S.A. ("GESA") of Barcelona,
Geneva, Milan, Brussels and Paris.
Surveyors and Settling Agents for: THE NAVIGATORS & GENERAL INSURAN-
CE Co Ltd and various LLOYD'S UNDERWRITERS in respect of YACHT Claims.

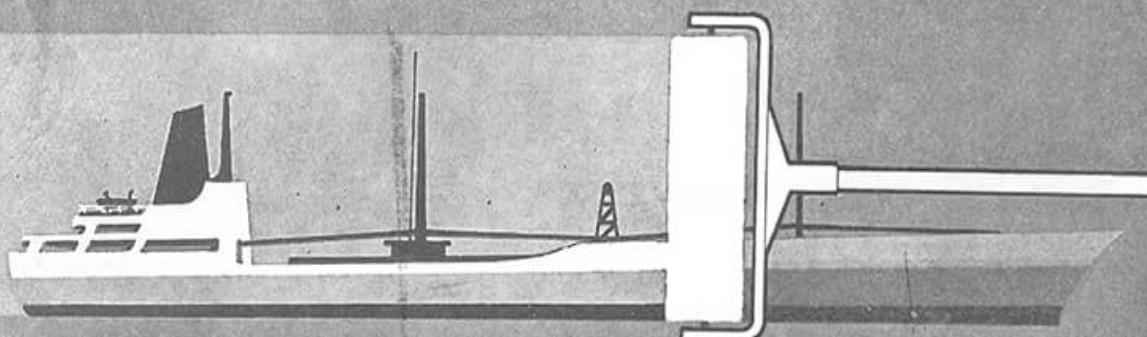
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ 30 ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

■ MAINTENANCE PAINTING ECONOMICS

2 YEARS BETTER than ordinary paints



2 YEARS BRIGHTER than ordinary paints



-THAT'S LINALUX HIGH DURABILITY
GLOSS FINISH...

Formulated on polyurethane resins, LINALUX High Durability Gloss Finish keeps that 'just painted' look better and longer than ordinary marine gloss paints, an essential factor in these days of larger vessels, reduced crews, limited time for maintenance painting and the need for real economy.

LINALUX High Durability Gloss Finish retains its gloss and colour in excess of 2 years under all conditions. Its tough surface is easily cleaned and eliminates the need for frequent repaints.

Damaged areas can quickly and easily be recoated and touched-in without being conspicuous.

For vessels in service, expensive and complicated primer systems are unnecessary as LINALUX High Durability Gloss Finish can be applied direct to clean, sound existing paintwork.

It is the ideal choice for superstructures and topsides, and its built-in resistance to fumes and oil makes it also especially suitable for engine and pump rooms.

For further details write or telephone to:-

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD · PAINTS DIVISION · MARINE SALES DEPARTMENT
WEXHAM ROAD · SLOUGH · BUCKS · Telephone: SLOUGH 23851



ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΝΕΩΤΕΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Η τελευταία περίοδος παρουσιάσεις διαφόρων νεωτερισμούς και τελειοποήσεις της ναυτικής τεχνικής, σίτινες εύκολύνουν σημαντικών την ναυπιλοίαν ή καθιστούν αύτήν ασφαλέστεραν.

Μερικοί τών τοιούτων νεωτερισμών είναι οι κατωτέρω:

1) ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΥ

Τά ναυπηγεία και αι μονάδες έπισκευών των πλοίων επωφελούνται τών προσδόν της υπερηχητικής και ήλεκτρονικής τεχνικής, πήτις παρουσιάζει μίαν νέαν ἀντιληψιν έλέγχου των ναυτικών κατασκευών.

2) ΜΕΤΡΗΣΙΣ ΠΑΧΟΥΣ

Τό παχύμετρον DAWE 1860 A SONORAY είναι φορητή συσκευή, χρησιμοποιουμένη πρις διακρίβωσιν τού πάχους γαστρών, έχουσαν ύποστη σκωρίασιν. Ανειδίκευτος έργαται δύνανται νά εκτελέσουν τήν έργασιαν αύτην ταχέως, εύκόλως και με μικράν δαπάνην.

Η συσκευή λειτουργεί διά στηρών και ζυγίζει μόνον 2,3 χ/μ. Είναι ίκανη νά μετρήσῃ πάχη ἀπό 1,27 χιλιοστομέτρου μέχρις 63,5 και απόδιδει απ' ευθείας και άκριδώς τάς διαπιστώσεις τού πάχους τών έλαστράτων. Γά στρώματα σκωρίας, χρωμάτων και έτέρων ούσιών εύρισκομένων ἐπί τής μιάς πλευράς τού έλασματος άγνοούνται (δεν άναφέρονται εἰς τάς διαπιστώσεις).

3) ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΙΣ ΕΛΑΤΤΩΜΑΤΩΝ

Η συσκευή DAWE SONORARY 1805 βασίζει τήν λειτουργίαν αύτης ἐπί τής άρχης της ήχους υπερηχητικών πασιμών. Η συσκευή ανη εύρισκει και έντοπίζει τά ύψισταμένα έλαπτώματα ἐπί μεταλλικών έπιφανεών και συγκολλήσεων. Έντοπίζει εύκολως πάς σχισμάς, τά κακώς συγκεκολλημένα μέρη, τών πόρων είς πάντας τούς τύπους συγκολλήσεων.

Υπερηχητικός παλμός έκπειτεται ἐπί τού πρός έλεγχον ώλικού και άνακαλπαται ἐπί τού ένδεικτου. Τό έπιτευχθεν ίχνος έπιβεδαιούται ἐπί σωλήνος καθοδικών άκτινων, δστις είναι προσημοσμένος ἐπί τής συσκευής. Τά διαπιστωθέντα έλαπτώματα ύπο τών παλμών κατά τήν διέλευσιν αύτών έμφανίζονται ἐπί τού σωλήνος και είναι δυνατόν νά καθορισθῇ ή άκριδής αύτών θέσις, τό μέγεθός των κ.λπ.

Ο τύπος 1805 είναι άπολύτως φορητός, τοποθετούμενος είς ανθεκτική δερματίνη θήκην και προσαρμόζεται πλήρως διά τήν ναυτικήν χρήσιν.

4) ΕΡΕΥΝΑ ΑΠΟΛΕΙΩΝ

Ο υπερηχητικός έρευνητής άπωλειων τύπου 8900 A είναι έτερον φορητόν δργανον τής σειράς τών προϊόντων DAWE. Οι μηχανικοί διαπιστώνουν, διτι τό δργανον τούτο τούς έξισοφαλίζει κέρδος πολυτίμου χρόνου.

Αι άπωλεισι είς τό κύλωμα πιέσεως, ως και αι είς τό κενόν έντοπίζονται συνήθως δυσκόλως.

Ο τύπος 8900 A έντοπίζει τούς υπερηχητικούς θορύβους, τούς δημιουργούμενους ἐκ τών μοριακών συγκρύσεων κατά τήν βιασίαν διέλευσιν διέριου τινός διά μικρού άνοιγματος. Δεν διπαίτονται ειδικαί γνώσεις πρός χρήσιν τού δργανού και δ μηχανικός δύνανται νά άνακαλψη τάς διαφυγάς έντος δευτερολέπτων. Διά νά καταστῇ δυνα-

κτού ἐπί τής γεφύρας και ἐν τῷ μηχανοστασίῳ, δεικνύοντος διτι έπιδαλεται ένέργειά της ἵνα προληφθῇ δημοσίεις δημιουργήσουν έπικινθυνον κατάστασιν. 'Εάν αι συνθήκαι ούφ' διτι τελει τό σκάφος καθιστούν άδυνταν τήν μείωσιν τού φόρτου ἐπί τού παρωυσιάζοντος τήν ένδειξιν μηχανήματος, ή συσκευή 1435 B θά έξακολουθήσῃ έλέγχουσα τούς κραδασμών μέχρις ού δ άξων κινδυνεση νά αύτοκαταστραφῇ. Εις τό σημείον αύτό η συσκευή θά προκαλέσῃ τήν κράτησιν τού μηχανήματος, έκτος φυσικά, έὰν δ πλοίος αρχος άλλως άποφασίσῃ.

6) ΣΤΡΟΦΟΣΚΟΠΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

Η συσκευή αύτη είναι είς θέσιν νά παρακολουθῇ συνεχῶς τήν κατάστασιν τών μηχανών, άλλ' είναι συχνά χρήσιμον τό νά δυνάμεθα νά έπιθεωρήσωμεν φυσικῶς τάς κινήσεις τών μηχανών, αιτινες λειτουργούντων πάνων φόρτου.

Τό δργανον έχει τήν μορφήν και τάς διαστάσεις φορητού φανού, είναι δὲ έφωδιασμένον δια βαλίδος έπαφής, ήτις συλλαμβάνει τούς έξασφαλίζει κέρδος πολυτίμου χρόνου. μέναι ή έλαπτωματικαί έπιφανειαί δύνανται νά έντοπιζονται ώς και αι διαφυγαί δερίων.

5) ΜΕΤΡΗΣΙΣ ΚΡΑΔΑΣΜΩΝ

Κατά τήν τελευταίαν δεκαετίαν αι ναυτιλιακαί ήταιρίαι έχρησιμοποίησαν πολλά ήλεκτρονικά δργανα πρός έξασφαλισιν τής μεριάς και απόδοτικής λειτουργίας τών πλοίων.

Τά πρωστήρια μέσα ένός πλοίου δέοντα νά λειτουργούν κατά τόπον πρακτικώς άδιακοπον και άνευ κρύστεων. Ός έκ τούτου είναι απαραιτήτης η μπαρβις δργάνου έλέγχου τών δονήσεων τών κινητήρων και τών μηχανών μονάδων, αιτινες κινδυνεύουν, λόγω των μακρών ώρων συνεχούς λειτουργίας, νά πτοφερον και νά παρουσιάζονται άνωμαλίας έάν δεν ύψιστανται συχνούς έλέγχους. Τούτο έφαρμόζεται ούχι μόνον ἐπί τών κυρίων πρωστηρίων μηχανών τού σκάφους, άλλ' έπισης και ἐπί τών άντλιων βαρούλων και μέσων ναυσπλοίσας.

Τά ήλεκτρονικά δργανα είναι ίδιαζόντως χρήσιμα, διότι έπιπρέπουν τών συνεχῆ έλέγχου τής καταστάσεων τών διαφόρων έγκαταστάσεων. 'Ο έλεγχος ούτος δυνατόν νά διενεργηται είτε ἐν τῷ μηχανοστασίῳ, είτε ἐπί τής γεφύρας ή και άκομή ἐπί τής έδρας τής έπιχειρήσεως.

'Αναλόγως τών άναγκων, τά δεδομένα έμφανίζονται ἐπί άσβακος (έντυπου πίνακος), είς δη μέσα τού πλοίου είναι προγραμματισμένα κατά τήν άνεξάρτητην αύτών λειτουργίαν π.χ. ὁ τύπος τού δργάνου DAWE 1435 B, δστις άποτελει σύστημα έλέγχου τών δονήσεων, συχνά χρησιμοποιουμένου ἐπί τών στροβίλων τών μεγάλων σκαφών, άσκει συνεχῆ έλέγχον ἐπί τών δονήσεων τών άξονων τών έλικων. 'Εάν αι δονήσεις αύτης φάσσουν είς πρακτικούμενον δρίον, τό δργανον θά προκαλέσῃ τήν άφην φωτεινού δεί-

ΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ 1 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ ΤΟΝΝΩΝ !

Αι μεγαλύτερα μέχρι σήμερον κατασκευασθείσαι έλικες — μέχρι διαμέτρου 9,14 μέτρων — κατασκευάσθησαν ύπο βρετανικού οίκου, δστις προετοιμάζει έλικας διά τήν έποχην τών πετρελαιοφόρων τού 1 έκατομμυρίου τόνων.

'Η κατασκευασθείσα έλιξ ύπο τού οίκου αύτού, διαμέτρου 9,14 μέτρων και βάρους 57 τόνων, έποιθετήθη ἐπί τού ύπερτάνκερ «Εσσος Νορθούμπριτσ, 253.000 τόνων, δπερ έναυπηγήθη δελευταίως είς Άγγλιαν. Τρεις άκομή έλικες άμοιων διαστάσεων κατασκευάζονται διά πετρελαιοφόρα άναλόγου μεγέθους, ναυπηγούμενα είς Βρετανικά ναυπηγεία.

'Ο κατασκευασθείσι οίκος βεβαιοι, διτι είναι έποιμος διά κατασκευήν έλικος πετρελαιοφόρου 1 έκατομμυρίου τόνων, είναι δὲ είς θέσιν νά κατασκευάσῃ έλικα διαμέτρου 12, 19 μέτρων και βάρους περίπου 100 τόνων.

'Ο οίκος ούτος κατασκευάζει έπισημάς έλικας, τό συνολικόν βάρος τών διποίων άνερχεται είς 4.000 τόνους.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΑΔΕΛΦΩΝ Γ. ΚΟΡΩΝΑΙΟΥ Ο.Ε.

ΑΚΤΗ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΤΗΛ. 462.071

Ταχεία και έπιμελημένη έργασία βάσει μακροχρόνιου πείρας είς κατασκευάς, έπισκευας, και μετασκευάς πλοίων κλάσεων Διεθνών Νηογνωμόνων

**ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΝΙΚΕΑ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΝ ΕΛΙΚΑ
ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**

Ο όρειχαλκος μετά νικελιούχου άλουμινίου έχρησιμοποιήθη πρός κατασκευή της θεωρουμένης ως μεγαλύτερας παγκοσμίως θαλασσίας έξαπτερύγου ελικος, ηπις έχυθη εις τὸν παρό τὸ Ἀμβούργῳ οἰκον Τζάστε τῆς Ἀλτόνας.

Ἡ Ἐλιξ ζυγίζει 55 τόνους και θὰ κινήσῃ ἐν τάκερ 190.000 τόνουν περίπου, ἀποδίδουσα ταχύτητα 16 κόμβων.

Ἡ χρήσις διαχάλκου μετά νικελιούχου άλουμινίου ἐπέφερε σημαντικήν μείωσιν βάρους, χάρις εἰς τὰς ἔξους μηχανικάς ιδιότητας και τὴν ὑψηλήν μηχανικήν ἀντοχήν τοῦ κράματος. Αἱ ιδιότητες αὗται ἐπιτρέπουν τὴν χρησιμοποίησιν μικρών παχών.

Τὸ μικρὸν τοῦτο παρέχει ἀριστήν ἀντοχὴν εἰς τὰς σκωρίας και τὴν διάβρωσιν, ηπις προκαλεῖται ἐπὶ ταχέος ρεύματος τῆς θαλάσσης ως και εἰς τὴν σπηλαίωσιν.

Τὸ μικρὸν κόστος συντηρήσεως ἐπηληθεύθη ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως κράματος εἰς ναυτικάς ελικας και εἰς ἑτέρας χρήσεις.

**ΚΑΙ ΔΞΑΜΕΝΗ
1 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟΥ ΤΟΝΝΩΝ !**

Τὸ συγκρότημα τῆς βαρείας βιομηχανίας Μιτσούμπησι ετοιμάζει πρός υποδολήν, ἐντὸς τοῦ Νοεμβρίου, εἰς τὸ Ιαπωνικὸν ὑπουργείον Μεταφορῶν σχέδια, διὰ τὴν κατασκευήν μονίμου ναυπηγικῆς κλίνης, δυναμικότητος 1.000.000 τόνων, μὲ προσπτικὴν λειτουργίας τῆς ἀπὸ τοῦ 1973.

Ἡ συνολικὴ ἐπένδυσις διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς ἀντούρας δεξαμενῆς, εἰς τὴν περιοχὴν Κογιακιτζῆμα τοῦ Ναγκασάκι, ὑπολογίζεται εἰς 25.000.000.000 γινέν. Τὸ μῆκος τῆς νέας δεξαμενῆς θὰ είναι 600 μέτρα και τὸ πλάτος 100 μέτρα.

ΝΕΑΙ ΣΩΣΙΒΙΟΙ ΖΩΝΑΙ

Νέος τύπος σωσιβίους ζώνης, μικρότερος, ἀλλ' ὑπερτέρας ἀντώνεων τῶν τοῦ συνήθους τύπου προεκάλεσε πολλὰς παραγγελίας, ἀφ' ής ἥρχισε πωλούμενος ὑπὸ τῶν Βρετανῶν κατασκευαστῶν πρὸ ξενάγην.

Οι κατασκευασταὶ προβάλλουν, ὅτι ἡ νέα σωσιβίος ζόνη ἐπιφέρει εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὸ φέρον αὐτὴν ἀτομον, διπερ πίπτει εἰς τὴν θάλασσαν ἐξ ὑψους 6 μέτρων, ἐντὸς 3 μόνον δευτερολέπτων, ἀναστρέφουσα αὐτὸς εἰς τὴν κατακόρυφον και διατηρούσα τὸ στόμα του εἰς ὑψος 127 χιλιοστομέτρων ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ θατος.

Ἡ ζώνη, ηπις πληροὶ τοὺς διεθνεῖς ὅρους ἀσφαλείας, ἐσχεδιάσθη ὑπὸ Βρετανοῦ συμβούλου Ἑλληνικῆς ἑταῖρίας γραμμών και βεβαιοῦται ὅτι εἰναι εύθυνοτέρα πασῶν τῶν ἐτέρων παρομοίου τύπου. Ἡ ζώνη ἔχεισαφαλίζει πλήρη ἐλευθερίαν κινήσεων εἰς τὸν φεοντα, προκειμένου ιδίᾳ περὶ ἀνόδου και καθόδου εἰς τὰς κρεμαστάς κλίμακας τοῦ πλοίου. Πιοσομένη καταλαμβάνει χώρων μόνον 0,028 κυβικῶν μέτρων.

Ἐλληνική ἑταῖρια ἐπιβιτηγῶν σκαφῶν ἐφωδιάσθη ἡδὶ 11.000 τοιούτων σκαφῶν. Ἐτεραι παραγγελίαι συμπληρούνται διὰ γερμανικάς και πορτογαλικάς ἑταῖριας και καθ' ἔκστην φθάνουν αιτήσεις πληροφοριῶν ἐκ διαφόρων μερῶν τοῦ κόσμου.

Οι κατασκευασταὶ σχεδιάζουν ἡδὴ ἓνα ειδικὸν τύπον διὰ παϊδία, δοτις θὰ ἔχῃ ἀνάλογα χαρακτηριστικά ἀντώσεως και ἀπλοποιημένον σύστημα περιθολῆς.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΒΕΡΙΤΑΣ

Τὸ Bureau Veritas μόλις ἔξεδωσε διὰ τὸν Ιούλιον 1969 τὸν ὑπ' ἀριθμὸν 1 Κατάλογον Τροποποίησεων και Συμπληρώσεων τῆς Ἐκδόσεως Κανονισμῶν του διὰ τὴν κατασκευὴν και ταξινόμησιν πλοίων ἐκ χάλυβος τοῦ 1969.

Αἱ καθοριζόμεναι ἀπαιτήσεις εἰς τὸν ἐν λόγῳ Κατάλογον, ἐφαρμόσιμοι ἀπὸ τῆς 31ης ὁκτωβρίου 1969, ἔχουσι σχέσιν μὲν: Πηδαλία: Νέαι διαστάσεις τῶν συνδέσεων μεταξὺ πτερυγίου και ἀξονος.

Τὴν θέσιν τοῦ στεγανού συγκρούσεως: εἰς πλοία ἄλλα ἀπὸ ἐπιβατηγὰ ἢ ἀπόστασις μεταξὺ τοῦ στεγανού συγκρούσεως και τῆς πρωρίας καθέτου, δέον νὰ καλύπτη τούλαχιστον τὰ 5% τοῦ μήκους τοῦ πλοίου, πάντως μὴ ὑπερβαίνουσα τὰ 12,50 μ. Μικροτέρα ἀπόστασις δυνατὸν νὰ γίνῃ ἀποδεκτὴ (4% τοῦ μήκους μὴ ὑπερβαίνουσα τὰ 10 μ.), ἐὰν ἐν στεγανού διαμέρισμα εύρισκεται ἀμέσως ἀπιστεύτηκε τῆς πρωρίας δεξαμενῆς ζυγοσταθμίσεως.

Ἐλέγχους και δοκιμας δεξαμενοπλοίων: Μία δευτέρα παραλλαγὴ εἰς τὸ πρόγραμμα ἐλέγχων τῶν Κανονισμῶν διδεται εἰς τὸν Κατάλογον τῶν Τροποποίησεων και Συμπληρώσεων.

Τέλος, λεπτομερείας ἀφορώσας εἰς ἡλεκτρικὰ καλώδια ἐπὶ πλοίων.

Η ΑΜΕΡΙΚΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ

Ὑπὸ τῆς ἐν Ἀθήναις Ἀμερικανικῆς Πρεσσείας ἀνεκοινώθη, ὅτι αἱ Ἕνωμέναι Πολιτείαι θὰ μετάσχουν ἐπισήμως εἰς τὴν Διε-

θνή Ναυτιλιακήν "Εκθεσιν «Γιούροπορτ 69», ηπις θὰ λάβῃ χώραν εἰς Ἀμερικήν ἀπὸ 11 ἔως 15 προσεχοῦς Νοεμβρίου.

Αἱ Η.Π.Α. θὰ παρουσιάσουν εἰς τὴν ἐκθεσιν λίαν προωθημένα ὄργανα και ἐργαλεῖα διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν, τὴν ναυπήγησιν, τοὺς λιμένας ως και τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων. Τινά τούτων διὰ πρώτην φορὰν θὰ ἐπιδειχθοῦν εἰς τὴν Εύρωπην.

Εἰς τὰ προϊόντα τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας περιλαμβάνονται μηχανικά και ἐργαλεῖα χειρός, συγκολλήσεως και μεταλλικά κατασκευαί, εύθυγραμμίσεις δι' ἀκτίνος λαίζερ και ἐργαλεῖα μετρητῶν μηχανήσεων. Ἐπίσης, συστήματα στερεώσεως, χρώματα, λίαν πρωθημένα, ἀπορρυπαντικά, μηχανήματα καταθλίψεως και ἀμμοδολής και ὑπολογιστής διὰ σχεδιασμού.

Εἰς τὰ προϊόντα πρὸς χρήσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου περιλαμβάνονται ἡλεκτρονικοὶ ἔξοπλοι ναυσιπλοίας ως Ὁμέγα και σύστημα δορυφόρων, συστήματα ραντάρ κατὰ τῶν συγκρούσεων, σόναρ (ἡχοβολιστικά μηχανήματα) και ἔξοπλισμὸν προβλήτος και σύστημα τηλεπικοινωνιῶν. Αἱ μονάδες πρωσεως θὰ περιλαμβάνουν μηχανάς τηνζελ και ἀποστροβίλους, ως και συστήματα αὐτομάτου ἐλέγχου. Ἐπισης θὰ ἐπιδειχθοῦν συστήματα καταγραφῆς, μετρηταὶ πιεζεως, θερμοκρασίας και ἡλεκτρικῶν φορτίσεων, φίλτρα και... Εἰς τὸν ἔξοπλισμὸν λιμένος και φορτίου θὰ ἐπιδειχθοῦν συστήματα ἐκφορώσεως, ἔξοπλισμός χειρισμού κοντένερ, γερανοὶ και ὅλαις λιμενικαὶ ἐπινοήσεις.

Εἰς τὴν ἐκθεσιν θὰ μετάσχουν 45 Ἀμερικανοὶ ἐκθέται, ἐνῷ εἰδικοὶ θὰ ἐπεξηγοῦν τὰ ἐκθέματα και θὰ προβαίνουν εἰς διαπραγματεύσεις διὰ πωλήσεις.

Η ΑΥΡΙΑΝΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Ἔιτανικαὶ προβλέψεις: Περὶ τὸ 1980 τὰ ναυπηγεῖα δῆλου τοῦ κόσμου θὰ κληθοῦν νὰ κατασκευάζουν, ἐπησίως, σκάφη 25-29 ἐκατομ. τὸν. γκρός, ἵνα καλυφθοῦν αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι. Τὰ Ιαπωνικὰ θὰ ναυπηγοῦν τὰ 53-60% τοῦ ἀντέρω τονάζ. Ἀναποδράστως θὰ χρειασθῇ ἡ οὐξησίς τῆς παραγωγικότητος τῶν ναυπηγείων, ἵνα ταῦτα ἔξαρκέσουν εἰς τὴν ζήτησιν. Τὸ 1968 κατεσκευάσθησαν σκάφη — ρεκόρ — 16,8 ἐκατομ. τὸν. γκρός. Τὴν αὔξησην τῶν τιμῶν κατὰ μέσον ὅρων ὑπολογίζουν οἱ Ιάπωνες εἰς 3% ἐτησίως, ἵνα ἀντιμετωπισθῶντα ὑψηλότερα ημερομίσθια και τὰ ἀκριδότερα υλικά.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ
M/S «ΑΘΗΝΑΙ» ΚΑΙ ΤΟΥ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»

διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγονάην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Μέγ. Λαιμοῦ Ἀκτὴ Μιαούλη 35-39, Πειραιεύς. Τηλ. 424.222 (δέκα γραμματ)

Η ΑΛΙΕΙΑ

ΟΣΤΡΑΚΟΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΑ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Ο ειδικός ύδροβιολόγος κ. Σπ. Μποσκαΐνος έκφράζει φόδους ότι είναι δυνατόν να έκλεψουν τα έναπομείναντα θαλασσινά μας, υπερπολύτιμα, έαν δεν ληφθούν σημειώσεις μέτρα προστασίας αυτών. Κατά τὸν αὐτὸν ύδροβιολόγον θὰ έδει νὰ ἀπαγορευθῇ ἐπὶ ἐν τούλαχιστον ἔτος καθ' ὅλοις τὴν ἀλιεία τῶν θαλασσινῶν, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἀλιεία καὶ πώλησις μόνον τῶν ἐκ τῆς ἐπιστημονικῆς καλλιεργείας προερχομένων τοιούτων.

Τὰ οστρακοειδή ἀποτελοῦν ἐλεκτάς τροφάς, ἡ δὲ ἔξαπλωσις τῆς καταναλώσεως αὐτῶν δύναται νὰ περιορίσῃ μέρος τοῦ ἔξαγομένου συναλλάγματος, πρὸς εἰσαγωγὴν ζωϊκῶν τροφῶν.

Ἔνα ἐπιτευχθῆ ἰκανοποιητική παραγωγὴ οστρακοειδῶν θὰ ἔθει νὰ ἔξαπλωθῇ κατὰ μῆκος τῶν ἐλληνικῶν ὀπτικῶν ἡ ἐπιστημονική οστρακοκαλλιέργεια καὶ μόνον τὰ ἔξι αὐτῆς προερχόμενες προϊόντα νὰ διατίθενται τόσον εἰς τὴν ἔγχωριον ἀγοράν, δύον καὶ πρὸς ἔξαγωγήν.

ΧΟΡΗΓΗΣΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Κατόπιν τῆς ὑπογραφείσης καὶ τεθείσης ἐν Ισχύ "Ελληνομαριτανικῆς συμβάσεως, δι' ἡς ἐπιτρέπεται εἰς ἐλληνικὰ ὄλιευσιν ἐντὸς τῶν Μαριτανικῶν χωρικῶν ύδατων ἐπὶ καταβολῆ ὠρισμένων δικαιωμάτων, τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ ἀνεκοίνωσεν ὅτι ἐνεκρίθη ἡ τμηματική χορήγησης συναλλάγματος συναλικοῦ ὑψοῦ 1.315.700 γαλλικῶν φράγκων εἰς ἐλληνικὰ ἐπιχειρήσις, ἵνα δυνηθούν καὶ καταβάλλονται τὰ ἀντιστοιχούντα δικαιώματα εἰς τὴν περιόδον ἀπὸ 1ης Ιουλίου 1969 μέχρι 30ης Ιουνίου 1970.

Ἐναντὶ τῆς τοιάστης διευκολύνσεως, αἱ ὄλιευτικαὶ ἐπιχειρήσεις, αἵτινες θέλουν ἀποσύρει τὸ ἀναλογούντα εἰς τὰ πλοῖα τῶν συνδλογμάτων, υποχρεούνται νὰ πραγματοποιήσουν εἰσαγωγὰς ἐν "Ελλάδι πενταπλακίας ἀξίας ὄλιευμάτων τοῦ χορηγηθέντος δι' ἔκστος" σκάφος συναλλάγματος.

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Ἡ ἀνάγκη ιδρύσεως ὄλιευτικῶν σχολῶν πρὸς κατάρτισιν τῶν καταλήλων πληρωμάτων ἥρχεις νὰ καθίσταται ἀντιληπτή καὶ εἰς αὐτάς τὰς κατὰ τόπους ὄλιευτικάς ὄργανώσεις.

Οὕτω, ὑπὸ τῶν παραγωγικῶν τάξεων ἐπεσημάθη ἡ ἀνάγκη δημιουργίας ὄλιευτικῆς σχολῆς εἰς τὴν περιοχὴν τῆς "Αττικῆς, ἵνα δημιουργηθοῦν τὰ κατάλληλα πληρώματα πρὸς ἑτανδρωσιν τῶν σκαφῶν, ἀπειναὶ ἔκτείνουν τὴν δραστηριότητά των εἰς τὸ Βόρειον Αιγαίον.

ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ

Μὲ πρωτοφανῶς ταχὺν ρυθμὸν ἀναπτύσσεται ὁ σοβιετικὸς ὄλιευτικὸς στόλος. "Η Ε.Σ.Σ.Δ., ἡτοι κατὸ τὸ 1920 διέθετε μόλις 341 μηχανοκίνητα ὄλιευτικά, ἔφθασε νὰ διαθέτῃ σήμερον πλέον τῶν 20.000 μηχανοκίνητων τοιούτων, πλωτῶν βάσεων καὶ ψυγείων.

Οι ἀλιεῖς τῆς Σοβιετικῆς "Ενσέως ἐπεκτείνουν σήμερον τὴν δραστηριότητά των ἐπὶ πασῶν τῶν ζωῶν τῆς ύδρογείου.

Ἡ ὀκεανίος σοβιετικὴ ὄλιεία καλύπτει περίπου τὰ 82% τῆς ίχθυρᾶς σοβιετικῆς παραγωγῆς.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΙΧΘΥΗΡΩΝ

Ομάς εἰδικῶν τῆς ὄργανώσεως τροφίμων καὶ γεωργίας τοῦ Ο.Η.Ε., κατόπιν μελέτης κατέδειξεν ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν 20ετίαν παρουσιάσθη ὑπερτριπλασιασμός τῆς ζητήσεως ίχθυρων. Οι λόγοι αὐξήσεως τῆς ζητήσεως καὶ ἐντάσεως τῆς παραγωγῆς ποικίλλουν ἀπὸ χώρας εἰς χώραν ἀναλόγως τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν.

"Αναφέρεται διτὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ "Αμερικανοὶ ἔδαπάνησαν 1 δισεκατομύριον δολλάρια, ἐνῷ δῆτο μία τῶν δυσμενεστέρων ἀπὸ τὸν 1942 περιόδον.

Ἡ βιομηχανία τῆς ὄλιείας, σὺν τῇ ἔξελιξει, παρουσίασε νέα προϊόντα καὶ ἐπεξετείνε τὰς ἀγοράς - προσφοράς κατὰ τρόπον επιτρέποντα εἰς τοὺς καταναλωτὰς νὰ εὐρίσκουν μεγάλην ποικιλίαν κατεψυγμένων ἢ κονσερβοποιημένων ίχθυών, ἐνῷ εἰς τὸ παρελθόν ἡ ιαγκάζοντο νὰ προστρέψουν εἰς ἀγοράς νησῶν προϊόντων.

Σὺν τῷ χρόνῳ πληθυνοῦνται τὰ καταστήματα πωλήσεων ἑτοίμων τροφῶν, ἀπίνα διαθέτουν δόλοκληρον τὴν ποικιλίαν τῶν ίχθυρων ἀπὸ γαρίδες, ίχθεis, ίχθεis εἰς φιλέπτα παρασκευασμένους, μέχρι τοῦ νὰ προσφέρουν καὶ σάντουιτς ἐξ ίχθύων.

Ἡ ζητήσις ἔχει σημειώσει γενικῶς αὔξησην, ἀκόμη καὶ εἰς αὐτὰς τὰς μὲ χαμηλότερον βιοτικὸν ἐπίπεδον χώρας.

Κατὰ τὰς τηρούμενας στατιστικάς, ἡ εἰς ίχθυρά κατανάλωσις παρουσιάζει ποσοστὸν 10%, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς τροφάς, αἵτινες παρέχουν υψηλής ποιότητος ζωϊκᾶς πρωτείνας.

Τὸ υψηλὸν τῆς τιμῆς τῶν νησῶν ίχθυών ἐπιτείνει τὴν ζητήσιν τῶν κατεψυγμένων ἢ κονσερβοποιημένων τοιούτων. Εἰς τὰς ἀναπτυσσόμενας χώρας παρουσιάζεται μία τάξις αὐξήσεως τῆς καταναλώσεως τῶν εὐθηνῶν ίχθυρων ἐν σχέσει πρὸς τὰς ὄλλας ζωϊκᾶς τροφάς.

Γενικῶς παρατηρεῖται μία μείωσις τῆς ὄλιευτικῆς παραγωγῆς, ἡτοι διποδίδεται ὑπὸ τῶν εἰδικῶν τῆς "Οργανώσεως Τροφίμων τοῦ Ο.Η.Ε. εἰς τὴν ἐντατικὴν ὄλιείαν, τὴν προκαλούμενή λόγω τῆς αὐξήσεως καταναλώσεως. "Ενδεικτικὸν παράδειγμα τῆς μείωσεως τῆς παραγωγῆς διποδεῖ τὸ γεγονός τῆς ζωϊκῆς σχεδόν έξαφανίσεως τῆς ρέγγας ἀπὸ τὴν Βόρειον Θάλασσαν. "Η έξαφανίσεις αὐτὴ ἔσχεν ὡς συνέπειαν τὴν σύγρυπνον έξαφάνισιν μιᾶς ὄλλοτε ἀνθούσης ὄλιευτικῆς βιομηχανίας.

Ἡ πτώσις τῆς εἰς ίχθεis ὄλιευτικῆς παραγωγῆς ήνάγκης παραστάσεως τοὺς ἀσχολούμενους μὲ τὸ εἶδος αὐτὸ τῆς τροφῆς νὰ στραφοῦν πρὸς

ώρισμένα εἰδῆ διποδούμενα υψηλῆς περιεκτικότητος εἰς πρωτείνας, ἀπίνα διφθονούν εἰς πάσας σχεδὸν τὰς θαλάσσας.

Τὸ προβάδισμα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλουσίων εἰς πρωτείνας διποδούμενα υψηλῆς ίχθυρων, ἡ Ταύλανθ καὶ ἡ Σοβιετική "Ενωσις.

Ἐξεφράσθησαν γνῶμαι, διτὶ ἐφόδον συνεχισθῆ ἡ ζητήσις τῶν ίχθυρων μὲ τὸν σημερινὸν ηὔημένον ρυθμόν, ὅποτε ἡ ἀπόδοσις θὰ διπλασιάσθῃ δι' ἐντατικῶρες ὄλιείσ, υφίσταται διτὶ καθειστὸν διάνοιαν διτὶ τὰ προσεχῆ 20 ἔτη θὰ ἔκλεψουν τὰ πλεῖστα τῶν εἰδῶν τῶν ίχθύων. Πρὸς τὴν γνῶμην αὐτὴν ὑπάρχουν οἱ ἔισι σιδηρούντες, οἵτινες καίτοι παραδέχονται διτὶ εἰς κάθε εἶδος ίχθυών υπάρχουν ὡρισμένα δριστικά ἐκμεταλλεύσεως, ἡ ὑπέρβραση τῶν δριστῶν δινοτόν νὰ προκαλέσῃ τὴν ἔξαφάνισιν τοῦ ίχθυρου, ἔχουν τὴν πεποιθήσιν διτὶ ύφιστανται εἰσέπι τοιάντα περιθώρια, διτὶ καὶ μετὰ 20ετίαν, διατηρούμενον τὸν ρυθμὸν ὑπερασπίεις δὲν θὰ προκληθῇ ἡ έξαφάνισις τῶν εἰδῶν.

Πάτωται εἰδικοὶ ἡρχίσαν σκεπτόμενοι σοβαρῶν τὴν ἔφαρμογήν μέτρων περιορισμού τῆς ὄλιείας κατὰ εἰδῆ καὶ περιοχάς, κατὰ τρόπον διστεθείσης τοιάντα περιθώριαν τῶν ὄλιευμένων ποσοτήτων διά τῆς ἀναπαραγωγῆς.

ΒΑΣΙΣ ΑΙ ΚΑΝΑΡΙΟΙ

Στόλος διακοσίων ρωσικῶν ὄλιευτικῶν θὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς Καναρίους νῆσους ὡς βάσιν έξορμήσεως διά τὴν ὄλιείαν τοῦ Μέσου Ατλαντικοῦ. Σχετική συμφωνία υπεγράφη. Λιμὴν προσορμήσεως, προσφάτως ἐγκαινιασθείσ, δόλγα μίλια ἀπὸ τὴν Σάντα Κρούζ τῆς Τενερίφης. Προμήθεια καὶ ἐπισκευαί ἐκεῖ θὰ διενεργῶνται.

Παρόμοιαι συμφωνίαι υπεγράφησαν καὶ μὲ τοὺς Ιάπωνας διά τὰ ὄλιευτικά τὰ δρῶντα πλησίον τῶν Αφρικανικῶν ἀκτῶν.

ΜΕΙΩΜΕΝΗ Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Ἡ παραγωγὴ τῆς ἐλληνικῆς ποντοπόρου ὄλιείας εἰς κατεψυγμένα ὄλιεύματα ἀνήλθε κατὸ τὸ παρελθόντα μῆνα εἰς 1.667 τόνους, σημειώσασα αὔξησιν ἔναντι τῆς παραγωγῆς Αύγουστου 1968 κατὰ 668 τ. καὶ αἰσθητὴν κάψιν ἔναντι τῆς παραγωγῆς τοῦ Αύγουστου 1967, ἡ ὅποια ἀνήλθεν εἰς 3.682 τόνους.

Οὕτω, κατὰ τὸ ὀκτάμηνον διπὸ τὸ Ιανουαρίου μερίς Αύγουστου 1969, ἡ συνολική παραγωγὴ κατεψυγμένων ίχθυών ἀνήλθεν εἰς 17.953 τόνους, ἔναντι 22.135 τόνους τοῦ ἀντιστοίχου 8μήνου τοῦ 1968.

CEUTA

"HALF A CENTURY EXPERIENCE AT YOUR SERVICE"

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.

GENERAL SHIPCHANDLERS

Before at ALGIERS, ORAN & DAKAR, now
only at CEUTA

Telephones : Office hours : 512927
After : 511268 & 513076

Telegrams : AMARADINI - CEUTA
Mail : P.O.B. No. 96



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

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

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

MIA TRAPEZA EIΣ THN ELVETIAN EIΣ THN DIAFHESEIN TΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

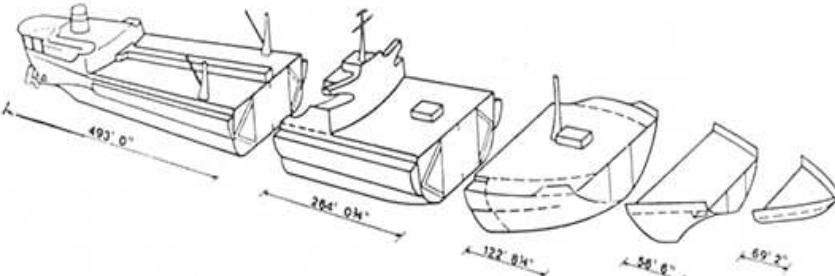
1211 GENÈVE 3

RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35

SOCIETE ANONYME FONDÉE EN 1921

TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST: 1212046

ΕΦΘΑΣΕΝ ΕΙΣ ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ ΑΛΑΣΚΑΣ



Έπειδη δὲν υπήρχεν διαποτέμενος χρόνος τὸ «Μανχάτταν» ἐτεμαχίθη ὡς ὄνωτέρω, καὶ διεμοιράσθη πρὸς μετασκευὴν εἰς τέσσαρα ναυπηγεῖα διὰ νὰ ἐπανασυγκολληθῆ τελικῶς εἰς τὸ ναυπηγεῖον «Σάνι».

Τὸ ἔγχειρημα τοῦ «Μανχάτταν» ἐπέτυχε

ΘΑ ΕΧΗ ΟΜΩΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΝ ΣΗΜΑΣΙΑΝ ΕΑΝ ΚΑΘΙΕΡΩΘΗ ΤΑΚΤΙΚΗ
ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΟΔΟΣ ΔΙΑ ΜΕΣΟΥ ΤΩΝ ΠΑΓΩΝ - ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΜΑ ΚΑΙ
ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΡΚΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΗΠΑ

Η ΧΑΜΠΛ ΠΡΟΧΩΡΕΙ ΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Εἶναι, φαίνεται, μοιραίον τὸ δαιμόνιον ἀρχαῖον ἐλληνικὸν πνεύμα νὰ ἀνευρίσκεται διποτέμενο κατορθωμάτων, ἀπιτυχανθέντων σήμερον, εἰς τὴν ἐποχὴν τῆς πρωθυμένης τεχνολογίας. Οἱ ἐρευνηταὶ οὐδόλως εύρισκουν παράδοξον τὸ γεγονός ὅτι τὸ σημερινὸν κατόρθωμα τοῦ παγοθραυστικοῦ δεξιαινευπλοίου «Μανχάτταν» εἶχεν ἐπιτειχῆσει τὸν 4ον π.Χ. αἰώνα δὲ Πυθέας δὲ Μασσαλιώτης...

Τὸ «Μανχάτταν», πράγματι, τοῦ διποτέμου ἡ ἀποστολὴ εἶναι γνωστή, ἐπέτυχε νὰ διανοίξῃ δόδον μέσω τῶν πάγων καὶ νὰ συνδέσῃ τὰς ἀκτὰς τῶν Ήνωμένων Πολιτεῶν μὲ τὸν μαύρον χρυσὸν τῆς Ἀλάσκας. Τὸ ἐπιτυχές ἔγχειρημα τοῦ «Μανχάτταν» δυνατόν νὰ προκλέσῃ πραγματικὴν ἐπανάστασιν εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν τοῦ πετρελαίου.

Μία ἐμπορικὴ δόδος κατὰ μήκος τοῦ B. Δ. περάσματος δὲ θέτει τὰ πετρελαιοφόρα κοιτάσματα τῆς Ἀλάσκας εἰς ἀπόστασιν 7. 250 χιλιομέτρων ἀπὸ τὴν Νέαν Ύόρκην, τὰς μεγάλας πόλεις τῆς ἀμερικανικῆς ἀκτῆς Ατλαντικοῦ, τοῦ Λονδίνου, τῶν εὐρωπαϊκῶν λιμένων καὶ εἰς 5.470 χιλιόμετρα ἀπὸ τὸ Τόκιο, ἐκ τῶν στενῶν τοῦ Μιτέριγκ, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ πετρέλαιον τῆς Ἀλάσκας νὰ συναγωνίζεται σοδαφῶς τὸ πετρέλαιον τοῦ Περσικοῦ Κόλπου.

ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ

Ἐξ ἄλλου, ἡ ἀποστολὴ τοῦ «Μανχάτταν» δὲ ἔχῃ σημαντικὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν μεταλλείων εἰς τὰς ἀρκτικὰς περιοχὰς τῆς ἀμερικανικῆς ἥπερου. Ὁρισμένοι μάλιστα ἐμπειρογνώμονες ὑποστηρίζουν, ὅτι ἡ Λατινικὴ Ἀμερικὴ θὰ ἐκποιηθῇ ἀπὸ τὸν ρόλον τοῦ βασικοῦ προϊμηθευτοῦ τῶν Ήνωμ. Πολιτειῶν εἰς βασικὰ μεταλλεύματα (σίδηρον, μόλυβδον, φευδάργυρον, χαλκὸν καὶ θειόν). «Ἐν ἑκάστῳ βασικῷ ἐμποδίῳ διὰ μίαν συστηματικὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ εἰς μεταλλεύματα πλούτον τῆς Ἀλάσκας καὶ τοῦ Καναδᾶ, ὑπῆρξε, πράγματι, μέχρι σήμερον, ἡ ἀδύναμία διοχετεύσεως, εἰς λογικὴν τιμὴν, μιᾶς ἐνδεχομένης παραγωγῆς.

ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

Καὶ μία τελευταία, οὐχὶ μάλιστα ἀμελητέα ἐκδοχὴ ἔκ τοῦ ἔγχειρηματος τοῦ «Μανχάτταν»: Μειοῦνται περίπου εἰς 5.630 χιλιόμετρα ἡ χωρίζουσα τὴν Νέαν Ύόρκην, τὸ Τόκιο καὶ τὴν Ἀπωλεῖαν ἀπόστασις.

Βεβαίως, ἡ ἐπιτυχὴς ἐκτέλεσις τῆς ἀποστολῆς καὶ ἡ συμβολικὴ παραλαβὴ ἐξ Ἀλάσκας ἐνὸς βαρελίου πετρελαίου ὑπὸ τοῦ

πέτρεπε τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς μερικῆς ἀποτυχίας τοῦ «Μανχάτταν», τὸ διποτόν, παρὰ τὴν ισχυρὸν ἵπποδύναμιν του ἐκ 43.000 τόπων (50% μεγαλυτέρα ἐκείνης τῶν συγχρόνων μεγαθηρίων τῆς θαλάσσης), ἀπεδειχθῆ ἀνίκανον νὰ διασπάσῃ τὸ παλαιὸν πολικὸν παγετόν (πάχους 1,80 μ.), εἰς τὸ στενὸν Μάκ Λούρε. Τὸ σκάφος παρέμεινεν ἀποκεκλεισμένον ἐπὶ 12ωρον ἀπὸ τοὺς πάγους καὶ ἀπελευθερώθη μόνον χάρις εἰς τὸ συνοδεύων τοῦτο καναδικὸν παγοθραυστικόν. «Ἡ ισχὺς μηχανῶν τῶν δεξιαινευπλοίων πρέπει νὰ ἐνισχυθῇ σημαντικῶς ἔταν πρόκειται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν παγετόν ὥρισμένων ἐποχῶν.

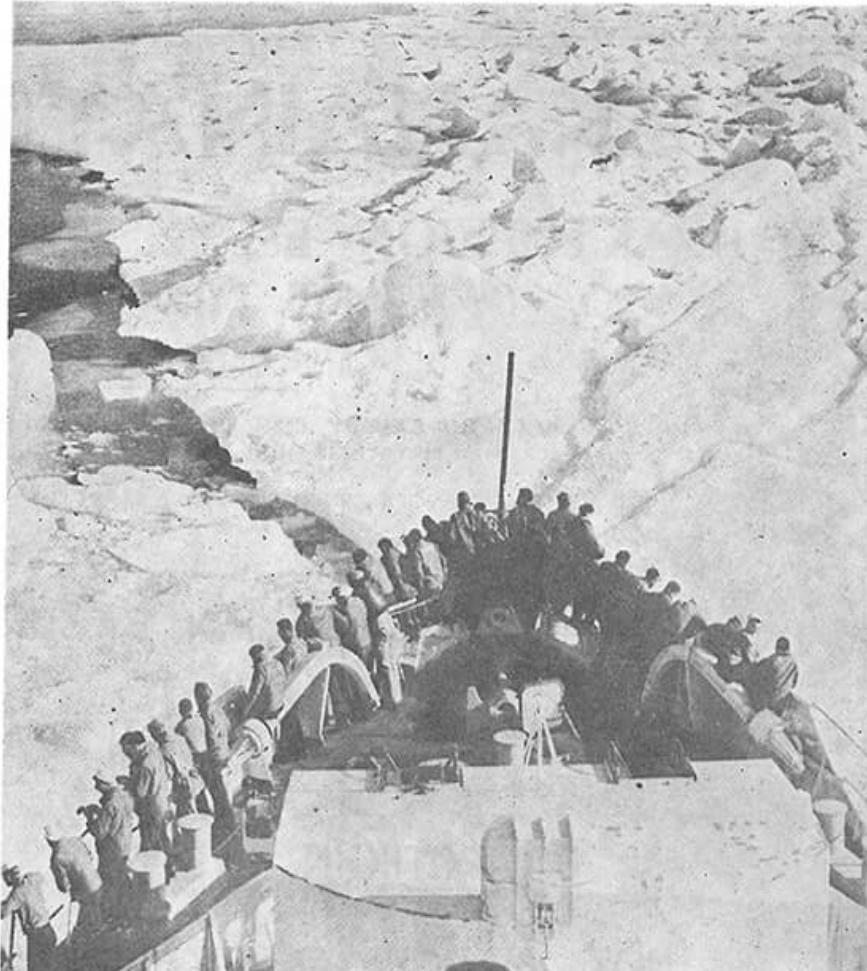
Περὶ τὰ τέλη Μαρτίου ἦ άρχας Ἀπριλίου 1970 θὰ γνωσθῶν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀποστολῆς. Τότε μόνον μία πρώτη ἐκτίμησις τοῦ κόστους μεταφορᾶς ἀπὸ Προύντος Μπαιή μέχρι τῆς ἀκτῆς τῶν Η.Π.Α., θὰ ήδυντο νὰ γίνη, ὡστε νὰ δοθῇ μία ίδεα περισσότερον κατά τὸ δυνατόν ἀκριβής, τῆς ἀποδοτικότητος τοῦ περιφήμου πετρελαίου τῆς Ἀλάσκας.

Ἄπο τὴν περιελθούσαν εἰς χειρας μας μηνιαίσιαν ἐπιθεώρησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογύνωμονος «Σιγνεγόρ», παραλαμβάνομεν καὶ δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰς κυριωτέρας περικτᾶς τῆς ιστορικῆς ἀποστολῆς τοῦ «Μανχάτταν».

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ἄπο τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων, δὲ μέγας Ἀρκτικός Όκεανός ἐκέντριζε τὴν περιέργειαν τῶν τολμηρῶν θαλασσοπόδρων.

Περὶ τὸν 4ον π.Χ. αἰῶνα, δὲ Πυθέας δὲ Μασσαλιώτης πλέων ἐπὶ ἔξη μέρας πέραν τῶν Βρετανικῶν ἀκτῶν εἰς ἀναζήτησιν τῆς Θουλῆς, συνέλαβε τὴν ίδεαν νὰ πλεύσῃ ἐπὶ βορειότερον. «Ἡ Θουλή, κατὰ πάσαν πιθανότητα, εὑρίσκετο εἰς τὰς δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Νορβηγίας ἡ τὴν Ισλανδίαν.



Ἔιδον ὑπὸ ποίας συνθήκας ἐγένετο τὸ ιστορικὸν ἔγχειρημα τοῦ «Μανχάτταν». Τὸ συνδεῦον τὸ σκάφος παγοθραυστικὸν ἀκολουθεῖ τὸν ρύκα διὰ μέσου τῶν πάγων, τὸν ὁποῖον ἐδημιούργησε τὸ πετρελαιοφόρον.

'Αγνοείται έαν ό Πυθέας έφθασε εις τὸν προορισμόν του. Κατὰ τὴν ἐπιστροφήν του, δύνας, ἀνέφερεν διά όφου ἐπλευσεν ἐπὶ ἔξαπ- μερον εἰς ἵνα ἄγνωστον ὕκεανόν, ὃ πλοῦς διεκόπη ἐξ αἰτίας μιᾶς μυστηριώδους οὐσίας, ἡ ὥποιαν ἐσταυμάτησε τὴν τριήρη του. 'Η οὐσία αὐτή, τὴν ὥποιαν ό Πυθέας δὲν ἤδη νῆθιν νὰ προσδιορίσῃ σύτε ως γῆν, οὔτε ως θάλασσα, οὔτε ως ἀέρα, πιστεύεται, σήμερον, διά όφου δύγκων πάγων (ιερος paek).

Δυστυχῶς, αἱ ἀφήγησεις τοῦ Πυθέας δὲν ἐγένοντα πιστεύεται ύπό τὸν συγχρόνων του καὶ πρὶν ἡ παρέλθη ἀρκετὸς χρόνος εἶχον λησμονήθη.

ΕΙΣ ΤΟΝ 18ΟΝ ΑΙΩΝΑ

'Η πορεία τοῦ Πυθέας ἡκολουθήθη πολὺ ἀργότερον, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 18ον αἰώνος, παρὰ διαφόρων ἐξερευνῶν. Μέχρι τότε, δλαι σχεδόν αἱ προσπάθειαι διάπλου τοῦ 'Αρκτικοῦ ἔχομεναστοῦντο ύπό ἐμπόρων, οἵτινες ἀνεζήτουν νέας συντομωτέρας δόδους ἐπικοινωνίας, κυρίως μὲ τὴν πλουτοφόρον 'Ανατολήν. Μοναδικάς ἔξαιρεστες ἀπετέλεσαν οἱ 'Ιρλανδοί μοναχοί, οἱ ὥποιοι τὸν 9ον αἰώνα ἀνεζήτησαν τὴν ἀπομόνωσιν εἰς τὰς ἀγνώστους μέχρι τότε νήσους Σέλλαντ καὶ Φερόε, ὡς καὶ τὴν 'Ισλανδίαν, ἐνῷ οἱ Νορβηγοί, ἀκολουθοῦντες τὰ ἰχνη των, ἔφθασαν μέχρι τῆς Γροιλανδίας καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς Βορ. 'Αμερικής.

Πολὺ ἀργότερα, τὸ ταξίδιον τοῦ Τζών Κάμποτ, τὸ 1497, μέχρι τὸ New - Foundland, ἀπετέλεσε τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς σειρᾶς ἔξορμήσεων μὲ σκοπὸν τὴν ἀνακάλυψιν ἐνὸς περάσματος ἀπό τὸν Βόρειον 'Ατλαντικὸν εἰς τὸν Εἰρηνικὸν 'Οκεανόν.

Αἱ ἔξορμήσεις αὕται δὲν ἀπέφερον οὐσια- στικόν τι καθορισθῆ διά δίσιλος ὑπῆρχε καὶ ἡ εἰσόδος του ἡ οἵ τοι εἰς τὸ Λάνκαστερ Σάουντ. Δὲν ἤδη ήταν δύμας νὰ ἀποδεί- ξουν τούτο ἐν τῇ πράξει, διότι τὰ παγόδου-

να παρημπόδιζαν τὴν ναυσιπλοίσαν εἰς τὴν περιοχήν.

Παρὰ τοὺς κινδύνους τοὺς ὅποιους περι- ἔκλει τὸ ἔγχειρημα, αἱ προσπάθειαι δὲν ἐγ- κατελείφθησαν. Διάφοροι τολμηροὶ ἐξερευ- νηταὶ ἀνελάμβανον κατὰ κατιούς ταξίδια εἰς τὸν 'Αρκτικόν, χωρὶς δύμας πλέον τὴν βο- ηθείαν τῶν ἐμπόρων, οἱ ὥποιοι διεπίστωσαν διά ἔστω καὶ ἔαν ὑπῆρχε τὸ πέρασμα, ή ναυ- σιπλοίσαν εἰς τὰς ἀρκτικὰς περιοχὰς περιέ- κλειε πολλοὺς κινδύνους, διὰ νὰ ἔξασφαλι- σθῇ τὸ ἀνάζητον κέρδος.

Τὸν 18ον αἰώνα ἡ Μεγάλη Βρετανία, ἐν τῇ προσπάθειᾳ τῆς νὰ αὐξήσῃ τὴν θαλασ- σίαν κυριαρχίαν της καὶ νὰ ὑποσκελίσῃ τοὺς Γάλλους εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν Κα- ναδικῶν γουναρικῶν, προσέφερεν 20.000 στερλίνας εἰς τὸν ἐξερευνητήν, ὃ ὥποιος θὰ ἀνεκάλυπτε μίαν ὁδὸν μέσω τοῦ Hudson Bay.

ΝΕΩΤΕΡΑΙ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΙ

Μὲ αὔξουσαν, πάντως, συχνότητα, ἡ νέα αὐτὴ γενεὰ θαλασσοπόρων ἐταξίδευσαν καὶ ὡς ἐπιστήμονες καὶ γεωγράφοι. Μολονότι δὲν ἐπιστρέπει πλέον ὡς ἐμπορικὸς δρόμος, τὸ παγωμένον 'Αρχιπέλαχος τοῦ Καναδᾶ ἀπ- ετέλει τὸ ἀντικείμενον μιᾶς συστηματικῆς μελέτης. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 19ον αἰώνος, ἡ 'Αγγλία προσέφερε διάφορα ποσά εἰς τοὺς πλοιάρχους οἱ ὥποιοι ἐταξίδευσαν βορειότερον καὶ δυτικότερον τῶν ηδη γιαστῶν θαλασ- σῶν. Τούτο εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἀνα- κάλυψιν τοῦ μαγνητικοῦ πόλου καὶ ἔδιοθήσε- νὰ συμπληρωθῇ ὁ χάρτης τῶν νήσων τῆς 'Αρ- κτικῆς.

Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος μας, διάπλους τοῦ Καναδικοῦ 'Αρχιπελάγους ἀπό τοῦ 'Ατλαντικοῦ μέχρι τοῦ Εἰρηνικοῦ 'Οκεανοῦ ύπό τοῦ 'Αμούδσεν, ἀπετέλεσε τὴν ἐπι- δράσεων τῶν ἀτραμάτων προσπαθειῶν τεσ- σάρων καὶ πλέον ἐκαπονταεπιβίων.

Καθὼς δὲ βορειοδυτικὸς διάδρομος δὲν ἦ- το κατάλληλος δι' ἐμπορικήν χρήστιν, τώρα

ποὺ ἐπετεύχθη ὁ διάπλους, ἐλήσμονήθη καὶ αἱ προσπάθειαι δὲν ἐστράφησαν εἰς τὴν κατάκτησιν τῆς 'Αρκτικῆς. Μέχρι τὸ 1940, δὲν ἐγένετο ἐτέρα προσπάθεια διάπλου. 'Εκ- τοτε, ἐγένετο περιωρισμένη χρήστις αὐτοῦ ύπ- πο τοὺς σκαφῶν τῆς Καναδικῆς καὶ 'Αμερικανικῆς ἀκτοφυλακῆς, τὰς ὥποιας ἔξετέλουν, κυρίως, ἀποστολάς σχετικάς μὲ τὴν ἀμυναν τῆς Βο- ρείου 'Αμερικής.

ΚΙΝΗΤΡΟΝ ΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ

"Ολως αἰφνιδίως, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1968, ἀνεκοινώθη ἡ ἀνακάλυψις πετρελαίου εἰς τὴν δύσην ἀκτὴν τῆς 'Αλάσκας, καὶ δὴ εἰς τεραστίας ποσότητας. 'Η ἐλάχιστη ἀ- πόδοσις τῶν κοιτασμάτων αὐτῶν κυμάνεται, κατὰ τοὺς εἰδικούς, μεταξὺ πέντε καὶ δέκα δισεκατομμύριαν διαρίους βαρελίων. Πρώτη τούς σκέψις ἡτού δημιουργία ἐνὸς ἀγωγοῦ, μῆκος 800 μιλίων ἀπό τὸν πετρελαιοπηγῶν τοῦ 'Αρ- κτικοῦ εἰς Prudhoe Bay μέχρι τοῦ Κόλπου τῆς 'Αλάσκας, δυστις εἶναι ἀνοικτὸς διὰ τὴν ναυσιπλοίαν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔ- τους. Διὰ τὸν τρόπον σύτον καθίστατο δυ- νατὴ ἡ οἰκονομικὴ μεταφορὰ τῶν πετρελαίων τῆς 'Αλάσκας εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῶν ΗΠΑ. 'Αλλὰ τὸ πρόβλημα δὲν ἦτο αὐτό. Παρίστατο ἀνάγκη μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου, εἰς τὴν διομήχανικὴν ἀντοτικὴν ἀ- κτὴν, καὶ μία τοιαύτη μεταφορά, διὰ μικρῶν σχετικῶν δεξαμενοπλοίων, μέσω τοῦ Πανα- μᾶ ἡ διὰ μεγαλυτέρων, διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου Χόρη, ἐκρίθη ἀσύμφορος.

Τελικῶς, αἱ ἀταριαὶ Χάμπλ "Οίλ, 'Α- τλαντικό Ρίσφλην καὶ B.P., αἱ ὥποιας ἔχουν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πετρελαίων τῆς 'Α- λάσκας, ἀπεφάσισαν νὰ κατασκευάσουν γι- γαντιαῖα παγοθραυστικά — δεξαμενόπλοια, τὰ ὥποια θὰ μεταφέρουν τὰ πετρέλαια από τὸν Κόλπον Prudhoe ἀπ' εύθειας εἰς τὴν ἀ- νατολικὴν ἀκτὴν, διαπλέοντα τὴν παγωμένην δύσην ἀκτὴν τῆς Καναδᾶ.

Διὰ νὰ ἔξετάσουν τὰς δυνατότητας πρα- γματοποιήσεως τοῦ ὡς ἀνω σχεδίου, αἱ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΪΜΟΥ (10ο ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

τρεις συνεργαζόμενα είταιρια — με τὴν Χάμπη ποσότητα συμμετέχουσαν κατά 90% — διέθεσαν τὸ ποσόν τῶν 30 ἑκατομμυρίων δολαρίων, πρὸς μετασκευὴν ἐνὸς δεξαμενοπλοίου εἰς παγοθραυστικὸν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπελέγη τὸ μεγαλύτερον δεξαμενοπλοίον τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν ΗΠΑ, τὸ 108.400 τόν., d.w. «Μανχάτταν», τοῦ ὅποιον οἱ ἀποστρόβλοι παράγουν δύναμιν 43.000 πόππων — ἵπποδυνάμαιν μεγαλυτέρων ἀπὸ πολλὰ τάκερς θιβλαστικῶν χωρητικότητος. Τὸ σκάφος δέ θετεν, ἐπίσης, δύο θύλικα διὰ μεγαλυτέρων εὐελίξιαν. Ἡ ναύλωσις ἔγενετο ὑπὸ τῆς Humble ἐπὶ βάσεως «θάρρουτα μὲ ὄψιν ἀγορᾶς.

Η ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ

Τὸ ἔργον τῆς μετασκευῆς ἀνετέθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σάν καὶ τὸν Ἱανουάριον τὸ «Μανχάτταν» εἰσήλθη εἰς τὴν δεξαμενὴν τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγείων εἰς τὴν Τσέστερ τῆς Πενσιλβανίας. Ἐπειδὴ δύμας τὸ ταξίδιον εἶχε προγραμματισθῆναι διὰ τὸ θέρος, δὲν ὑπῆρχεν ἀρκετὸς διαθέσιμος χρόνος πρὸς διεκπεραϊσμὸν τοῦ ὅλου ἔργου τῆς μετασκευῆς ὑπὸ ἐνὸς ναυπηγείου καὶ παρέστη ἀνάγκη τεμαχίσεων τοῦ σκάφους. Τὸ πρυμνάσιον τμῆμα μετά τοῦ μηχαναστού παρέμεινεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σάν, ἐνῷ τέσσαρα ἔτερα ναυπηγεῖα ἀνέλαβον τὴν μετασκευὴν ἐνὸς ἐκάστου τῶν ὑπολοίπων τμημάτων.

Μὲ τὸ νέον μέγιστον βύθισμα 52 ποδῶν καὶ 93.8 ἴντσων, ὑπελογίσθη διὰ αἱ Ἐλίκες τοῦ σκάφους θὰ εὑρίσκοντο συνεχῶς εἰς ἀσφαλές βάθος κάτωθι τῶν ἀρκτικῶν πάγων. Ἡ πρωτότυπος πρώρα του, ηγένησε τὴν παγοθραυστικὴν ικανότητα τοῦ σκάφους κατά 60%, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς συνήθεις πρώρας τῶν παγοθραυστικῶν. Ὡς τὰ μικρότερα σκάφη ἐν ὑπηρεσίᾳ, τὸ μετασκευασθὲν δεξαμενό-

πλοιον λειτουργεῖ ἐπὶ τῆς ὁρᾶς τῆς πρὸς τὰ κάτω θραύσεως τῶν πάγων. Πρώτων ὑφάσματος ἀναθεν τῶν πάγων καὶ ἐν συνεχείᾳ καταπίπτει μὲ ὄρμην καὶ θραύει αὐτούς. Πρὸς ἀποφυγὴν δὲ ἰσχυρῶν πιέσεων εἰς τὰ πλευρά, ἡ ἐνισχυμένη πρώρα τοῦ κατεσκευάσθη εύρυτερα τοῦ κυρίως σκάφους.

Ἐκτὸς τῆς κέας πρώρας, ἥτις ηγένησε τὸ μῆκος τοῦ σκάφους ἀπὸ 940 εἰς 1.005 πόδας καὶ τὸ πλάτος του ἀπὸ 132 εἰς 148 πόδας, ἐγένοντο πλείσται δῖσται μεταρρυθμίσεις, ἀποσκοπούνται, κυρίως, εἰς τὴν ἐνισχυσιν τῶν τοιχωμάτων τῶν δεξαμενῶν καὶ τὴν πρωτασίαν διαφόρων εὐπροσδιήλητων, ἐπὶ τῆς ἐπαφῆς μὲ τοὺς ὄγκοπάγους, σημείων. Κατεσκευάσθη, ἐπίσης, πλατφόρμα προσγειώσεως ἐλικοπτέρου.

Αἱ μετασκευαὶ αὗται, προσέθεσαν δάρος 9.000 τόνους.

Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Διὰ νὰ πλεύσῃ εἰς τὰ Ἀρκτικὰ ὕδατα, τὸ «Μανχάτταν» ἐφωδιάσθη διὰ ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ, δῖσται δύναται νὰ δῶσῃ, ἀνὰ πάσαν στιγμήν, τὸ στίγμα τοῦ σκάφους, χρησιμοποιουμένων τῶν διδομένων ἀπὸ τοὺς διαρυφόρους στοιχείων. Δύο ἡχοδολιστικὰ μηχανήματα, τηλεφωτογραφικὸν μηχάνημα διὰ τὴν ἐκτύπωσιν μετεωρολογικῶν χαρτῶν καὶ γυροσκοπικὰ πυξίδες, ἐφωδιάσμεναι μὲ διορθωτὰς ὑψηλοῦ γεωγραφικοῦ πλάτους, συνεπλήρουν τὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ σκάφους.

Περὶ τὰ μέσα Αύγουστου ἀπασπαι αἱ πρετοιμασίαι εἶχον περατωθῆναι καὶ τὴν 24ην τοῦ Ιδίου μηνὸς, ἀπέπλευσε τὸ «Μανχάτταν» διὰ τὸ ιστορικὸν ταξίδιον του.

Παραπλέον τὰς ἀνατολικὰς ὁκτὰς τῶν Ἡνιωμένων Πόλιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ, τὴν 2αν Σεπτεμβρίου, παρέπλευσε τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀρκτικοῦ κύκλου μεταξὺ τῆς Γροιλανδίας

καὶ τῆς νήσου Μπάφφιν, καὶ εἰσῆλθε εἰς τὴν ἀφιλόξενον περιοχὴν τῶν πάγων. Τὴν Σεπτεμβρίου, ἀφίχθη εἰς Θούλην, ἥτις ἀποτελεῖ τὴν δορειστέραν δάσιν τῶν Η.Π.Α. εἰς τὸν Ἀρκτικὸν. Συνεχίζον τὸ ταξίδιόν του, τὸ «Μανχάτταν», κατέπλευσε, συμφώνως πρὸς τὸ πρόγραμμα, εἰς τὴν νήσον Μέλδιλ, τὴν 7ην Σεπτεμβρίου.

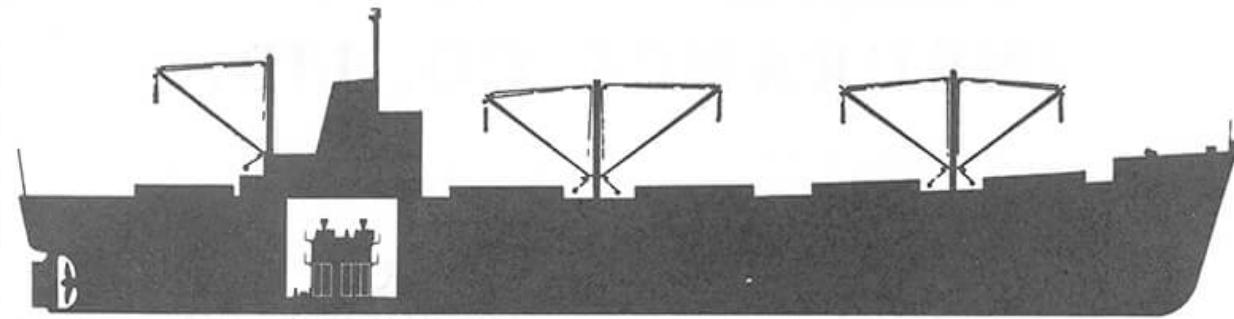
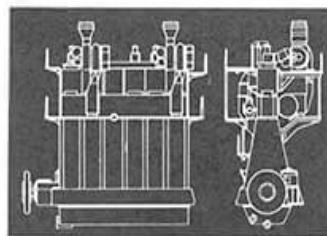
Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, συνεκντρώθησαν διάφοροι ἐπιστημονικοὶ πληροφορίαι διὰ μελλοντικῆς χρήσης. «Ἐγγώσθη, ἐπίσης, ὅτι μέχρι τῆς 19ης Σεπτεμβρίου, τὸ σκάφος καθηλώθη πολλάκις ἀπὸ τοὺς πάγους καὶ εἰς ἐνέα περιπτώσεις, ἀπητήθη ἡ δομή τοῦ συνοδεύοντος αὐτὸν παγοθραυστικοῦ «Τζών Α. Μακντόναλτ», διὰ νὰ ἀποκολληθῇ. Τούτο ὦφελέτο, κυρίως, εἰς τὸ ὅτι ἡ ἀπόδοσις τῶν μηχανῶν του εἰς τὸ «ἀνάπτασθο», ἀποδίδουν μᾶλις τὸ τρίτον τῆς πρόσω πραγματικῆς ἵπποδυνάμεως τοῦ σκάφους.

Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Τελικῶς, τὸ σκάφος ἐφθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του, τὸ Πόιντ Μπάρροου, τὴν προκαθωρισμένην ἡμερομήνιαν — 20 Σεπτεμβρίου — καὶ συμβολικῶς ἐφόρτωσεν ἐν βαρέλιον πετρελαίου διὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. Τὸ διειρουν τόσων καὶ τόσων αἰώνων — ἡ κατάκτησις τοῦ Ἀρκτικοῦ — είχε πλέον καταστῆ πραγματικότης. «Ισως δὲν ἀπέχει ὁ καιρός, ποὺ σκάφη ισχυρά, εἰδικῶς πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν ναυπηγηθέντα, θὰ διαπλέουν τὴν νέαν θαλασσίαν αὐτὴν ἀρτηρίων, μεταφέροντα παντός είδους ἀγαθᾶς ἀπὸ τὴν Εὐρώπην εἰς τὴν Ἀνατολήν καὶ τάνατόπλισμὸν τοῦ σκάφους.

«Ηδη, ἡ Χάμπη „Οἴλ, παρήγγειλε τρία ἐνισχυμένα μεγάλα δεξαμενοπλοία τοῦ την Μπέθλεμ. Θὰ ἔχει πρετήρους τὰς διὰ τοῦ Ἀρκτικοῦ μεταφοράς.

**LIBERTY SHIP
REPLACEMENT
VESSELS**
with
**BURMEISTER & WAIN
DIESEL PROPULSION**



B&W K62EF

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

5 cyl. K62EF: 6,700 BHP

BURMEISTER & WAIN



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

"Ελληνες Πλοιοκτήται:

Δώσατε έντολήν εἰς τους μεσίτας σας
νὰ τοποθετοῦν μικρὸν μέρος τῶν
ἀσφαλίσεών σας εἰς Ἑλληνικὰς
ἔταιρίας, θὰ εἶνε πρὸς τὸ συμφέρον σας.

A.E. ΓΕΝΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ



INSURANCE CO. LTD.

Γενικὸς Διευθυντής: ΧΡΙΣΤΟΣ Γ. ΑΧΗΣ
ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 25 - ΑΘΗΝΑΙ (118) - ΤΗΛ. 221.853
ΤΗΛΕΓΡ. «ΟΡΑΣΦΑ» - TELEX № 216.158 HORI GR

Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι: **Sun Insurance Office**
LIMITED
'Αντιπρόσωποι: ANDREW WEIR LONDON LTD.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΟΡΓΑΣΜΟΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Συμφώνως πρόδιος δηλώσεις του Προέδρου τής 'Ενωσεως Γερμανών Ναυπηγών, τὰ Γερμανικά ναυπηγεία παρέδωσαν κατά την περίοδον τών μέσων 1968 — 1969, πλούσια 1.500.000 τόνων γκρός, ένων αι άναληφθεῖσαι παραγγελίαι ναυπηγήσεων άνηρχοντο κατά την (30)6/69 είς τὸ ήμος τῶν 4.600.000 τόνων, έξι δις 3.100.000 διά λογαριασμὸν ξένων.

'Η ἀναλογία τῶν ὑπὲρ Γερμανικῶν ναυπηγείων παραγγελιῶν ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων τοιούτων είναι 11%. Αἱ τοῦ υψους αὐτοῦ παραγγελίαι ἔξασφαλίζουν τὴν πλήρη ἀπασχόλησην τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων, τῶν μὲν μέσης δυναμικότητος μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1971, τῶν δὲ μεγάλης, μέχρι τῶν μέσων τοῦ 1972.

'Ως καὶ εἰς δύλας ναυπηγικάς χώρας, δὲ ύψηλός διαμόδις ἀπασχολήσεως τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων δημιουργεῖ ὁξὺ πρόδηλη μέξερέσεως ἔξειδικευμένων ἔργων, ὡς μηχανικῶν, συγκολλητῶν καὶ τεχνιτῶν.

'Η ἀξία τῶν εἰς Γερμανικά ναυπηγεία δοθειῶν παραγγελιῶν διὰ 30 πλοίων - κοντένερς, λέγεται διτὶ ἀνέρχεται εἰς 2.200.000 μάρκα. 'Ἐπι 56 πλοίων τῆς κατηγορίας μεταφορώσεως «feeders» καὶ ἡμι- - κοντένερς τὰ ὄποια παρεδόθησαν εἰς Εὐρωπαίους πλοιοκτήτας, τὰ 45 προήλθον ἐκ Γερμανικῶν ναυπηγείων. 'Ἐπι συνόλου 70 πλοίων τῶν αὐτῶν κατηγοριῶν, ὑπὸ παραγγελίων, τὰ 40 θὰ ναυπηγθούν εἰς τὴν Γερμανίαν.

'Ἐδηλώθη, ἐπίσης, διτὶ τὸ δῶς ἄνω ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῶν προσεχῶν τριῶν ἔτων θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν εἰς Γερμανίαν εἰσαγωγὴν, κατὰ τὰ προσεχῆ 3 ἔτη, 600.000 τόνων χάλυβος. 'Η ποσότης αὐτῆς, ἀντιπροσωπεύει τὸ 25% τῆς ἐτησίας καταναλώσεως χάλυβος τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων.

'Ἐδηλώθη, ἐπίσης, διτὶ τὸ δῶς ἄνω ναυ-

πηγικὸν πρόγραμμα τῶν προσεχῶν τριῶν ἔτων θὰ ἀπαιτήσῃ τὴν εἰς περίοδον εἰρήνης ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανικού Νηογνώμονος', εἴπε προσφάτως δι. Γ. Αντριου Νήλσον, πρόεδρος τοῦ Νηογνώμονος, κατὰ τὴν καθ' ἔξαμηνον συνάντησην ἐπὶ ἐπιπέδου διευθυντῶν τοῦ Νηογνώμονος.

'Ἐντυπωσιακοί, πράγματι, εἰναι οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, προσέθεσεν δ. κ. Νήλσον. «Τὴν ίδιαν περίοδον τοῦ προηγουμένου ἔτους δὲ Νηογνώμων είχε κατατάξει 240 νέα πλοία 2.700.000 τόν. δ.ω. Τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους κατετάγησαν 376 νέα πλοία 4.100.000 τόν. δ.ω. Πρόκειται περὶ αὐξήσεως 57% εἰς σκάφη καὶ 52% εἰς χωρητικότητα».

'Ο κ. Νήλσον ἔτοντος, ἐν συνεχείᾳ, διτὶ ἡ εύρεια ἀνάπτυξης τῶν κοντένερς ὑπερέωσε τοὺς ἔφοπλιστὰς φορτηγῶν γραμμῶν νὰ κατασκευάσουν νέα εύθινὰ πλοΐα. 'Ο Αμερικανικὸς Νηογνώμων ποχολίθη ἐπίσης μὲ πολυαριθμούς μεταπροπάς συμβατικῶν πλοίων εἰς πλοία κοντένερς.

'Ἐπιπροσθέτως εἰς τὸν Νηογνώμονα ἀνέτέθη διπλαίσιον πλοίο τοῦ πιστοποιητικῶν διὰ κοντένερς ἐπὶ παγκοσμίου κλίμακος. 'Ηδη πολλαὶ χιλιάδες κοντένερς, λαδόντα πιστοποιητικὸν ἀπὸ τὸν 'Αμερικανικὸν Νηογνώμονα εύρισκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀνὰ τὸν κόσμον.

'Ο κ. Νήλσον ὑπεγράμμισεν, ἐπίσης, διτὶ τὸ ἔντεταγμένον εἰς τὸν Νηογνώμονα τονός καθίσταται δοσμέραι πεντερον, διότι ὑπάρχει μεγαλύτερα ἀναλογία νεοτεκτών, εἰσερχομένων σκαφῶν. Αίτια διὰ τὸ γεγονός τοῦτο είναι ἡ τρομακτική αὐξήσης τοῦ μεγέθους τῶν τάκτων 200.000 ἥως 300.000 τόν. δ.ω.) καὶ τῶν μπάλων καρρίερες (50.000 ἥως 100.000 τόν. δ.ω.).

'Ο 'Αμερικανικὸς Νηογνώμων, διτὶς με-

τέχει δραστηρίως καὶ εἰς τὰς ὑποδρυχίους ἔρευνας, μετέσχεν εἰς τὴν μετασκευὴν τοῦ δεξιαμενοπλοίου «Μανχάτταν» 108.400 τόν. δ.ω. Εἰς τὸ πρῶτον τάκτερο τοῦ κόσμου μὲ ικανότητα παγοθραυστικού.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΑΣ

'Η Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ἔχει ὑπὸ ἀναθεώρησιν καὶ μελέτην τὸ δόλον ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τὸ τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας.

Tὸ καθαρῶς ἐπιβατηγὸν πρόδηλημα ἔχει Ιδιαίτερως ἐπιδεινωθῆ ἐκ τοῦ συνεχῶς ἐπαυξανομένου κόστους ἐπανδρώσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

'Ο ἐκπρόσωπος τῆς «Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσιον», κ. Γκίμπσον, ἐπεθεούσας προσφάτως διτὶ διεξάγονται συζητήσεις μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητηρίων ἐταιριῶν ἐπὶ σχεδίου ἐνιαίας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἐπιβατηγού στόλου τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὑπὸ εἰδικοῦ συγκροτήματος.

'Η ἀνωτέρω ἀνακοίνωσις τοῦ κ. Γκίμπσον ἔγενετο κατόπιν δηλώσεως τῆς ἐταιρίας «Μούρ — Μακκόρμακ Λάϊνς», διτὶ τὰ διδύμα πολυτελῆ ἐπιβατηγὰ σκάφη της τακτικῶν γραμμῶν, «Ἀρτζεντίνα» καὶ «Βραζίλ». Θὰ τεθούν εἰς προσωρινὸν — ἐπ' ἀριστον — παροπλισμὸν μετὰ τὴν ἐπιστροφὴν των εἰς Νέαν 'Υδρόγειο ἀπὸ τὰς κρουαζίέρας τῶν, ὃποτε καὶ θὰ κατευθυνθούν πρὸς τὰ ἐν Βαλτιμόρῃ ναυπηγεία Μέριλαντ.

'Ο Πρόεδρος τῆς «Μούρ — Μακκόρμακ Λάϊνς» ἔδηλωσεν ἐπίσης πρὸς τοὺς μετόχους τῆς ἐταιρίας, διτὶ η 'Αμερικανικὴ Κυβέρνησις δόφειται νὰ ἐνισχύσῃ οἰκονομικῶς ἐπὶ περισσότερον τὰς τακτικὰς ἐπιβατηγὰς γραμμὰς της διὰ νὰ συνεχισθούν τὰ δρομολόγια τῶν πολυτελῶν «Ἀρτζεντίνα» καὶ «Βραζίλ», τὰ δοποῖα, παρὰ τὰς ἥξει 7.500.000 δολλ. ἐπιχορηγήσεις τῶν, δημιύνονται περίπου 2.700.000 δολλ. ἐτησίως.

Tαῦταχρόνως καὶ δ. Πρόεδρος τῆς «Γιουνάιτεντ Στέίτς Λάϊνς» ὑπέδαλεν αἵτησιν πρὸς τὴν Κυβέρνησιν διὰ τὴν αὔξησην τῆς ἐπιχορηγήσεως τοῦ εἰς Γιουνάιτεντ Στέίτς, ἐπικαλούμενος πρὸς τούτο τὴν σοδαράν ἐνίσχυσιν τὴν παρεχομένην ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Κυβέρνησεως εἰς τὸ ὑπερωκεάνιον «Φράνς».

Aύθεντικοι κύκλοι ὑπολογίζουν τὴν ἐτησίαν ζημιάν του εἰς Γιουνάιτεντ Στέίτς» εἰς 3.000.000 δολλαρίων.

'Οι γιωστόν, η «Γιουνάιτεντ Στέίτς Λάϊνς» ἐπώλησε τὸ ὑπερωκεάνιον τῆς «Αμερικα», καὶ Αύγουστον τοῦ 1964, εἰς τὴν ἐταιρίαν Χανδρῆ. 'Άλλη 'Αμερικανικὴ ἐταιρία, η «Δέλτα Λάϊν» μετέτρεψε, πρὸ ἔτους, τρία ἐπιχορηγούμενα ἐπιβατηγὰ σκάφη της τακτικῶν γραμμῶν εἰς φορτηγά. 'Η 'Αμερικανικὴ «Εξπροτ 'Ισμπράντσεν Λάϊνς» ἔχει παροπλίσει καὶ τὰ τρία ἐπιβατηγὰ σκάφη της καὶ τὰ προσφέρει πρὸς πώλησιν.

ΤΡΟΠΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΩΝ;

Tὸ ισχύον σύστημα ναυτιλιακῶν ἐπιχορηγήσεων εἰς 'Ηνωμένων Πολιτείας χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας Νό-

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εἰποροσύμοστος καὶ πλήρης κάλυψις 'Απεργιῶν καὶ Λόκ-αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ δροὶ καὶ η διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόζωνται κατά τρόπον ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ιδιαιτέρως ἀπαιτήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων. Δια λεπτομερείας ἀποταθῆτε:

Thos. R. Miller & Son, 14-20, St. Mary Axe, London, EC3.
Τηλέφ.: 01-283 4571. Τέλεξ: 23544. Τηλέγρ.: Mutuality London EC3.

μου τού 1936. Σκοπός: 'Η δι' επιχορηγήσεων κάλυψις τής διαφοράς τού χαμηλοτέρου κόστους έκμεταλλεύσεως ξένων πλοίων έναντι τού αμερικανικού.

Τό δόλον θέμα τής συναγωνιστικότητος και επιχορηγήσεων άπασχολεί ένεργωνς άπό χρόνου τὴν κυβερνήσην τού Προέδρου Νίξον και είναι έπισης γνωστόν, ότι άρμοδιαι ήπηρεσίαι τῆς αμερικανικής κυβερνήσεως άσχολούνται μὲ τὴν διαμόρφωσιν μιᾶς νέας έθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, χαρακτηριστικὸν τῆς διοίσης — συμφώνως πρὸς συγχρόνους έξελίξεις καὶ ὥρισμένας ένδείξεις — φαίνεται ότι θὰ είναι ή παροχὴ επιχορηγήσεων ἐπὶ εύρυτέρας βάσεως.

'Ως έχει τὸ Ισχύον σύστημα, αἱ ἀμερικανικές έπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως καὶ ναυπηγήσεων κατανέμονται μεταξὺ 14 μόνον συμβατικῶν τακτικῶν γραμμῶν, μὲ σύνολον ἐπιχορηγουμένων σκαφῶν 285.

Δύο ἔκ τῶν ἀνωτέρω ἑταῖριῶν, αἱ ἔκ τῶν μεγαλυτέρων, 'Αμερικαν 'Εξπορτ 'Ισπράντσεν τῶν Λάινς καὶ Γιουνάΐτεντ Στέιτς Λάινς — αἱ διοίσης ἀπερρόφουν μεταξύ τῶν, κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτά, ἀνω τῶν 40% τοῦ ἐκ \$ 220. 000.000 περίπου συνόλου τῶν διαφορικῶν ἐπιχορηγήσεων έκμεταλλεύσεως — φημολογεῖται καὶ πάλιν διτὶ προτίθενται διπλας ἔγκαταλείψουν τὰς ὑπὲρ αὐτῶν ἐπιχορηγήσεις έκμεταλλεύσεως, καθ' δοσον ἀφορᾶ μερικὰς τῶν τακτικῶν τῶν γραμμῶν κοντένερς καὶ ἔξ αὐτῆς τῆς πιθανότητος λέγεται ότι αἱ ἐπιχορηγήσεις αὐταὶ θὰ είναι δυνατόν νὰ διατεθοῦν ὑπὸ τῶν αμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἄρχων εἰς ἄλλας καὶ περισσοτέρας ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν.

Αἱ ἀπό θαλάσσης διὰ κοντένερς σύγχρονοι τάσεις μεταφορῶν χαρίζουν καὶ ταχύτητα ἐμπορευματικῶν διακινήσεων, ὅλλα καὶ διὰ τὸ παράγοντος τῆς ταχύτητος περιορίζουν λίαν σημαντικῶς τὸν ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν πλοίων — κοντένερς — ἐν συγκρίσει

πρὸς τὰ πρότερον συμβατικὰ φορτηγὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν — καὶ ἐπιτυχώνται οὕτω οἰκονομίαι ποικίλαι καὶ ύψηλοῦ ἐπιπέδου, αἱ διόσιαι δίδουν εἰς τὰς αμερικανικὰς ναυτιλιακὰς ἑταῖριας συναγωνιστικότητα, τῆς ὡποίας ἐστεροῦντο πρότερον.

ΠΟΙΟΝ ΤΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΕΡΟΝ;

'Ἐνῷ ἡ ναυτικὴ διοίκησις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν προσπαθεῖ νὰ ἐνισχύῃ τὴν ἑγχώριον ναυτιλικὴν βιομηχανίαν καὶ, συνάμα, νὰ ἐπαυξήσῃ τὸν ὑπὸ αμερικανικὴν σημαίαν στόλον μὲ νέας συγχρόνους μονάδας εὐθηνότερου κόστους, τέσσαρες ἐκ τῶν μεγαλυτέρων αμερικανικῶν ναυτικῶν ἑταῖριων διαφωνοῦν ἐπὶ τοῦ τύπου τοῦ πλοίου, διτὶς πρέπει νὰ καθιερωθῇ πρὸς ἔχυτηρέστησιν τῶν μεταφορῶν, αἵτινες ραγδαίως ἀναπτύσσονται.

'Ἡ ναυτικὴ διοίκησις ἀπεδόθη ἡδη εἰς τὴν προσπάθειαν ἀποκτήσεων «καλυτέρων, ταχυτέρων καὶ εὐθηνότερων πλοίων γενικοῦ φορτίου, ὑγροῦ φορτίου καὶ μπάλκ - καρριέρς, μὲ τὴν «εὐλαβίστην κρατικὴν βοήθειαν».

'Ο ἐπὶ κεφαλῆς τῆς ναυτικῆς διοίκησεως κ. 'Αντριον Τζίμποσον, ὅμιλων εἰς συνάντησιν 100 καὶ πλέον ναυπηγῶν καὶ ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων, εἴπεν ὅτι τὸ σχέδιον ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν κατασκευὴν «μεγάλου ἀριθμοῦ» πλοίων προτύπων μὲ ἔναρξιν τοῦ ναυπηγικοῦ τούτου προγράμματος, ἀπὸ τοῦ οἰκονομικοῦ ἑτού, τοῦ ἀρχομένου τὴν 1ην Ιουλίου 1970.

'Οι ὅσοι θὰ ὑποδάλλουν τὰ σχέδιά τῶν ναυπηγοῖ — περιωρισμένος πάντως θὰ είναι ὁ ἀριθμὸς τῶν — εἰς τὴν ναυτικὴν διοίκησιν πρέπει νὰ ἀποδεχθοῦν τὸν δρόν τῆς μαζικῆς κατασκευῆς 10, 20 ή 30 πλοίων καὶ ἐπιπροσθέτως θὰ συνυποθάλλουν οἰκονομικὴν ἀνάλυσιν τῶν ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν προβλέψεών των μέχρι τοῦ 1982. Θὰ

ἐπακολουθήσῃ ἐπεξεργασία τῶν καθ' ἕκαστον προγραμμάτων, ητοι θὰ συμπληρωθῇ μέχρι τῆς 30ης Μαΐου 1970. Τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη θὰ ὑποδάλουν τὰς προβλέψεις των μέχρι τῆς 10ης Οκτωβρίου.

ΑΙ ΔΙΑΦΩΝΙΑΙ

'Ἐν τῷ μεταξύ, οἱ ἐκπρόσωποι τεσσάρων αμερικανικῶν ἑταῖριών συνεφώνησαν πρὸ τίνος, διτὶ αἱ συμβατικαὶ μεταφοραὶ φορτίων κατέστησαν ἀπράχαιρα.

'Διεφώνησαν, ἐν τούτοις, διτὶς πρὸς τὸν τύπον τοῦ σκάφους, τὸ διόσιον θὰ ἥδυνατο νὰ χειρίσθῃ τὰ φορτία εἰς τὸ μέλλον. 'Εκάστη ἑταῖρία προέτεινε τὸ ίδιον τῆς πλοίου, διτὶς τὸ πλέον καταλλήλον.

'Οι ἔκτροποι ήσαν δ. κ. Ρόμπερτ Μάρφου, ἀντιπρόσδρομος τῆς «Γιουνάΐτεντ Στάιτς Λάινς», δ. κ. Ζόζεφ Μπάρκαν, ἀντιπρόσδρομος τῆς «Προυντένσιαλ Λάινς», δ. κ. Ρίτσαρντ Κάρτερ, πρόσδρομος τῆς «Τρανσαμέρικαν Τραί-λερ Τράνσπορτ» καὶ δ. κ. Μπέντ Χάνσεν, τῆς «Μόλλερ Στήμπατ Κόμπανια».

'Ο κ. Μάρφου ὑπεστήριξεν, διτὶ τὸ καταλλήλον πλοίον εἶναι τὸ μεγάλον πλοίον κοντένερ, μεταφέρον τὰ ἐμπορευματοκιβώτια τοῦ ἐντός κυψελοειδῶν κυτῶν.

'Ο κ. Μπάρκαν ὑπεστήριξε τὸ φορτηγούδοφόρον, ὃς τὸ τέλειον σκάφος, δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ τὰ φορτία τοῦ μέλλοντος, λόγῳ τῆς ικανότητός του νὰ χειρίζεται ταυτοχρόνως ἐμπορευματοκιβώτια καὶ φορτηγίδας. Αἱ φορτηγίδες, εἶπε, θὰ ἀντιστοιχοῦν πρὸς πλωτὰ κύτη. 'Η ἑταῖρια του «Προυντένσιαλ» ἀναμένει τὴν παράδοσι πρῶτα τῶν πέντε παραγγελθέντων φορτηγούδοφρων (IASH), κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος.

'Ο κ. Κάρτερ, τῆς «Τρανσαμέρικαν» εὐνοεῖ ἄλλον τύπον πλοίου, τὰ διὰ κυλιομένων όχημάτων (roll - on roll - off).

'Εἰς μίαν διλιγόντερον ριζοσπαστικὴν

H.E. MOSS & COMPANY LIMITED

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CONSTRUCTION AND
CHARTERING OF TONNAGE OF EVERY DESCRIPTION,
SHIP AGENCY, SHIPPING VALUERS

CUNARD HOUSE
88 LEADENHALL ST.,
LONDON E.C.3.

Telephone 01 283 5981 (5 lines) Telex 28114
Telegrams Foreign—MOSS London E.C.3.
Inland—MOSS Stock London
Sale and Purchase Dept. MOSSALE London E.C.3.
Tanker Chartering MOSSOILS London E.C.3.

Established 1854

CUNARD BUILDING,
LIVERPOOL 3

Telephone 051 CENTRAL 6633 Telex 62494
Telegrams Hemoss Liverpool 3

MOSS

100 YEARS OF SERVICE

πρότασιν προέβη δ. κ. Χάνσεν, δυτικές αντεποστάσεις την μόνην ξένην έταιρίαν εἰς τὴν σύσκεψιν, τὴν «Μάερσκ Λάιν» τῆς Κοπεγχάγης.

Ἡ λύσις τῆς δανικῆς ἔταιρίας εἰς τὰς ταχείας ἔξελθεις τῶν μεταφορῶν γενικῶν φορτίων, ἔγκειται εἰς τὴν καθιέρωσιν ἐνὸς τύπου σκάφους, δυναμένου νὰ χειρισθῇ περιωρισμένον ἀριθμὸν κοντέινερς καὶ μέγα ἀριθμὸν μονάδων φορτώσεως, ἡτοι παλλετών. 'Ο κ. Χάνσεν εἶπεν, ὅτι ὁ χρόνος φορτώσεως ἡ ἑκοφτώσεως δ' ἐν παλλετοφόρον σκάφος θὰ ἥτο διπλάσιος τούλαχιστον ἐν συγκρίσει πρὸς ἐν σύγχρονον σκάφος - κοντέινερς.

Ἐν τούτοις, ὑπεστήριξεν, διτὶ τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια διὰ παλλετοφόρο σκάφη εἶναι σημαντικῶς καπτότερα τῶν ἀπαιτουμένων διὰ πλοίων - κοντέινερς. Ἐπιπροσθέσθων, εἶπεν, ἐν παλλετοφόρον σκάφος δὲν ἀπαιτεῖ τὰς ίδιας ἐπενδύσεις εἰς δοχεῖα καὶ ἔξειδικευσιν τῶν εὐκολῶν λιμένων. Τοιαῦτα φορτία, παλλεταρισμένα, κατέληξε, χειρίζονται δι' ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων ἐκ τῶν πλευρικῶν θυρῶν τοῦ σκάφους.

ΙΝΔΙΑ

ΔΕΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΡΑΜΜΗΣ

Πρὸς τὴν χειραφέτησιν καὶ ἡ 'Ινδία εἰς μεταφορικὰ ἀπὸ θαλάσσης μέσα. Οὕτω ἡ κρατικῆς ιδιοκτησίας ναυτική ἔταιρία τῆς 'Ινδίας παρήγγειλεν ἐξ φορτηγά σκάφη, ἀξίας £ 13,890,000 εἰς τὴν 'Ανατολικὴν Γερμανίαν.

Τὰ ἀνωτέρω σκάφη θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς τὴν γραμμὴν 'Ινδίας - 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ θὰ ἔχουν ταχύτητα 21 κόμβων.

Ἡ παραγγελία τῶν ἐξ φορτηγῶν εἶναι ἡ δευτέρα μεγάλης ὀλκῆς τοιαύτη ἐν μέρος πλοιοκτήτων τῆς 'Ινδίας ἀπὸ τοῦ παρελθόντος μηνός. Ἡ 'Σύντια παρήγγειλε προσφάτως τέσσαρα φορτηγά πλοία, χωρητικότητος 13.700 τόνων ἔκαστον, μὲ δόψιμὸν διὰ δύο ἀκόμη.

ΚΑΙ ΤΡΑΜΠΣ

Πιστεύεται εἰς τὴν 'Ινδίαν, διτὶ ὑπάρχει εὐρὺ ἔδαφος, διὰ τὴν δημιουργίαν ιδιοκού εμπορικού στόλου φορτηγῶν τράμπς. 'Ηδη ὑφίστανται αἱ ἔταιρίαι Σάσου 'Ιντια Σιντιπικ Κορπορέτσιον καὶ Ντέμπτο Στήμποτις καὶ ἡ 'Ινδία διαθέτει ιδιαίτερα μπόλικ - κάρριερες.

Ἐν νέον συγκρότημα, ἡ Κοστὸν Σιντιπικ Κορπορέτσιον εὐρίσκεται ὑπὸ Τύρουν. Σκοπεῖται ἡ ὑπὸ αὐτῆς ἀπόκτησις μπόλικ - κάρριερες καὶ ἡ εἰσόδος τῆς εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς τράμπς. Τὰ σχετικὰ περὶ ιδρύσεως τοῦ συγκροτήματος τούτου εὐρίσκονται ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς ινδικῆς κυβερνήσεως καὶ λέγεται ὅτι θὰ ἐπιδιωχθῇ καὶ ἡ συμπαράστασις τοῦ οὖν κεφαλαίου.

Καὶ ἄλλο νέον συγκρότημα, τὸ Γκρέιτ 'Αζιάτικ Λάϊν, μὲ ἔδραν τὸ Νέον Δελχί, ἔ-

χει ὑποβάλει πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὴν Ινδικὴν κυβερνήσιν τὰ σχέδια του περὶ ἀποκτήσεως μερικῶν μπόλικ - κάρριερες, προοριζόμενων διὰ διεθνεῖς ἐπίσης μεταφορᾶς. Λέγεται, ὅτι τὸ συγκρότημα τούτο διαπραγματεύεται ἥδη — ὡς πρῶτον βῆμα — τὴν ἀγορὰν διὸ μεταχειρισμένων πλοίων.

Ἡ ἔταιρία Σαουράστρα Σημέντ, ὅ δοπια ἔχει παραγγείλει ἥδη τὴν ναυπήγησιν δύο φορτηγῶν της εἰς τὴν Ρουμανίαν, πρόκειται νὰ ἀρχισῃ τὰς ἐπιχειρήσεις τῆς κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1969, ὅταν θὰ παραλάβῃ τὰ νευτεκτά δύο σκάφων. Τὰ φορτηγά αὐτὰ θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν Ιδίων φορτίων τῆς ἔταιρίας, ὡς καὶ ἀλλατος εἰς Καλκούταν, ἐνῷ εἶναι πιθανὸν διτὶ θὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ εἰς μεταφορᾶς τοῦ παρακειμένου Περσικοῦ Κόλπου.

ΙΣΡΑΗΛ

ΕΚΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Ἡ «Ζίμ» ἀνεκοίνωσεν, διτὶ ὑπέγραψε συμβόλαιον παλῆσσος τοῦ ἐπιβατηγούν «Θεόδωρος Χέρτζ» εἰς ἀμερικανικὴν ἔταιρίαν, ἥτις προτίθεται, κατόπιν ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ σκάφους, νὰ τὸ μετασκευάσῃ εἰς παλιτελές κρουσζερόπλοιον.

Τιμῆς πληρωθείσα εἰς τὴν «Ζίμ» 2.500.000 δολαρίων. Λίαν συμφέρουσα βεβαίως, ἐὰν ληφθῇ ὑπ' ὅψιν διτὶ τὸ «Θεόδωρος Χέρτζ» ἐναυπηγήθη πρὸ 12 ἑταῖρων εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ντόύτς Βέρφτεν», ἥδη δὲ τὸ πρῶτον ἐπιβατηγόν, παραγγελθὲν εἰς τὸ πλαίσιον τῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων.

Ὁ 'Ο. Μέιρ Γκερόν, γενικὸς διευθυντής τῆς «Ζίμ», ἐπιδιώκει νὰ ἐκποιήσῃ τὸν στόλον τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς ἔταιρίας καὶ ὑποστρέψῃ διτὶ τὸ ισραηλινὸν ἐπιβατηγά δὲν εἶναι ἀποδοτικά καὶ ὅτι μόνον τὸ «Θεόδωρος Χέρτζ» ἐστούχησε τὸ 1968 εἰς τὴν «Ζίμ» ζημιάν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως του τῆς τάξεως τοῦ 1.5 ἑκατοστούμηνού ισραηλινῶν λιρῶν.

Ἐξ ἄλλου, η «Ζίμ» προστίθεται νὰ ἐπιδώσῃ τὸ δόχημα παταγανῶν «Ντάνι», κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 'Οκτωβρίου εἰς τὴν κρατικὴν ἔταιρίαν «Καθίμ» καὶ νὰ παλαίσῃ ἐπίσης τὸ ἐπιβατηγὸν «Μολέντεθ».

Ἐν τούτοις, ἡ «Ζίμ» θὰ θέσῃ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1970 ἐν μικτὸν δόχημα παταγανῶν εἰς τὴν Μεσογείουν καὶ, περὶ τὰ τέλη τοῦ ίδιου ἔτους, ἐν δεύτερον σκάφος τοῦ Ιδίου τόπου.

Ἡ 'Ενωσις Ναυτικῶν διασμαρτύρεται διὰ τὴν πολιτικὴν τῆς «Ζίμ», ἥτις κινδυνεύει νὰ ἐκπαταλεύσῃ εἰς τὰς έξεις ἔταιρίας τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῶν καὶ νὰ οἴψῃ εἰς τὴν ἀνεργίαν ἐκαποντάδες ναυτικῶν καὶ ἀλλούς ἐργαζομένους εἰς τὰ ἐκποιούμενα σκάφη.

Ἀνοικούνται διπλαὶς ἡ ισραηλινὴ κυβερνήσις εἴπη τὴν τελευταῖν λέξιν ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καὶ ἀναμένεται νὰ διαπιστωθῇ ἐὰν θὰ οἰδεθῇ τὴν καθαρός ἐμπορικὴν σκέψιν τοῦ κ. Γκερόν εἰς διπλαῖς τὴν ἐκποίησιν τῶν ισραηλινῶν ἐπιβατηγῶν.

ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Άνακοίνωσις

Ἡ μοναδικὴ ἐν Ἑλλάδι ἀνεγνωρισμένη ὑπὸ τοῦ Κράτους Σχολὴ Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν, διετοῦς φοιτήσεως, προκηρύσσει διαγωνισμὸν διὰ τὴν κατάταξιν σπουδαστῶν εἰς τὸ Αργ. ἔτος.

Γίνονται δεκτοὶ οἱ ἔχοντες 'Απολυτήριον Γυμνασίου (Δημοσίου ἢ 'Ιδιωτικοῦ).

Οἱ ἀπόφοιτοι τῆς Σχολῆς Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν προορίζονται νὰ ἐπανδρώσουν τὰς Ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις τοῦ 'Εσωτερικοῦ καὶ 'Εξωτερικοῦ.

Ἡ Σχολὴ λειτουργεῖ τὰς ἀπογευματινὰς δρασ.

Πληροφορία:

Γραφεία: Λεωφ. Γεωργίου Α' 3 — Πειραιεὺς — Τηλ. 475.502 - 478.189

'Αριστοτέλους 38, Πλατεῖα Βάθης — 'Αθῆναι

Διδακτήρια: 'Ακτὴ Ποσειδώνος 1 —Ν. Φάληρον — Τηλ. 486.495

ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Ο 'Ισραηλινὸς ὑπουργὸς Μεταφορῶν κ. Μοσεὶ Καρμέλ ἐδήλωσε προσφάτως, διτὶ μέχρι τοῦ 1972 ὁ ισραηλινὸς ἐμπορικὸς στόλος θὰ τριπλασιάσῃ τὴν χωρητικότητά του καὶ θὰ φθάσῃ τὰ τρία ἑκατομμύρια τόννων.

Σήμερον τὰ 60% τῶν διὰ θαλάσσης ἐμπορικῶν μεταφορῶν τοῦ 'Ισραήλ, πραγματοποιούνται ἐπὶ ἔθνικῶν πλοίων. Τελευταίως καταστάλλεται προσπάθεια αὐξήσεως τοῦ στόλου τῶν φορτηγῶν - ψυγείων. 'Απὸ τοῦ 1966 ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τούτων ηγετᾷ 50%.

Ο 'Ισραηλινὸς ὑπουργὸς διημερίνει περαιτέρω, διτὶ κατὰ τὸ 1968 ὁ 'Ισραηλινὸς ἐμπορικὸς στόλος εἰσέπραξεν 130 ἑκατομμύρια δολαρίων ἐναντὶ 112 ἑκατομμυρίων κατὰ τὸ 1967.

Ἄντιθέτως ὁ ὑπουργὸς δὲν ηδυνήθη νὰ δώσῃ δικριθῆ ἀπάντησιν εἰς τὸ ἐρώτημα, ἐὰν ἡ κυβέρνησις σκέπτεται νὰ ἐκποιήσῃ τὸν στόλο τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς «Ζίμ», ὡς ἀνωτέρω γράφομεν.

Ο 'κ. Καρμέλ ὑπεσχέθη σύντομον ἐπίπλου τοῦ θέματος, ὅλλα ἀνεγνώρισεν διτὶ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς «Ζίμ», ἀφίει κατ' ἔτος εἰς τὴν ἔταιρίαν Ἐλλαζημά ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς τάξεως τῶν 7 ἑκατομμυρίων ισραηλινῶν λιρῶν καὶ διτὶ ἡ κυβέρνησις ἀντιμετωπίζει αὔξησιν τῆς ἐπιδοτήσεως κατὰ 2.700.000 λιρῶν.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΠΑΡΗΑΙΚΑ

Τάνκερς 614.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως πρὸ τοῦ 1940, τελούν εἰσέτι ἐν ὑπηρεσίᾳ. 'Επισής δεξαιμενόπλοιοι 3.877.000 τόν., κατασκευῆς πολεμικῆς καὶ 3.112.000 τόν. d.w. κατασκευῆς μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1946 - 1950 συνεχίζουν τὴν υπηρεσιακήν των ζωῆν.

Κατὰ συνέπειαν, ἐπὶ συνόλου σκαφῶν πετρελαιοφόρων 133.616.678 τόν. d.w., τελούντων ἡδη ἐν υπηρεσίᾳ, τὰ 7,5 περίπου ἑκατ. τόν. ἀναφέρονται εἰς σκάφη ἡλικίας ἀνω τῶν 20 ἑταῖρων.

Κατὰ ποσοστὰ ἐπὶ τοῦ συνόλου τὰ 3.4% ἀντιπροσωπεύουν σκάφη κατασκευῆς πρὸ τοῦ 1946, τὰ 13,4% σκάφη κατασκευῆς μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1946 καὶ 1955 καὶ τὰ 49,9% σκάφη κατασκευῆς μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1956 - 1965 (συμπεριλαμβανομένου). Τὸ ἐν τρίτον τοῦ στόλου κατασκευάσθη ἀπὸ τοῦ 1966 μέχρι καὶ τοῦ 1969.

ΤΑ ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΡΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Οι πλοιοκτήται πετρελαιοφόρων θὰ πρέπει νὰ καταβάλουν εἰς τὰς κυβερνήσεις 10 ἑκατομμύρια δολαρίασσα κατ' ἀνάστατον ὅριον, εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν διποίαν τὸ πετρελαιοφόρον τῶν γίνεται αἰτία ρυπανσεῶς τῶν θαλασσῶν. Τὸ νέον σχέδιον τίθεται εἰς ἑφαδμογήν ἀπὸ τῆς δησ. 'Οκτωβρίου. Τὰ 50% καὶ πλέον τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ κόδου μένεινται τὸ σχέδιον. Συμφώνως πρὸς τὸ σχέδιον, αἱ κυβερνήσεις θὰ ἀποζημιώνωνται διὰ τὰ ἔξοδα, εἰς τὰ ὅποια θὰ ὑποβάλλονται διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν θαλασσῶν ἀπὸ τὰς κηλίδας τοῦ πετρελαίου. 'Η συμφωνία, γνωστὴ ὡς ΤΟΒΑΛΟΠ, θὰ εὑρίσκεται ὑπὸ τὸν Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας Ιδιοκτητῶν πετρελαιοφόρων, ἡ διποία ἐδρεύει εἰς Λονδίνον. 'Η συμφωνία προβλέπει ἐπίσης διτὶ θὰ ἀποζημιώνωνται διπλαῖς τὸ πλοιοκτήτης, διποίος δικέλασθε νὰ καθαρίσῃ τὴν θάλασσαν ἀπὸ χυθέντα πετρελαία. Διὸ κάθε τόννον ἐκτοπίστασιος θὰ καταβάλλεται ποσὸν 100 δολαρίων ὡς ἔξοδα διπορρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν. Οἱ ὑποστηρίζοντες τὸ σχέδιον αὐτὸν ἐπίλισσον διτὶ προσχωρίσουν καὶ ἀλλοὶ πλοιοκτήται, διποτέ τὸ ποσοστό των νὰ φθάσῃ τὰ 80%. Τὸ μέτρον κρίνεται νὰ δικαιούνται διποτέ διπορρυπάνσεως τῶν θαλασσῶν ἔχουν δημιουργήσει πολλά προβλήματα εἰς τὰς διαφόρους κυβερνήσεις, αἱ διποίαι ύψιστανται μεγάλας διπάνας διὰ τὴν ἀπορρύπανσιν τῶν θαλασσῶν.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΕΙΣ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΣ Η «ΒΕΡΩΔΗΜ»

Ο κ. Καρνέλις Βερόλμε, πρόεδρος των δυμάνων ναυπηγείων τής 'Ολλανδίας, έξητησεν από την κυβέρνησην την παροχήν βοηθείας έκ 50 έκατομμυρίων φλορινίων και την υπ' αυτής άφορά μετοχών των ναυπηγείων της άξιας 40 έκατομμ. φλορινίων. Ή άντιτολίτευτης δὲν είναι ικανοποιημένη μὲ τὰ παρασχέθεντα στοιχεῖα, σχετικῶν μὲ τὴν κατάστασιν τῶν ναυπηγείων «Βερόλμες ζητεῖ τὴν παραίτησην τοῦ κ. Βερόλμε, τὴν διεξαγωγὴν ἐρεύνης ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν ναυπηγείων καὶ τὸν διορισμὸν δύο κυβερνητικῶν διευθυντῶν. 'Ο κ. Σέρκε, διευθυντὴς τῆς «Βερόλμε», ὑποστηρίζει δὲι μόνον ἐκ τῆς κατασκευῆς δύο δεξαμενοπλοίων, ἡ ἔταιρις ἀπάλεσε 5 ἔως 6 έκατομμύρια φλορινίων. Αἱ ζημίαι ὀφείλονται εἰς τὸ γεγονός, δὲι τὸ κόστος παραγωγῆς ὑπερέβη κατὰ 10% τὸ προβλεπόμενον εἰς τὸ συμβόλαιον ποσὸν 55 - 60 έκατομμυρίων φλορινίων.

Ο ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν τῆς 'Ολλανδίας κ. ντέ Μπλόκ εἶναι κατὰ τῶν ἀνωτέρω αἰτήσεων τοῦ κ. Βερόλμη, περὶ παροχῆς ἐπιχορηγήσεως 50 έκατομμυρίων φλορινίων καὶ ἔξαγορᾶς ὑπὸ τῆς ὀλλανδικῆς κυβερνήσεως μετοχῶν τῶν ναυπηγείων ἀξίας 40 έκατομμυρίων. 'Εξ ἄλλου, ἡ πλειοψηφία τῶν μελῶν τῆς κοινοδολευτικῆς ἐπιτροπῆς ἔξεδηλώθη ὑπὲρ τῆς παραίτησεως τοῦ κ. Βερόλμη καὶ λέγεται δὲι ὁ ὑπουργὸς κ. ντέ Μπλόκ εἶναι ὑπὲρ τοῦ διορισμοῦ τοῦ κ. Βερόλμης ὡς προέδρου ἐπιτρόπου τοῦ συγκροτήματος του καὶ τῆς ταυτοχρόνου πραγματικῆς διευθύνσεως τοῦ ναυπηγικοῦ συγκροτήματος ὑπὸ ὀλιγαρίθμων ἐμπειρογνωμόνων.

'Ολλανδικὴ ἐφήμερὶς ὑπολογίζει, δὲι αἱ

κατὰ τὴν περίοδον τριῶν ἔτῶν ζημίαι τῶν ναυπηγείων «N.D.S.M.», ἐκ τῆς κατασκευῆς 5 μεγάλων τάνκερος, ὑπερέθησαν τὰ 30 έκατομμύρια φλορινίων. Τὰ αἵτια τῶν ζημιῶν αὐτῶν ἀποδίδονται εἰς τὴν ἀνοδὸν τῶν τιμῶν χάλυβος καὶ τῶν ἡμερομισθίων, ὡς καὶ εἰς ἑσφαλμένους ὑπολογισμούς τοῦ ἐργαστηκού κόστους τῶν ναυπηγήσεων μεγάλων τάνκερος, βασισθέντας εἰς ὥρας ἐργασίας κατὰ σκάφος, ἀλλὰ κατὰ πολὺ μικρότερων σκαφῶν. 'Εχει διαπιστωθῆ τώρα, δὲι ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀναγκαίων ὥρων ἐργασίας δὲν μειούνται δοσον αὐξάνει ἡ χωρητικότης τῶν ναυπηγουμένων μεγάλων τάνκερος.

Λέγεται, δὲι αἱ ζημίαι τῶν εἰς Ρόζενμπουργκ ναυπηγείων τοῦ συγκροτήματος Βερόλμης ὑπερβαίνουν σημαντικῶς τὰς τῶν N.D.S.M.

Σημειωτέον, δὲι ὑπέρ τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν ἐπεινύσεων τοῦ κ. Βερόλμης, συμπεριλαμβανομένης τῆς κατασκευῆς μεγάλης δεξαμενῆς καὶ τῆς ἔξαγορᾶς τῶν N.D.S.M., κυβερνητικαὶ ἔγγυησεις ἀνῆλθον εἰς τὸ ὑψὸς τῶν 105 έκατομμυρίων φλορινίων, ἐξ ὧν τὰ 75 έκατομμύρια ἥσαν διὰ τὴν δεξαμενήν. 'Εκ τοῦ συνόλου αὐτοῦ ἔγγυησεων ἔχουν χρησιμοποιηθῆ μέχρι στιγμῆς 52 έκατομμύρια, ἐξ ὧν τὰ 22 έκατομμύρια διὰ τὴν δεξαμενὴν καὶ τὰ 30 έκατομμύρια διὰ τὰ N.D.S.M.

Κατὰ τελευταίας εἰδήσεις ἔξι 'Αμεριταμ, προετάθη εἰς τὸν κ. A. Drijver, πρόεδρον τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς Koninklijke Nederlandse Hoogovens τοῦ 'Υμεούντεν, διως ἀναλάθη τὴν θέσιν ἐπιτρόπου τοῦ συγκροτήματος Βερόλμης. 'Ο διορισμὸς κυβερνητικοῦ ἐπιτρόπου θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν προθυμίαν τοῦ κ. Βερόλμης διπλας θέσης εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ὀλλανδικῆς κυβερνήσεως «τὰ βιθλία» τοῦ συγκροτήματος του.

Κυκλοφοροῦν διάφοραι φήμαι περὶ τοῦ κ. Βερόλμη ὡς περὶ διαθέσεως του νὰ δεχθῇ τὴν

κήρυξιν του εἰς κατάστασιν χρεωκοπίας.

* * *

Κατὰ τελευταίας πληροφορίας, ἡ 'Ολλανδικὴ Κυβέρνησις στρέφεται πρὸς τὴν παροχὴν μεταβατικῆς πιστώσεως 25.000.000 φλορινίων (€ 3.000.000) ὑπὸ τὸν ὄρον διτὶ δι. Κ. Βερόλμης θὰ δεχθῇ τὴν ὑπὸ ἀνεξαρτήτου ἐπιτροπῆς διερεύνησιν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ συγκροτήματός του. 'Ο ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν κ. Ντέ Μπλόκ εἶπεν εἰς σχετικάς δηλώσεις του διτὶ δ. Κ. Βερόλμης ἀπεδέχθη τὸν ὄρον αὐτὸν.

Ἡ ἀνωτέρω Πίστωσις θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πληρωμὴν τοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυπηγείων Βερόλμης ἀπὸ τῆς 1ης Οκτωβρίου 1969.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν πρὸς τὸν κ. Βερόλμη πιστώσεων τῆς 'Ολλανδικῆς Κυβερνήσεως ἀνέρχεται εἰς 130.000.000 φλορίνια.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

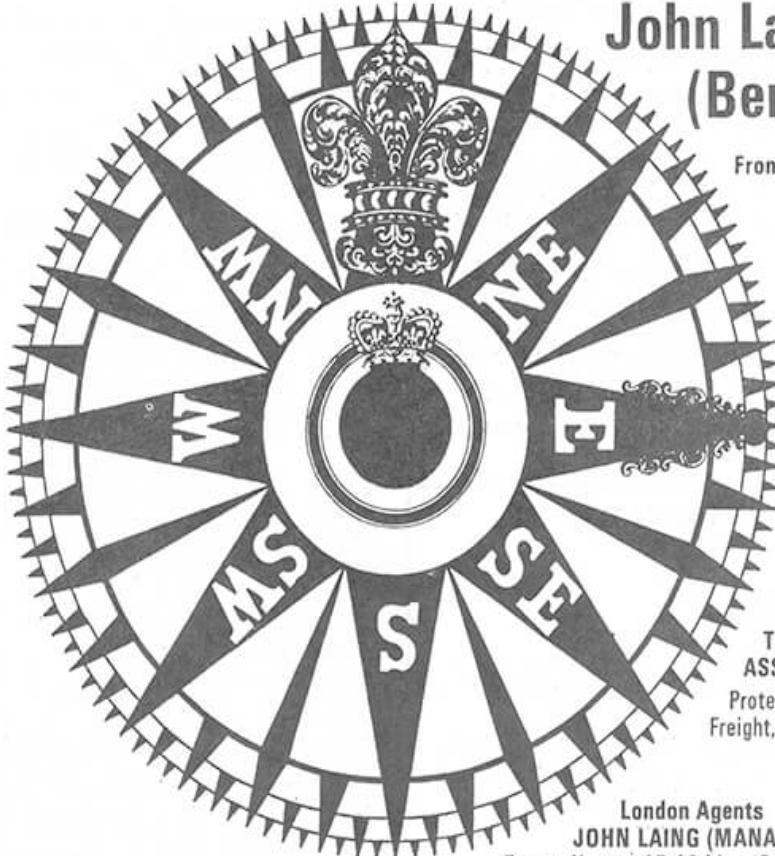
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ

Ἐκσυγχρονίζεται καὶ αὐξάνεται κατὰ μεγέθη μονάδων ὁ σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος. 'Εντὸς τῆς προσεχοῦς πενταετίας, ἡ μεταφορικὴ του ικανότης θὰ αὔξηθῃ κατὰ τὸ ημίση τοῦ νῦν ἐν ἐνεργείᾳ τονιάς τῶν 12 έκατομμυρίων τόννων.

Τῶν ειδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἑυλείας σκαφῶν θὰ αὔξηθῃ ἡ χωρητικότης εἰς τὰς δώδεκα χιλιάδας τόν. κατὰ μονάδα. Μπάλκ-κάρριερ τῶν 45.000 τόν. θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Σκάφη φορτηγιδοφόρα — 40 ἔως 50 φορτηγίδες κατὰ σκάφος — θὰ κατασκευασθοῦν καὶ ὁ στόλος τῶν τάνκερς θὰ δεχθῇ σκάφη τῶν 125.000 τόννων. Πλοῖα - ψυγεία, σκάφη ὑγραερίων καὶ χημικῶν προϊόντων σχεδιάζονται.

John Laing Management (Bermuda) Ltd

Front Street, Hamilton, Bermuda



THE SHIOPWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Specialists in the insurance of all strike risks for Shipowners and Charterers. World-wide and immediate cover

THE OCEANUS MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION (BERMUDA) LTD

Protection and Indemnity.
Freight, Demurrage and Defence.

London Agents
JOHN LAING (MANAGEMENT) LTD
Forum House, 15-18 Lime Street, London EC3 01-623 1981 Telex 25914

ΚΑΤΑ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ 6ΜΗΝΟΝ 1969

Αί έξελιξεις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων

500.000 ΤΟΝΝΟΙ ΠΡΟΣΕΤΕΘΗΣΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο ύπόληπτή σημαίαν στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ηδήθι τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ 1969 κατά ἐπτά σκάφη, χωρητικότητος 500.000 τόννων περίπου.

Τὰ ἀκατέρω περιλαμβάνονται εἰς τακτικήν ἀνασκόπησιν τῶν ἔξελιξεων ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερ τοῦ γνωστοῦ ναυλομεστικοῦ οίκου Jacobs.

Η Ἑλληνική σημαία, τονίζεται εἰς τὴν ἀνασκόπησιν, ἔξικολούμθησε νὰ προσελκύῃ πολλὰ σκάφη καὶ κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ο ύπόληπτή σημαίαν στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἀνῆλθεν ἀπὸ τὴν δεκάπτην εἰς τὴν ὄγδοην θέσιν εἰς τὸν κόσμον. Υπὸ Ἑλληνικὸν ἔλεγχον, δῆμως, εὐρίσκονται, κατὰ τὴν παρούσαν στιγμήν, δεξαμενοπλοία διλοκής χωρητικότητος 18,5 ἑκατομμύριών τόννων, τὰ πλειστα τῶν δποίων ὑπὸ λιθεριανή σημαίαν.

ΤΑ ΜΕΓΕΘΗ

Εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ ναυλομεστικοῦ οίκου ἀναφέρεται δῆτι αἱ παραγγελίαι παραδόσεις δεξαμενοπλοίων ἑστημέσαν νέα ρεκόρ κατά τὸ α' ἔξαμηνον τρέχοντος ἔτους, ἀνελθόμσαι εἰς ἐπτά ἑκατομμύρια τόννων, σημειωθείσης ἐλαφρᾶς αὐξήσεως ἐναντὶ τοῦ προηγηθέντος ἔξαμηνον καὶ κατὰ δύο ἑκατομμύρια τόννων ἐναντὶ τοῦ πρώτου ἔξαμηνος 1968.

Αἱ διαλύσεις δεξαμενοπλοίων ήσαν διπλάσιαι τῶν ἀντιστοίχων περυσινῶν. Τὴν 30ην Ιουνίου δὲ παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερ 10.000 τ. d. w. καὶ διω, ηδήθι κατὰ 5,9%, ἐν συγκρίσει πρὸς 4,4% τοῦ πρώτου ἔξαμηνος 1968.

Τὴν πρώτην θέσιν ἔξακολουθεῖ νὰ κατέχῃ Η Λιθερία, τῆς δποίας δ στόλος ηδήθι κατὰ 3,2 ἑκατομμύρια τόννων. Αἱ παλήσεις μικροτέρων καὶ παλαιοτέρων πλοίων ὑπὸ νορθιγικήν σημαίαν ὑπερέβησαν καὶ πάλιν εἰς χωρητικότητα τὰς παραδόσεις καὶ ἑσημεώθη μείωσις κατὰ 33 σκάφη 700.000 τόννων d.w.

Η Βρετανία κατέλαβε τὴν δευτέραν θέ-

σιν, ἔκτοπίσασα τὴν Νορβηγίαν. Υπὸ βρετανικήν σημαίαν προσετέθη χωρητικότης 1,3 ἑκατομμύριών τόννων.

Ο ιαπωνικός στόλος ἔξακολουθεῖ σταθερῶς νὰ κατέχῃ τὴν τετάρτην θέσιν παγκοσμίων.

● Αἱ παραγγελίαι ἔδιδοντο μὲ βραδύτερον ρυθμόν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πρώτον ἔξαμηνον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἀλλα' ἔξικολούμθησαν νὰ ὑπερβαίνουν τὰς παραδόσεις. Αἱ παγκόσμιοι παραγγελίαι ηδήθησαν ἀπὸ 52,5 εἰς 56,6 ἑκατομμύρια τόννων, σημειώσασαι νέου ρεκόρ.

● Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος πρόκειται νὰ παραδοθοῦν δεξαμενοπλοίαι διλοκής χωρητικότητος 15,5 ἑκατομμύρια τόννων καὶ κατὰ τὸ 1970 16,5 ἡσαν 17 ἑκατομμύρια τόννων. Αἱ παραγγελίαι ίδιωτῶν ἐφοπλιστῶν ηδήθησαν κατὰ 42 σκάφη, 3,5 ἑκατομμύρια τόννων ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον, ἐνῷ αἱ παραγγελίαι ἐταιριῶν πετρελαίου ἐνεφάνισαν μικράν μείωσιν, ἔξακολουθούσαι, δῆμως, πάντοτε νὰ εὑρίσκωνται εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. Αἱ παραγγελίαι τῆς «Εσσο» ἀνέρχονται εἰς 5 ἑκατομμύρια τόννων, τῆς «B.P.» κατά τι ἀνὰ τὸν δύο ἑκατομμυρίων, τῆς «Τεξάκο» εἰς 1,9 ἑκατομμύρια καὶ τῆς «Σέλλα» εἰς 1,7 ἑκατομμύρια. Εν τούτοις, σημαντικαὶ νέαι παραγγελίαι ἔδοθησαν ὑπὸ τῆς «Σακάλα» καὶ τῆς «Γκάλφ», αἱ δποίαι ἔχουν ὑπὸ παραγγελίαις ἀντιστοίχως 2,1 καὶ 1,2 ἑκατομμύρια τόννων.

● Τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα Ἐλαδον τὰ 58% τῶν παγκοσμίων παραγγελῶν, κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον 1969. Εναντὶ 40% διὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ 2% δι' ἀλλας χώρας. Τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεῖα ἔβετίσασαν τὴν συναγωνιστικήν των θέσιν ἐναντὶ τῶν δαπανῶν, τόσον ἀπὸ ἀπόμενως τιμῶν, δσον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως παραδόσεων.

Έκ τῶν 16 δεξαμενοπλοίων, μεγαλυτέρων τῶν 200.000 τόννων, τὰ δποία παρηγγέλθησαν εἰς Ιαπωνίαν, μόνον τρία ὑπερέβησαν τὰς 230.000 τόννων.

Διὰ τὰ Τάνκερς

Εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος θέλομεν δημοσιεύει ἐμπειριστατωμένην μελέτην τοῦ κ. Σ. Μητροπούλου 'Ανθυποπλοίαρχου Λιμενικοῦ ἐπὶ τῶν ἔξελιξεων εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὰς δι' αὐτῶν μεταφοράς, βάσει καὶ τῶν στατιστικῶν δεδομένων τῆς ἀνασκοπήσεως Jacobs.

Αντιθέτως, τὰ 14 ἐκ τῶν 21 συνπερ τάνκερς, τὰ δποία παρηγγέλθησαν εἰς Εύρωπην, ύπερβαίνουν τὰς 230.000 τόννων.

Εἰς Εύρωπην ἤρχισαν νὰ κατασκευάζωνται σταθμοὶ ἔξυπηρετήσεως τῶν γιγαντιαίων δεξαμενοπλοίων.

Τὰ κυριωτέρα προβλήματα, τὰ δποία ἀναμετωπίζουν οἱ ίδιοκτῆται τῶν σκαφῶν τούτων, εἰναι τὰ ὑψηλὰ ἀσφάλιστρα καὶ αἱ μεγάλαι ζημιαὶ ποὺ θὰ προεκαλούντο εἰς περίπτωσιν ἐλλειψεως ἀπασχολήσεως.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἔκθεσιν, αἱ πρῶται δέκα σημαίαι τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερ 10.000 τόν. d.w. καὶ διω, τὴν 30ην Ιουνίου 1969, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 31ην Δεκέμβριον 1968, είχον ώς ἀκολούθως κατὰ τόνους d.w.:

Χώραι	σκάφη	τ. d. w.
1) Λιθερία	658	29.700.058
2) Βρετανία	404	16.553.729
3) Νορβηγία	327	15.644.450
4) Ιαπωνία	157	12.109.169
5) H. P. A.	351	8.711.545
6) Παναμᾶς	139	5.069.558
7) Γαλλία	95	4.676.984
8) Ελλάς	148	3.891.534
9) Ρωσία	164	3.865.324
10) Ιταλία	110	3.760.676

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΣΑΣ ΜΟΥ ΡΑΓΙΖΕΙ
ΤΗΝ ΚΑΡΔΙΑ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΜΕ ΠΕΙΘΕΤΕ
ΣΤΟ ΝΑ ΜΗΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩ ΤΑ
ΓΝΗΣΙΑ ΘΕΤΙΚΑ ΗΛΕΚΤΡΟΔΙΑ ΓΚΑΛΒΑΝΟΥΜ
ΤΗΣ BKL. ΤΙ ΑΛΟ ΚΑΝΥΤΕΡΟ ΑΠΟ
2800 ΩΡΙΑΙΑ ΑΜΠΕΡ ΚΑΤΑ
ΧΙΛΙΟΓΡΑΜΜΩΝ;



CATHODIC PROTECTION DEPARTMENT
BKL ALLOYS LIMITED
BIRMINGHAM 30, ENGLAND • TELEX 33146

CABLES : "NAFTIKA"
TELEX : 6 - 7500 DN

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

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

524/526 ALBANY HOUSE WEST, 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

LISNAVE



SHIPREPAIRERS

North Yard

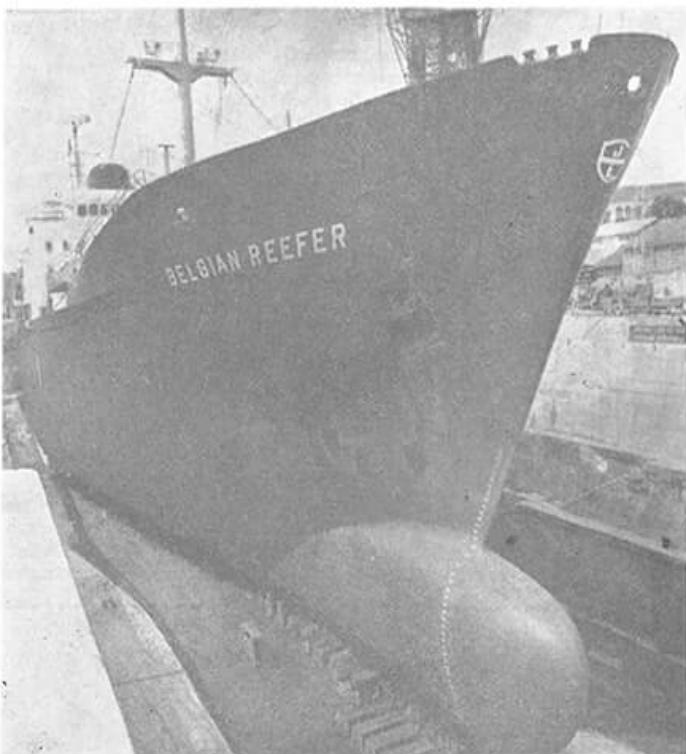
4. DRY DOCKS
up to 18 000 t.d.w.

South Yard

2. DRY DOCKS
up to 300 000 t.d.w.



before



after

Ship surgery at LISNAVE - North Yard: building and fitting of bulbous bow

REPAIRS, CONVERSIONS, JUMBOIZINGS, BULBOUS BOWS

LISNAVE TELEX 1772 . LISNAV P
LISBOA . PORTUGAL P.O. BOX 2138 . LISBOA

Representatives

DANMARK AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY Copenhagen
NORWAY HENNING ASTRUP A/S Oslo-Bergen
U.K. KELLER, BRYANT & Co. Ltd. London
U.S.A. LISNAVE SHIPYARDS Inc. New York



ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ύπουργειὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἴτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ὅρθου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Σ ἀ ρ μ π ω», φορτηγόν, (πρώην νορβηγικὸν «Rosita»), νεοαγορασθέν, 2.447 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σάρμπτο», (κ. Νικ. Σαρκιστάν).

2. «Ἄρδας», ναυπηγούμενον φορτηγὸν N. 587, 3.300 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀρδας» (κ. Πέτρος Π. Παπαδόπουλος).

3. «Ἐβρος 1.», ναυπηγούμενον φορτηγόν, 3.300 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἐβρος 1.» (κ. Πέτρος Παπαδόπουλος).

4. «Δ α ν α ὄ ς», φορτηγόν (πρώην νορβηγικὸν «Lindvango»), νεοαγορασθέν, 1.845 τόν. γκρός, τοῦ 1943, ἀνήκον εἰς τὴν κ. Πηγήν 1. Ἀλεξάπου (κ. Ἀντ. Ἀλεξάπους).

5. «Κ ο ν ί σ τ ρ α», φορτηγόν, (πρώην γερμανικὸν «Methana»), νεοαγορασθέν, 10.034 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καλιόρω» (Ἐπιφανειάδης Ναυτιλίας Ε.Π.Ε.).

6. «Σ μ ι ρ ω», φορτηγόν, 6.837 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ζάπα» ("Ενωσις Ἐμπορικὴ Ναυτιλιακὴ Ε.Π.Ε.).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Τὴν 30ὴν Αὐγούστου καθειλύθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε τὸ 25.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Ἀτλαντικό Χέριταζ» τοῦ κ. Γ. Σ. Λιδανὸν. Μηχανὴ Σούλτζερ 11.200 ἵππων, ἐπτακύλινδρος, κατασκευῆς I.H.I. Ταχύτης 15.1 μίλια. Παράδοσις ἐντὸς τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου.

— Τὴν 12ὴν Αὐγούστου καθειλύθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Σιμιζοῦ τὸ μπάλκ κάρριερ «Ολύμπικ Πράϊζ» τῶν 25.000 τόν. τοῦ κ. 'Α. Ὁνάση. Μηχανὴ δῆζελ 12.000 ἵππων ὀκτακύλινδρος Σούλτζερ. Ταχύτης 15 μίλ. Παράδοσις Νοέμβριον.

— Τὴν 20ὴν Σεπτεμβρίου ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων 'Ισικαθατζίμα Χαρίμα καθειλύθη τὸ δεύτερον κατὰ σειρὰν πετρελαιοφόρον τῶν 30.000 τόν. d.w. τοῦ κ. Καραγιώργη. Σημαία Ἐλληνική. Ὁνομάσθη «Μεσσηνιακὴ Ἀναγέννησις».

ΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΧΤΩΝ

Τὴν 30ὴν Αὐγούστου παρεδόθη εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας του (κ. Γ. Σ. Λιδανὸν) τὸ 25.000 τόν. μπάλκ κάρριερ «Ἀτλαντικό Χέλμουμαν». Ναυπηγεία Χακοντάτε.

— Τὴν 27ὴν Αὐγούστου παρεδόθη εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας του (κ. I. K. Καρράν) τὸ φρήτον «Χίσαν Σῆ» ἀπὸ τὰ ναυπηγεία I.H.I. τοῦ Τόκιο.

— Τὴν 26ὴν Αὐγούστου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ "Αἰοῖ τῆς 'Ισικαθατζίμα - Χαρίμα παρεδόθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Μομπιλιτά» 100.000 τόν. d.w. Ἀτμοστρόβιλοι 21.000 ἵππων. Ταχύτης 16.1 μίλ. ἰδιοκτήται οἱ κ.κ. Yioi P. Γουλανδρῆ.

— Διαπραγματεύονται μὲ τὰ ναυπηγεία Χιτάσι οἱ κ.κ. Yioi N. Γουλανδρῆ τὴν ναυπηγείαν δύο μπάλκ - κάρριερς τῶν 54.000 τόν. d.w.

— Ἐπίσης ὁ κ. 'Ωνάσης μὲ τὰ αὐτὰ ναυπηγεία, τὴν κατασκευὴν δύο ἡ τριῶν τάνκερ-μασμούθ τῶν 260 χιλ. τόν. Κόστος 20 ἑκατ. δολλ. ἐκαστον. Διαστάσεις: 316 μ. μῆκος, πλάτος 51.2 μ., βύθισμα 21.9 μ. Μηχανὴ ἀτμοστρόβιλοι, 36.000 ἵππων. Παράδοσις μέσα 1972.

ΤΑ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ ΑΝΤΙΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Συνεπληρώθη ὁ προβλεφθεὶς ἀριθμὸς τῶν δέκα ἀντιλίμπερτυς τοῦ τύπου MK 2, γερμανικῆς κατασκευῆς, διὰ λογαριασμὸν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν. Η κρατικὴ ἔγγυησις παρεχωρήθη διὰ τὰ 20% τῆς ἀξίας, βάσει τῆς γνωστῆς συμφωνίας μὲ τὴν γερμανικὴν κυβέρνησιν.

Οἱ παραγγείλαντες εἶναι:

'Ο κ. Ν. Παπαλιός, διὰ τέσσαρα σκάφη.

'Ο κ. 'Αλαφούζος διὰ δύο σκάφη.

'Η ἐταιρία «ΕΔΟΚ» δι' ἐν σκάφος (κ. Παναγιωτόπουλος καὶ Σία).

Οἱ κ.κ. 'Αλαφούζος καὶ Μαλτέζος δι' ἐν σκάφος

'Ἐταιρία «Ιάσων» (κ. Παρασκευόπουλος καὶ Σία) δι' ἐν σκάφος καὶ ὁ κ. Νταϊφᾶς δι' ἐν σκάφος.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀναφέρονται αἱ παραγγείλανται ἐνός σκάφους διὰ τὸν κ. Δ. Μαργαρώνην καὶ δύο ἐπὶ πλέον διὰ τὸν κ. Νταϊφᾶν.

ΤΑ ΛΑΪΝΕΡΣ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Τὰ παραγγελθέντα ἀπὸ τὴν «Ελληνικὴν» τέσσαρα φορτηγὰ γραμμῆς (καὶ δύο ὄφιδον) εἰς τὰ «Ελληνικὰ Ναυπηγεία» διὰ φέρουν μηχανὰς δῆζελ, κατασκευῆς MAN ἐννεακύλινδρους, τοῦ τύπου RV 52/55. Δύναμις 8.600 ἵππων. Η πρωστήριος δύναμις θὰ μεταβιδάζεται εἰς τὴν Ἐλλικὰ διὰ μειωτήρος στροφῶν μέχρι τῶν 150 στροφῶν κατὰ λεπτόν.

Η βολβοειδῆς πρώρα εἶναι σχέδιον τῆς Μάγιερφορμ, μὲ πρόδειψιν ἐπαυξήσεως τῆς ταχύτητος κατὰ ἥμισυ μιλίου. Ταχύτης κατὰ τὰς δοκιμὰς 16 - 5 μιλ., μὲ βύθισμα 23 ποδῶν. Τοννάζ d.w. 14.800, μὲ ἐμφορτούν βύθισμα 29 ποδῶν. Παράδοσις μεταξὺ 'Οκτωβρίου καὶ Μαΐου 1972.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν φορτηγὸν «Ιλλορέ», 3.178 τόν. γκρός, 6.260 τόν. d.w., ναυπηγήθην εἰς Γκόττεμποργκ, τὸ 1944, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ ποσοῦ 210.000 δολλαρίων. Θά μετονομασθῇ «Ἀντιγόνη».

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Montmartre» 19.610 τόν. γκρός, 29.533 τόν. d.w., τοῦ 1958, ἀντὶ ποσοῦ 1.500.000 δολλαρίων.

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

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

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

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Γερ. Θωμάτος, Γεώργ. Δεσιμώνης
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

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

— Τὰ δηζελοκίνητα νορδηγικά φορτηγά «Kollbjorg» και «Kollgrim», 9.000 τόν. γκρός, 13.000 τόν. d.w., τοῦ 1959 και 1958 ἀντιστοίχως, ἡγοράσθησαν παρὰ τοῦ κ. M. A. Καραγεώργη.

— Παρὰ τοῦ κ. M. A. Καραγεώργη ἡγοράσθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον νορδηγικὸν φορτηγόν «Suncliff», 7.864 τόν. γκρός, 11.350 τόν. d.w., τοῦ 1958. Τιμὴ γύρω τῶν 1.200.000 δολαρίων.

— «Ελληνες ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον νορδηγικὸν μιτάλ - κάρριερ «Mogen», 14.661 τόν. γκρός, 22.340 τ. d.w., ναυπηγήθην εἰς Σάντερλαντ, τὸ 1961.

— Τὸ ἀγγλικὸν μότορσπι «Yewdale», 987 τόν. γκρός, 1.300 τ. d.w., ναυπηγήθην εἰς Γλασκώδην, τὸ 1949, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ παραληφθὲν μετωνομάσθη «Σανάγκα». Σημαία ἑλληνική.

— Τὸ φορτηγόν «Γεωργίος», 7.564 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς, ἀντὶ ποσοῦ 272.000 δολαρίων.

— Τὸ φορτηγόν «Καστριανή», 1.055 τόν. γκρός, τοῦ 1931 θὰ πωλήθῃ εἰς λιθανικά συμφέροντα.

— Τὸ ἀτμοκίνητον ὀλλασινικὸν φορτηγὸν «Andyk», 8.380 τόν. γκρός, 12.370 τόν. d.w., ναυπηγήθην εἰς Τσέατερ, τὸ 1946, ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἑταίριας «Σάντρες» τῆς Κύπρου καὶ παραλαμβάνεται εἰς Ἀμβούργον.

— Τὸ δηζελοκίνητον φορτηγό «Bell Combat», 1.274 τόν. γκρός, 1.650 τόν. d.w., ναυπηγήθην εἰς Μπούγκες, τὸ 1954, ἡγοράσθη παρὰ κυπριακῆς ἑταίριας καὶ παραληφθὲν μετωνομάσθη «Ἀπόλλων». Υψωσε τὴν κυπριακήν.

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Romanby», 10.488 τόν. γκρός, 14.480 τ. d.w., ναυπηγήθην εἰς Σάντερλαντ, τὸ 1956, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ ποσοῦ 540.000 λιρῶν.

— «Ελληνες ἡγόρασαν τὸ μότορσπι «Cloudberry», 444 τόν. γκρός, τοῦ 1948. Παραληφθὲν μετωνομάσθη «Μαρκέλλα II». Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Παρὰ τοῦ κ. K. Εύθυμιαδή ἡγοράσθησαν τὰ νορδηγικὰ δεξαιμενόπλοια «Φερμίτας 16.000 τ. d.w. καὶ «Τούσκολ», 19.000 τόν. d.w.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Indusa», 6.994 τ. γκρός, 10.543 τ. d.w., μηχανές Ντόξφορτ, 3.500 ἵππων, ναυπηγήσεως 1954. Τιμὴ λίρας 235.000.

— Παρὰ κυπριακῶν συμφερόντων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Somali», 9.080 τόν. γκρός, 11.100 τ. d.w., μηχανές Ντόξφορτ, 13.600 ἵππων, ναυπηγήσεως 1948, ἀντὶ ποσοῦ 160.000 λιρῶν.

— «Ελληνες διαπραγματεύονται τὴν ἀγορὰν τοῦ Ινδικοῦ δηζελοκίνητου φορτηγοῦ «Jag Rahat», 5.414 τόν. γκρός, τοῦ 1949. Τιμὴ ἡγοράς λίραι 135.000.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον νορδηγικὸν φορτηγὸν «Lindvang», 1.845 τόν. γκρός, τοῦ 1943. Τὸ σκάφος θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

— Λιθεριανὴ ἑταίρια ἑλληνικῶν συμφερόντων ἡγόρασε τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγόν «Methan», 10.034 τόν. γκρός, τοῦ 1958. Θὰ ὑψώσῃ τὴν κυανόλευκον.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγόν «Κέεπ Ταΐναρον», 1.509 τ. γκρός, τοῦ 1957, ὑψωσε τὴν παναμαϊκήν.

— Τὸ λιθανικὸν φορτηγόν «Ἐλπιδοφόρος», 4.963 τόν. γκρός, τοῦ 1935, ὑψωσε τὴν κυπριακήν.

METONOMASIAI

Τὸ δεξαιμενόπλοιον «Βιργινία», 11.623 τ. γκρός, τοῦ 1957 θὰ μετονομασθῇ εἰς «Βιργινία M.».

— Τὸ φορτηγόν «Διονύσης Λ.», 1.515 τ. γκρός, τοῦ 1950, μετωνομάσθη εἰς «Διονύσης».

— Τὸ φορτηγόν «Ολγα», 2.372 τόν. γκρός, τοῦ 1948, θὰ μετονομασθῇ εἰς «Νέστωρ».

— Τὸ λιθεριανὸν μιτάλ κάρριερ «Γιούνιον», 12.035 τόν. γκρός, τοῦ 1958, μετωνομάσθη «Freja». Ή λιθεριανὴ διετηρήθη.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγόν «Τάμπορ», 5.483 τόν. γκρός, τοῦ 1952, μετωνομάσθη «Pelagos». Ή λιθεριανὴ διετηρήθη.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ παναμαϊκὸν λίμπερτο «Μαριέττα», 7.216 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Φορμόζης.

— Εἰς Ἰταλοὺς διαλυτάς ἐπωλήθησαν τὰ λιθεριανὰ λίμπερτας «Άλμπαντόρο», 7.126 τόν. γκρός, τοῦ 1944 καὶ «Άλμποράντο», 7.270 τόν. γκρός, τοῦ 1944.

— Κινέζοι διαλυταὶ ἡγόρασαν τὸ κυπριακὸν δεξαιμενόπλοιον «Μπουαναφορτούν», 11.346 τόν. γκρός, τοῦ 1952.

— Εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ - Κόρκ ἐπωλήθη τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Καβάλιερ», 7.237 τόν. γκρός, τοῦ 1943.

— Τὸ λίμπερτο «Αρκάς», 7.138 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς Ἰταλούς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 15 λιρῶν, κατά τόν. ἐλ. χωρητικότητος.

— Εἰς Ἄγγλους διαλυτάς ἐπωλήθη τὸ μότορσπι «Άμαλία», 499 τόν. γκρός, τοῦ 1950.

— Τὸ φορτηγόν «Ραιδεστός», 5.911 τόν. γκρός, τοῦ 1937 ἐπωλήθη εἰς Κινέζους διαλυτάς.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν δεξαιμενόπλοιον «Ellora» 24.009 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Νάτα». Σημαία λιθερίας.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Cairngowans», 7.419 τόν. γκρός, τοῦ 1952 καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακήν. Μετωνομάσθη «Georgilos».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων νορδηγικὸν φορτηγόν «Belinda», 9.818 τόν. γκρός, τοῦ 1958, παρελήφθη καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Αλιάσμων Μπρήζ».

— «Υψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Pretty» τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Maidon», 8.362 τόν. γκρός, τοῦ 1946.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ Κυπρίων γερμανικὸν δηζελοκίνητον φορτηγόν «Hornfels», 4.033 τόν. γκρός, τοῦ 1951, παραληφθὲν ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Star of Ossam».

— Τὴν κυπριακὴν σημαίαν ὑψώσε καὶ μετωνομάσθη «Ασυρόρα» τὸ παραληφθὲν ὀλλασινικὸν φορτηγόν «Andyk», 8.380 τόν. γκρός, τοῦ 1946.

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγόν «Portunus», 3.057 τόν. γκρός, τοῦ

1955. Μετωνομάσθη «Άγια Τριάδα». Σημαία ἑλληνική.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΙΣ ΚΟΥΒΑΝ

Ἐγγυραφαὶ καὶ διαγραφαὶ εἰς τὸν Μαύρον Πίνακα, τὸν προύμενον ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν, διὰ τὰ πλοῖα τὰ μετέχοντα εἰς τὰς μεταφοράς τῆς Κούβας.

Προσετέθησαν τὰ ὑπὸ κυπριακὴν σημαίαν φορτηγά ἑλληνικῆς ίδιοκτησίας «Ἄλπα», «Άρμάρ», «Ἄζαλέα» καὶ «Φελίτσια». Διεγράφθησαν τὰ ναυαγήσαντα ἢ διαλιθέντα «Φύλη» καὶ «Φρή Ναδιγκέέτορ», ὑπὸ κυπριακὴν καὶ αὐτὰ σημαίαν.

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΤΗΣ «ΕΜΠΡΟΣ»

«Η «Εμπρός Λάινες» προεκτείνει τὰ ἔξι Αμέριστας πρὸς τὴν Ανατ. Μεσόγειον τακτικὰ δρομολόγια τῶν πλοίων της μέχρι καὶ τοῦ λιμένος τῆς Βηρυττοῦ.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΖΩ·Υ·ΦΙΑ

Τὸ Πρωτορεῖον Ρώτερ πληροφορεῖται ἐκ Μελδούρης τῆς Αὐστραλίας, διὰ ἀνευρέθησαν κάνθαροι τοῦ «Κάπρα» εἰς τὰ κύτη τοῦ ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ «Εἰρήνη Ξαλᾶ», χωρητικότητος 7.835 τόνων γκρός. Τὸ «φορερόν» αὐτὸς ζωύφιον συναντᾶται εἰς τὰ κύτη τοῦ πλοίου, ὅπου ἐπρόκειτο νὰ φορτωθῇ σῖτος εἰς σάκους, μὲ προσρισμὸν διαφόρους λιμένας τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης.

Μετὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν κυτῶν τοῦ «Εἰρήνη Ξαλᾶ», διὰ τῆς ἀφαιρέσεως τῶν λεπίδων τῆς σκωρίας, ἡ καλούμενη παλαύμαστις μὲ δρωμούχον μεθύλιον, ἐνῷ αἱ ἀνευρέθεισαι νύμφαι Κάπρα κατεστρέφοντο ἐντὸς οινοπνεύματος.

Τὸ «Εἰρήνη Ξαλᾶ» κατέπλευσεν εἰς τὴν Μελδούρην ἀπὸ τὴν Σιγκαπούρην, μέσω Σίδνευ.

ΕΥΠΡΕΠΗΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Τὸ «Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἔγκυκλίου του πρὸς τὰς λιμενικάς καὶ προξενικάς ἀρχάς, συνιστᾷ ὅπως αὐταὶ προδαίνουν εἰς τὴν ἐπιβολὴν τῶν νομίμων κυρώσεων, ἐφ' ἓσσον διαπιστώσουν ὅτι ἡ φερομένη σημαία ὑπὸ τῶν καταπλεόντων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας ἑλληνικῶν πλοίων δὲν εἴναι εὐπρεπής.

«Η μὴ εὐπρεπής ἐπαρσία, τονίζεται εἰς τὴν ἐγκυκλίου, ἔκτος τοῦ κολασμοῦ ὑπὸ τῶν κειμένων διατάξεων, μαρτυρεῖ ἔλλειψιν στοιχειώδους σεδασμοῦ πρὸς τὸ ἐθνικὸν σύμβολον, γεγονός ἀπολύτως ἀπαράδεκτον ἐκ

**LAMBERT BROTHERS
(HELLAS) Ltd**
Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

LAMBERT MILLER Ltd

Lloyd's Agents

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE
Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

μέρους των πλοιάρχων, τών όποιων ή θέσις και ή άποστολή συνεπάγεται ηδημένας εύθυνας και πλήρη συναίσθησιν τών ύποχρεώσεών των πρός τους νόμους της πολιτείας και τά ιδιαίτερα τού Έθνους:

1) Κατηγγέλλει ήμιν, ότι έλληνικά έμπορικά πλοία και δή πολυτελή έπιβατηγά τοιαύτα εκτελούντα πλόας έξωτερικού, δεν φέρουν σημαίαν ή φέρουν τοιαύτην εἰς ρυπαρά κατάστασιν.

2) 'Υπενθυμίζοντες τάς υπ' άριθ. 29360/1178/18.4.61 και 68800/5523/3.8.68 έγκυλίους διαταγάς μας, παραγγέλλουμεν και αυθις σπώς γνωρίστε εἰς τους πλοιάρχους τών καταπλεόντων εἰς τὸν λιμένα σας πάσης φύσεως έμπορικών πλοίων τάς ἐν προκειμένῳ ύποχρεώσεις των καὶ ἑφ' ὅσον διαπιστοῦται οτι ή φερομένη υπ' αὐτῶν σημαίας δὲν εἶναι εὔπρεπής και σύμφωνος πρός τὰς Ισχυρότητας διατάξεις, ή δή δὲν φέρεται τοιαύτη, προσβάντε εἰς τὴν ἐπιβολὴν τῶν νομίμων κυρώσεων βάσει τοῦ κανονισμοῦ λιμένος σας (προκειμένου περὶ Λιμ. Ἀρχῶν Εσωτερικού) και τοῦ σχηματισμοῦ δικογραφίας κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἐπὶ παραβάσει τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. και τὴν ύποβολὴν ταῦτης εἰς YEN/ΔΛΑ3, διὰ τὰ περαιτέρω.

3) Δὲν παραδείπομεν νὰ τονίσωμεν και σύθις, οτι τὸ φαινόμενον τῆς μὴ ἐπάρσεως εύπρεπούς σημαίας ή μὴ ἐπάρσεως τοιαύτης, ἔκτὸς τοῦ κολασμοῦ του υπὸ τῶν κειμένων διατάξεων, μαρτυρεῖ ἀλλειψιν στοιχειώδους σεβασμοῦ πρὸς τὸ θέματον, γεγονός απολύτως ἀπαράδεκτον, ἐμέρους τῶν πλοιάρχων, τῶν όποιων ή θέσις και ή άποστολή συνεπάγεται ηδημένας εύθυνας και πλήρη συναίσθησιν τών ύποχρεώσεών των πρός τους νόμους της Πολιτείας και τά Ιδιαίτερα τού Έθνους.

4) Αἱ Ἐνώσεις: α) Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, β) Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Πλοίων και γ) Πλοιάρχων Ε. Ν., πρὸς ἀς ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ κοινοποιήσωμεν τὴν παρούσαν, παρακαλοῦνται σπώς ἐνημερώσουν σχετικῶς τὰ μέλη του και τονίσουν εἰς αὐτὰ τὴν σημαίαν ἥν ἔνεχε: ή καμφάνιστης τῆς ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὸ ἔξωτερικον διὰ τὴν προβολὴν τῆς Πατρίδος μας εἰς τὰ δῆματα τῶν ἔνεπον και τὴν τόνωσιν τοῦ θέματος τοῦ ἀποδήμου Ἐλληνισμοῦ και δη δὲν ὡς ἐκ τούτου ἔχουν ύποχρεώσιν δπώς τὸ σύμβολον τοῦ 'Έθνους, δη μόνον φέρηται υφ' ἀπάρτων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων, ἀλλὰ συγχρόνως εἶναι και εἰς ἀρίστην κατάστασιν.

Ε. Υ.

'Ο Γεν. Δ/ντης Υ.Ε.Ν.
'Αρχιγέρ. Λ. Σ.
'Υπουργός Λ. Σ.
ΤΣΑΦΑΡΑΣ Γ.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Ο Οίκος Νάυτου καθιστᾷ γνωστὸν εἰς τοὺς προστατευομένους του, οτι συμφώνως πρὸς τὴν παράγρ. 12 τοῦ ἄρθρ. 23 τοῦ ισχύοντος 'Κανονισμοῦ Τμῆματος Προστασίας Ο.Ν.η' (Φ.Ε.Κ. 52 B/1952) και τὴν παράγρ. 2 τοῦ ἄρθρου 10 τοῦ υπ' άριθ. 83/62 Β. Δ) τος 'περὶ προστασίας κατὰ τῆς ἀσθενείας τῶν ναυτικῶν και τῶν οικογενειῶν αὐτῶν' (Φ.Ε.Κ. 23 A/62), πρὸς ἀναγνώσιν διαπανῶν νοσηλείας διὰ θεραπειῶν γενομένην κατόπιν ἑκάτου εἰσαγωγῆς εἰς συμβεβλημένας ή μὴ κλινικάς και νοσοκομεῖα λόγω έξαιρετικού ή αἰφνιδίου συμβόντος, ἀπαιτεῖται σπώς οι ἐνιαφέρομενοι γνωστοποιοιο περὶ τῆς γενομένης ἑκάτου εἰσαγωγῆς, εἰς τὸ Τμῆμα Προστασίας Οίκου Νάυτου, ἐντὸς τριῶν (3) τὸ πολὺ ήμερων ἀπὸ τῆς τοιαύτης εἰσαγωγῆς τοῦ ἀσθενοῦς.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, ΟΥΔΕΜΙΑ ΔΑΠΑΝΗ εἶναι διαπανῶν νὰ δικαιολογηθῇ διὰ πραγματοποιηθείσαν θεραπείαν προστατευομένου, κατόπιν ἑκάτου εἰσαγωγῆς τούτου, εἰς συμβεβλημένας ή μὴ κλινικάς ή νοσοκομεῖα, δινευ τηρήσεως τῆς ως ἀνω διακασίας, δεδομένου δη τούτο, ἀφ' ἐνός

τυχάνει παράνομον και ἀφ' ἔτερου καθιστῷ δυσχερῆ τὸν υπὸ τοῦ 'Ιδρυματος ἐπιβαλλόμενον ἐλεγχον τόσον ώς πρὸς τὴν ἔξακρινων τοῦ δεδικαιολογημένου τῆς ἐκτάκτου εἰσαγωγῆς και τῶν δικαιολογουμένων ἐκ τῆς φύσεως τῆς ἀσθενείας δαπανῶν, δισον και ώς πρὸς τὴν παρακολούθησιν τῆς πορείας τῆς ἀσθενείας τοῦ πάσχοντος.

ΕΚ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

ΟΙ ΕΜΒΟΛΙΑΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὸ 'Υγειονομικὸν Κέντρον Πειραιῶν, δι' ἑγγράφου του πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐνώσεις, σχετικῶς μὲ τὸ θέμα διμολιασμοῦ τῶν ἀναχωροῦντων εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἀναφέρει οτι, διὰ τὴν καλυτέραν ἐξυπηρέτησιν τῶν ναυτικῶν θά λαμβάνεται μέριμνα ἐκ μέρους τῆς προτερήσεως, εἰς τὸ 'Υγειονομεῖον τὰ σχετικά βιβλιάρια υγείας και ἀπὸ δρας, 9 π.μ. ἔως 1 μ.μ. Οι ἐνδιαφερόμενοι πρέπει νὰ προσέρχωνται κατὰ τὰς δρας αὐτάς.

Πρὸς ύποδομήσιν τῆς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υγειονομείου οἱ ιστροί τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐταιριῶν πρέπει νὰ σημειώνουν ἐπὶ τοῦ παραπεμπτικοῦ τυχόν νοσηράς καταστάσεις, τὰς διποίας ήθελον διαγνώσει κατὰ τὴν ἔξτασιν τῶν ναυτικῶν, αἴτινες δυνατόν ν' ἀποτέλεσουν ἀντενδείξεις πρὸς διμολιασμόν, περιοριζομένων οὕτω εἰς τὸ ἔλαχιστον τῶν δυνατοτήτων παρενεργειῶν ἐπὶ διμολιαζομένων ἀτόμων.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Πλοιοκτῆται ἀπολέσαντες πλοῖα οἰουδῆποτε τύπου ή χωρητικότητος κατὰ τὸ διάστημα τῆς Γερμανικῆς κατοχῆς, δέον δηπως ἐπικοινωνήσασι, τὸ δραδύτερον μέχρι τῆς 20ῆς 'Οκτωβρίου ἐ. ἐ. μὲ τὸν δικηγόρον κ. Μενέλαον Κοζαΐδην, ὅδος Κολοκοτρόνη, ἀριθ. 83, Πειραιᾶ, τηλέφ. 420.983, τιν λάθωσι γνῶσιν τῶν δρων, υφ' οὓς θὰ τεθῆ παρὰ τὴν Κυβερήσει τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ή ικανοποίησις τῶν ἀπατήσεών των.

Οι ἐνιαφέρομενοι πρέπει ἀπαραιτήτων νὰ είναι κάτοχοι ἀποδεικτικῶν ἔγγραφων.

ΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

Ισχύει ἀναδρομικῶς, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1969 ή κυρωθεῖσα πρὸ τίνος συμφωνίας μεταξὺ 'Ελλάδος και 'Αραβικῆς Συριακῆς Δημοκρατίας περὶ ἀπαλλαγῆς ἀπὸ διπλῆς φορολογίας ἐπὶ εἰσδημάτων προερχομένων ἐκ τῆς ἐνασκήσεως τῆς θαλασσίας ναυσιποίας.

ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΖΩΗ

Ἡ ἀρμοδιά ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου, δι' ἐπείγοντος ἔγγράφου της πρὸς τὰς ἐνιαφέρομενας ἐφοπλιστικὰς ἐνώσεις, συνιστᾶ δηπως συνεννοθεῖσαν διμερῶς μετά τῆς Π.Ν.Ο., ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς προσεγγίσεως ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὰς περιοχὰς Σουεζ και Ακαμπας.

Ἡ ρύθμισις τοῦ θέματος (ἥτοι ή ύπογραφὴ συλλογικῆς συμβάσεως) θεωρεῖται ὑπὸ τοῦ ύπουργείου ως ἐπειγούσης φύσεως.

ΠΕΝΘΗ

ΣΑΡΑΝΤΗΣ Δ. ΣΑΡΑΝΤΗΣ

Ἐπίλεκτον μέλος τῆς ναυτικῆς μας οικογενείας ὁ ἐφοπλιστής και ναυλομεσίτης Σαράντης Δ. Σαραντῆς ἔξεμέτρησε πρὸ ημέρων τὸν δίον. Ἐπὶ μίαν ὅλην 50ετίαν ἐθητεύσεις εἰς τὸν Ναυτιλίαν, ποικιλοτρόπως διὰ τῶν πολλῶν, τῶν εύρυτάτων γνώσεών του και τῆς προθύμου πάντοτε διαθέσεως ἐξυπηρέτησε τὸ πλοῖον και τοὺς δισχειρίζομένους αὐτό.

Ο μακαρίτης Σαραντῆς ὑπῆρξε, πράγμα-



τι, εἰς ἐκ τῆς ἀπερχομένης ήδη γενεᾶς που ἐγνώριζε κατὰ μῆκος και πλάτος τὴν υπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου. Πρὶν ἡ ἐγκαταστοθῆει εἰς Πειραιά ἐπὶ μακρῷ διηγόμενην 'Ελληνικὴ ἐφοπλιστικὴ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου ('Αμπτατέλου κ.λ.π.) και δριμος πλέον ἥλθεν διὰ νὰ προσέρχεται τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν τότε ἀναπτυσσομένην, λόγω και τῶν πολλῶν ρωσικῶν ναυλώσεων ναυλαγοράν τοῦ Πειραιῶς.

Καλὸς οικογενειάρχης, καλὸς πολίτης, καλὸς ἀνθρωπός. Ήσαν τὰ κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα τοῦ μεταστάντος. Πάντοτε εύγενικός, εύπροσήγορος, πραγματικός εύπατρίδης. Τὸ πέρασμά του ἀπὸ τὸν πρόσκαιρον αὐτὸν κόσμον φέρνει τὰς καλύτερας τῶν ἀναμήσεων. 'Ολοι σσο τὸν ἐγνώρισαν, τὸν ἔξειμησαν, τὸν ἡγάπησαν και θὰ τὸν ἐνθυμοῦνται.

Τὰ 'Ναυτικὰ Χρονικά' ἀπὸ δεκαετηρίδων συνεδέοντο μὲ τὸν μακαρίτην Σαραντῆν. 'Απὸ τῶν πρώτων ήμερών (1931) τῆς ἐκδόσεως των υπῆρξεν ὁ καλὸς συνεργάτης των. 'Ἐγραφε τὴν Πειραικήν Ναυλαγοράν'. Μᾶς κατέθυνεν εἰς τὰ πρώτα μας δήματα.

Συμμετέχομεν εἰς τὸ διαρέπανον πένθος τῆς οικογενείας Σαραντῆ διὰ τὴν ἀπώλειαν τοῦ πατρός της και εύχόμεθα τὴν ἐξ ὑψους παρηγορίαν.

ΧΡΟΝΗΣ ΜΠΗΤΡΟΣ & Σία

"ΑΡΚΟΥΔΑΚΗΣ - ΜΠΗΤΡΟΣ"

ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΙ ΥΦΑΛΩΝ ΔΙ' ΥΔΑΤΟΣ ΥΠΟ ΥΨΗΛΗΝ ΠΙΕΣΙΝ
HIGH PRESSURE WATER JET BOTTOM CLEANING

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 128 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 471.035

ΤΗΛ/ΤΑ CHRONISONS

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΔΡΑΚΟΣ

Προώρως μάς έγκατελειψεν ό γνωστος βιομήχανος και έφοπλιστής Δημ. Δράκος 'Ανεξίτηλος θά παραμείνει εἰς τὴν μνήμην ὅλων ὅσων ηύτυχησαν νά τὸν γνωρίσουν ἡ συμπαθεστάτη φυσιογνωμία ἐνὸς εὐγενοῦς κυρίου. Διεκρίνετο διὰ τὴν ἀπέραντον καλωσύνην, τὴν εύρυμάθειαν, τὴν ἐν παντὶ ἀρχοτικήν του παράστασιν.

Ο Δημ. Δράκος ήγαπάτο καὶ ἔξετιμάτο μεταξὺ τοῦ εὔρυτάτου κύκλου τῶν συγγενῶν καὶ τῶν φίλων του. Στοργικὸς σύζυγος καὶ οικογενειάρχης, πιστῶς ἀκολουθῶν τὰς παραδόσεις, ηύτυχης νά ἴδῃ ἀποκαθιστάμενα τὰ τέκνα του καὶ τὸν Οἶκον του προσελκύοντα τὴν καθολικὴν ἑκτίμησιν. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» συλλυπούνται τὴν βαρυπενθύσανταν οικογένειάν του.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

Δ. ΜΠΑΡΤΣΑΚΟΥΛΙΑ ΚΑΙ Α. ΤΖΙΤΖΙΛΕΡΗ: ΝΑΥΤΕΡΓΑΣΙΑΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ Κ.Ι.Ν.Δ.

Τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον τῆς 'Ελλάδος ἐπεμελήθη καὶ ἔξεδωσας δαπάναις του ἐν βιβλίον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἄλι ναυτεργαστικά διατάξεις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.», μίαν ἀλήθως πολύτιμον καὶ πλήρη ἔργασίαν, τὴν ὅποιαν συνέθεσεν ὁ Διευθυντής τοῦ Ν.Ε.Ε. κ. Δημ. Μπαρτσακούλιας καὶ ὁ δικηγόρος κ. 'Αλ. Τζιτζιλέρης.

Εἰς τὸ βιβλίον τοῦτο καταχωρεῖται πλήθος θεμάτων καὶ ζητημάτων μετὰ τῆς σχετικῆς Νομολογίας τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων. Ἡ καταχώρησις γίνεται κατὰ τάξιν θεμάτων καὶ σειράν ἀρθρῶν τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἥτοι κατὰ τρόπουν διάτις διευκολύνει πλήρως τὸν ἐπιμυούντα νά συμβουλευθῇ τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ, εἰς τὴν ἀνένευσιν τοῦ θέματος καὶ τῶν λύσεων τούτου.

Λόγῳ τοῦ μεγάλου ἐνδιαφέροντος, πὸ διποίον παρουσιάζει τὸ βοήθημα τοῦτο διὰ τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα, συνιστᾶται ίδιαιτέρως ἡ ἀπόκτησί του. Τιμὴ δρχ. 50, δσν καὶ τὸ κόστος τῆς ἐκτυπώσεώς του.

ΟΔΗΓΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΕΚΔΟΣΙΣ ΤΗΣ Ε.Τ.Β.Α.

'Υπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Τραπέζης Βιομηχανίκης 'Αναπτύξεως ἔξεδδοντος καὶ ἔκυκλοφόρτησεν «Οδηγὸς 'Ἐπενδύσεων», εἰς καλαίσθητον τόμον 200 σελίδων. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκδοσιν τῆς Ε.Τ.Β.Α. περιλαμβάνονται χρήσιμα στοιχεῖα περὶ τῆς νομοθεσίας καὶ τῶν συνθήκων ἐπενδύσεων ἐν 'Ελλάδι, ὡς καὶ πληροφορίαι, ἀναφέρονται εἰς τὴν πορείαν τῆς Ἑλληνικῆς οικονομίας καὶ τὸ γενικὸν πλαίσιον τῆς ἐπιχειρηματικῆς δράσεως, αἱ ὅποιαι εἶναι ἀπαραίτητοι εἰς περίπτωσιν ἐπενδυτικῆς πρωτοβουλίας.

'Αναλυτικῶτερον, ὁ ἐκδοθεὶς ὑπὸ τῆς Ε.Τ.Β.Α. «Οδηγὸς 'Ἐπενδύσεων» διαιρεῖται εἰς δύο μέρη: Τὸ πρῶτον μέρος ἀναφέρεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οικονομίαν καὶ περιλαμβάνει στοιχεῖα περὶ τῆς χώρας καὶ τοῦ πληθυσμοῦ, τῆς οικονομικῆς ἀναπτύξεως, τῆς νομιμοτικῆς σταθερότητος, τῆς οικονομικῆς πολιτικῆς, τῆς Ἑλληνικῆς οικονομίας διεθνῶς, τῆς συνδέσεως τῆς 'Ελλάδος μετὰ τῆς Ε.Ο.Κ. καὶ τῆς γενικῆς ὑποδομῆς τῆς οικονομίας.

Τὸ δεύτερον μέρος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιχειρηματικὴν δρᾶσιν ἐν 'Ελλάδι καὶ περι-

λαμβάνει στοιχεῖα ἀναφερόμενα εἰς τὸ νομικὸν πλαίσιον, τὸ ἔσον κεφαλαίον ἐν 'Ελλάδι, τὰ κίνητρα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, τὴν τραπεζικὴν χρηματοδότησιν, τὴν κεφαλαιαγοράν, τὴν φορολογίαν εἰσοδήματος, τὴν διαδικασίαν ἔγκαταστάσεως, τὸ κόστος λειτουργίας ἐπιχειρησεων καὶ τὴν διαδικασίαν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν.

Ἐπίσης ὁ «Οδηγὸς 'Ἐπενδύσεων» περιλαμβάνει σειράν πινάκων περὶ τῶν διαφόρων μεγεθῶν τῆς οἰκονομίας, πολλὰ ἄλλα χρήσιμα στοιχεῖα, καθὼς καὶ ἔγχρωμον χάρτην τῆς 'Ελλάδος.

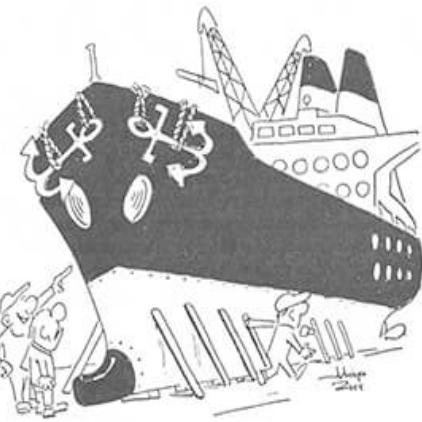
Ο ἐν λόγῳ «Οδηγὸς 'Ἐπενδύσεων» ἔξεδθη ἦδη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν καὶ ἐκτυπώνται καὶ εἰς τὴν γαλλικὴν γλώσσαν. Πιστεύεται ὅτι ὁ «Οδηγὸς 'Ἐπενδύσεων» τῆς Ε.Τ.Β.Α. θὰ ἀποθῇ χρήσιμος σύμβολος διὰ πάντας ἐπιθυμούντα νὰ ἀξιοποιήσῃ τὰς δυνατότητας διὰ βιομηχανικάς, τουριστικάς καὶ ἄλλας ἐπενδύσεις εἰς τὴν χώραν μας.

ΛΕΥΚΩΜΑ Δ.Ε.Θ.

Εἰς μίαν λαμπρὰ ἔκδοσιν ἀφύγουν ἐμφανίσεων καὶ πληρότητος, ἡ Διεθνής 'Εκθεσις Θεσσαλονίκης, παρουσιάζει τὸ ἐφετεινὸν ἔργον τῆς. Πρόκειται περὶ πολυτελούς τεύχους 350 σελίδων ἐντὸς τῶν ὅποιων προβλλέει εἰς τέσσαρας γλώσσας η εἰκὼν τῆς προόδου τῆς χώρας εἰς τοὺς διαφόρους παραγωγικοὺς κλάδους καὶ παρέχονται τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα τῶν δραστηριοτήτων τοῦ δημοσίου καὶ ιδιωτικοῦ τομέως. Καὶ μέχρις ἐδῶ μὲν δὲν θὰ εἴχομεν εἰμὴ νὰ συγχαρώμεν τοὺς ὑπευθύνους καὶ ἀρμοδίους διὰ τὴν θαυμασίαν ὃντων παρουσίασιν. Τὴν ιδικήν μας σύμας προσοχὴν ἐπέσυρεν εἰδικῶς ἡ προβολὴ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ητὶς ἀπὸ τῆς πελυρᾶς αὐτῆς ἐμφανίζει ἐν σημείον ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντας καὶ ιδιαιτέρως παρήγοντο. «Ἐπαυσε πλέον ἡ Ναυτιλία μας νὰ είναι ὁ μέγας ἀδικημένος, ὁ εἰς τὰς ἐθνικάς ἐκδόσεις συνήθως παραλειπόμενος ἡ μνημονεύμενος εἰς δίλιγας γραμμάς εἰς τὰ περὶ τῆς βιομηχανίας τῆς χώρας ἄρθρα. Διότι ἀντανακλῶσαι τὸ πνεύμα καὶ τὸ ἀναπτυχθὲν κλίμα τῆς ἐποχῆς, αἱ 42 ὀλόκληροι σελίδεις τοῦ λευκώματος, αἵτινες είναι ἀφίσωμεναι εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, ἀπόδιδον τὴν πρέπουσαν θέσιν καὶ τιμὴν εἰς τὸν κύριον τοῦτον πλουτοπαραγωγικὸν παράγοντα τῆς ἑθνικῆς μας οικονομίας. 'Η παταποτική εἰσαγωγὴ τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπ. Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολένδα καὶ τὰ ἄρθρα περὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας, τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, τῶν δημοσίων σχολῶν Ε.Ν. καὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, ἀποτελοῦν τὴν πλήρη εἰκόνα ἑκείνου, τὸ ὅποιον τοσούτον προσφύσαν διπλήνθη 'Ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν θαύμα».

Τέλος αἱ ιστορικαὶ σελίδεις, αἵτινες κλείουν τὸ περὶ Ναυτιλίας μέρος ἐπέτυχον εἰς μίαν δυσχερεστάτη ἀλλ' ἐπιτυχῆ περιήψιν νὰ δώσουν τὴν ἀνὰ τοὺς αἰώνας ιστορικὴν πορείαν τῆς ναυτικῆς δράσεως τῶν 'Ελλήνων. Τὸ πλήρος τῶν ώραίων εἰκόνων καὶ παραστάσεων αἵτινες κοσμοῦν τὸ περὶ Ναυτιλίας ἀφίέρωμα, ἀμιλλῶνται εἰς καλαισθησίαν πρὸς τὴν ψύχην στάθμην τοῦ ὄλου κειμένου. Συγχαίρομεν θερμῶς τοὺς ἐπιμεληθέντας τῆς ναυτιλιακῆς ἐκδόσεως καὶ τοὺς ὄπωσδηπότε συνεργασθέντας διὰ τὴν πληρεστάτην, χρησιμωτάτην, ἀλλὰ καὶ ὄφειλομένην προβολὴν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Βάλαμε ἀγκυρες Ιστιοφόρου, τιμῆς ἔνεκαν! Έπειδὴ ἔκεινα ἔφεραν ἑτοῦτα!



— Φέρ' το, πίσω, ξηλιάρα, κι' ἔχω... ἀπόπλου!!!



— "Ω, δχι.. Είναι: μικρά. Προτιμώ ἓνα τάνκερ διακοσάρι, ἀλλὰ χωρητικότητος... διακοσίων πενήντα χιλιάδων τόννων!!!

ΕΝΟΙΚΙΑΖΟΝΤΑΙ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ, ΑΡΙΘ. 7 - 9, ΠΟΛΥ.
ΤΕΛΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ, ΟΡΟΦΟΣ Η'. ΔΙΑ ΠΛΗ.
ΡΟΦΟΡΙΑΣ: ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 630.363. ΜΟΝΟΝ 12 - 2 Μ.Μ.



ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ: Είς Μάλταν τὴν 23ην Σεπτεμβρίου. Κατὰ τὴν διάρκειαν θυ-
έλλης ἀπέκόπησαν τὰ πρυμήσιά του καὶ ἔ-
ξωκείλεν ἐπὶ βραχώδους ἄκτης. Τὸ σκάφος
ἐκόπη εἰς δύο. Τρεῖς ναυτικοὶ προσεπάθη-
σαν νὰ ἔξελθουν εἰς τὴν ἀκτὴν κολυμβῶντες,
ἄλλα μάνον δύο ἐπέτυχον, δὲ τρίτος ἐφοεύ-
θη. Τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα διεπεραιώθη εἰς
τὴν ξηρὰ διάφορες.

ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ: Είς Σιγκαπούρην τὴν
10ην Σεπτεμβρίου ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν εἰς
τὸν κύλινδρον Νο 1 λόγω θραύσεως τοῦ χι-
τωνού. Τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσεν ἀνεῦ ἐπι-
σκευῶν.

ΑΣΟΥΡ ΚΟΣΤ II: "Ιδε 'Αναστασία".

ΑΙΑΣ: 'Απὸ Χάργκ 'Αιλαντ διὰ Φιλιπ-
πίνας, προστήγησεν εἰς Βορδάνην τὴν 13ην
Σεπτεμβρίου μὲ ζημίας εἰς τὴν πρωστήριον
μηχανήν. 'Εζητήθη ἐπιθεώρησις. Αἱ ἐπισκευαὶ
θὰ λάδουν χώραν ἔξωθι τοῦ λιμένος.

ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ: Κατὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς
Σαβάναν τὴν 31ην Αύγουστου, προσήρα-
ξεν. 'Ἐπιστήσας ἀνέφερεν ὅτι ὑπέστη ζημίας ἐκ
τροπικοῦ κυκλώνος τὴν 20ην Αύγουστου. 'Ε-
πισκευαὶ ἔγενοντο εἰς Κιουρασάο.

ΑΙ·ΝΤΑ: 'Απὸ Τρίνινταν, ἀφίχθη εἰς
Νέαν 'Υόρκην τὴν 24ην Σεπτεμβρίου μὲ ἀ-
νωμαλίας εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν ἐπομένην ἀ-
πέπλευσε διὰ Σήρπορτ.

ΑΙΙΣ: 'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν, ἀφίχθη
εἰς Κατάνια τὴν 17ην Σεπτεμβρίου μὲ σο-
δαράν κλίσιν.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ: Τὴν 15ην Σεπτεμβρίου
συνεκρούσθη εἰς Μπορτώ μετὰ τὸ ἀτμό-
πλοίον «Ἄζούρ Κόστ II». 'Αμφότερα ὑπέ-
στησαν ζημίας. 'Ἐπισκευαὶ εἰς τὸ πρώτον
ἀνεβλήθησαν. Τὸ δεύτερον ἔξετέλεσεν ἐπι-
σκευάς εἰς τὸν ἔκει λιμένα καὶ τὴν 20ην Σε-
πτεμβρίου ἀπέπλευσε δι' Ἀδάναν.

ΑΝΤΖΙ: Προστήγησεν εἰς Σιγκαπούρην
τὴν 12ην Σεπτεμβρίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν
στροβιλογενήτριαν μετὰ τὸ πέρας τῶν ὁ-
ποίων, ἀπέπλευσε τὴν 15ην Σεπτεμβρίου
δι' Ιαπωνίαν.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ II: 'Ανεκοινώθη εἰς Πει-
ραιά διὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου τὸ σκάφος
προσήραξεν εἰς Μερσίνα καὶ ἀνειλκύσθη.
Τὴν 10ην Σεπτεμβρίου ἐπεθεώρησεν οἱ Πει-
ραιαί.

ΑΡΙΣΤΟΝ: Εἰσῆλθεν εἰς Σηκουάναν τὴν
18ην Σεπτεμβρίου συρόμενον ὑπὸ ρυμουλ-
κοῦ λόγω ἀνωμαλιῶν εἰς τοὺς λέθητας. 'Ε-
πισκευαὶ θὰ τελεσθοῦν εἰς Ρουέν.

ΑΣΗΜΙΝΑ: Δὲν ἀφίχθη εἰς Ντακάρ ώς
ἀναφέρομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας,
ἀλλὰ ἡγκυροβόλησεν ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς
Ίστανικῆς Σαχάρας λόγω βλάβης τῆς μη-
χανῆς τοῦ ρυμουλκούτος αὐτὸν ἀλιευτικοῦ
«Σπειώ». Τὴν 13ην Σεπτεμβρίου, ἀπεκόπη-
σαν ἀμφότεραι αἱ ἄγκυραι του καὶ προσή-
ραξεν ἐπὶ τῆς βραχώδους ἄκτης. Τὸ πλή-
ρωμα ἐγκόπειλεν τὸ σκάφος. 'Αργοτέρον
ἀνεκοινώθη διὰ ἔξερράγησαν οἱ λέθητες καὶ
τὸ πῦρ ἔξηπλωθη εἰς ὀλόκληρον τὸ μηχανο-
στάσιον καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώμα-
τος. Πιθανότατη διλκὴ ἀπώλεια.

ΑΣΤΡΕΑ: Τὴν 22αν Σεπτεμβρίου παρέ-
μεινεν ἀκυβέρητον, λόγω βλάβης τῆς γεν-
νητρίας, ἔξωθι τῶν ἀκτῶν τῆς Ίστανικῆς Σα-
χάρας. Τὴν ἐπομένην ἀφίχθη εἰς "Αγ. Βι-
κέντιον συρόμενον ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Νή-
σος Ζάκυνθος».

ΑΤΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ·Ι·Τ: 'Αφιχθέν εἰς Τσιτα-
γκόκη τὴν 31ην Αύγουστου, ἡγκυροβόλησεν
ἔξωθι τοῦ λιμένος. Μετ' ὀλίγον, ἀπεκόπη
ἡ ἄγκυρά του καὶ παρασυρθὲν ὑπὸ τῶν κυ-
μάτων προσήραξεν. 'Ανελκυσθέν τὴν ίδιαν

ΘΕΟΛΟΓΟΣ: Προσήραξεν εἰς Νέαπολιν
τὴν 30ην Αύγουστου. 'Ἐπεθεωρήθη εἰς Γέ-
νοβαν, τὴν 22αν Σεπτεμβρίου.

ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ: 'Ανεκοινώθη εἰς Νέαν 'Υ-
όρκην, τὴν 4ην Σεπτεμβρίου, διτὶ ἐτελέσθη-
σαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανήν, ἐπὶ
ζημιῶν τὰς ὅποιας ὑπέστη κατὰ τὴν διάρ-
κειαν προσφάτου ταξιδίου του.

ΚΑΡΟΣ: Εἰς Πειραιᾶ, τὴν 15ην Σεπτεμ-
βρίου ἀνέφερεν τι ἔχει ζημίας εἰς τὸ μηχανο-
στάσιον.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ: Εἰς Σκαραμαγκά, τὴν
10ην Σεπτεμβρίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸ
πηδάλιον.

ΚΟΡΙΝΘΙΚ: 'Υπέστη ἀταφράς ζημίας ἐκ
πυρκαϊᾶς τὴν 8ην Σεπτεμβρίου, εἰς Μασσα-
λίαν. 'Εκεῖθεν ἀπέπλευσε τὴν μεθεπομένην,
διὰ Ρόττερνταμ.

ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ: 'Ολίγον με-
τὰ τὸν ὀπόπλουν του ἔξ 'Αμβέρσης διὰ Σαγ-
κάην, τὴν 19ην Σεπτεμβρίου, προσήραξεν.
'Ανελκυσθὲν μετὰ δίωρον δι' Ιθίων του με-
σων, ἐπεθεωρήθη καὶ τὴν ἐπομένην συνέχισε
τὸν πλοῦν του.

ΛΟΥΚΑΣ Ν.: 'Ἐπεθεωρήθη εἰς Νέαν 'Υ-
όρκην πρὸς διακρίσιον καὶ ζημίων προκληθει-
σῶν εἰς Παραμαρίπο, τὴν 2αν καὶ 3ην Σε-
πτεμβρίου, συνεπεία συγκρούσεως καὶ προ-
σαράξεως.

ΛΟΥΚΙΑ Ν.: 'Αφιχθέν εἰς Σιγκαπούρην,
τὴν 9ην Σεπτεμβρίου, ἔζητησε τὴν ἐπιθεώ-
ρησιν λόγω ζημιῶν εἰς τοὺς λέθητας.

ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ: 'Αφίχθη εἰς Σαλβα-
δόρ, τὴν 22αν Σεπτεμβρίου, δι' ἐπιεγύσας
ἐπισκευάς εἰς βαλβίδα, μέσω τῆς ὅποιας εί-
χε καταστοῦθεν τὸ ἀντιλοπτάσιον.

ΜΑΝΑ: 'Απὸ Νέαν 'Ορλεάνην διὰ Βο-
ράν. Μετ' ἀνεφοδιασμὸν καυσίμων, ἀπέ-
πλευσεν εἰκότεντος Ντόρμπαν, τὴν 22αν Σεπτεμ-
βρίου, ἀλλὰ τὴν 25ην Σεπτεμβρίου ἐπέστρε-
ψεν εἰς Ντόρμπαν ρυμουλκούμενον, λόγω
βλάβης τοῦ ἡλεκτρικοῦ του συστήματος.
λαντ ('Ορ.), τὴν 5ην Σεπτεμβρίου ἐπερστώ-

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: 'Ως ἀνεκοινώθη, εἰς Πόρτ-
θησαν ἀπισκευαὶ εἰς τὸν ἔκει λιμένα, ἐπὶ ζη-
μιών αἵτινες προεκλήθησαν ἐκ προσαράξεως
εἰς Πόρτ φ Σταίν, τὴν 30ην 'Ιουλίου.

ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΛΗ: 'Αφίχθη εἰς Βάδ-
βις Μπαίη, τὴν 18ην Σεπτεμβρίου πρὸς ἐπι-
θεώρησιν ζημιῶν εἰς τοὺς κυλίνδρους Νο. 6
καὶ 8, τὴν δὲ ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ Ντόρ-
μπαν, διποὺς ἀφίχθη τὴν 25ην Σεπτεμβρίου,
δι' ἐπισκευάς.

ΜΑΡΙΑ Ν.: 'Απὸ Μαυρίκιον δι' Ἀγγλί-
αν μὲ φορτίον σακχάρεως, παρεξέκλινε τῆς
πορείας του καὶ προσήγγισεν εἰς Ρεύνιον,
τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, λόγω ζημιῶν εἰς τὴν
μηχανήν. 'Εκεῖθεν ἐρυμουλκήθη εἰς Μαυρί-
κιον.

ΜΙΝΑ: 'Απὸ 'Αμβούργον διὰ Μέντα 'Α-
χιαντί. 'Ανεφέρεν εἰς Κέπιτ Τάουν τὴν 22αν
Σεπτεμβρίου ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΝΗΜΕΡΤΗΣ: 'Αφιχθέν εἰς Σιγκαπούρην
τὴν 10ην Σεπτεμβρίου ἔζητησεν ἐπιθεώρησιν
διὰ ζημιάς ἐκ προσαράξεως.

ΝΤΟΠΙΑΝ: 'Απὸ Πόρτ Σουέτεγχαμ διὰ
Βρέμην, ἀφίχθη εἰς Κέπιτ Τάουν, τὴν 23ην
Σεπτεμβρίου, μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

ΝΤΡΑ·Ι·ΑΝΤ: 'Απὸ Νάρδικ δι' Ἐμδεν,
ἔμφορτον. Τὴν 22αν Σεπτεμβρίου προσήρα-
ξε πλησίον τοῦ Μπόρκουμ. 'Ἐπανειλημέναι
προσπάσσαι εἰς ἀνελκύσεως ἀπέτυχον. Τελικῶς
ἀνειλκύσθη τὴν 25ην Σεπτεμβρίου ὑπὸ δικτὸν
ρυμουλκῶν, βάσει συμφωνη-

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,
30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATAN K., TELEX. 28587

τικού «πο ευρε πο παν» και ἔπλευσεν εἰς "Εμδεν δι' ιδίων του μέσων.

ΟΛΥΜΠΙΑ: Κατά τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Βερμούδων, τὴν 24ην Σεπτεμβρίου προσέκρουσεν ἐπὶ ψάλου, ὑποστάν ἐλαφράς ζημίας εἰς τὴν ὄριστερὰν Ἐλικα καὶ τὸν πυθμένα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ: "Υπέστη ἔκτεταμένας ζημίας εἰς τὸ πηδάλιον καὶ τὰ ἔλασματα συνεπείᾳ κακοκαρίας μεταξὺ 13 καὶ 15 'Ιουλίου. Τὴν 25ην Σεπτεμβρίου, ἐνῷ τὸ σκάφος εύρισκετο ἐν δεξιανή εἰς Μασσαλίαν δι' ἐπισκευάς, μικράς ἔκτασεως πυρκαϊᾶς ἔξερράγη εἰς τὴν δεξιανήν Νο 5. Δὲν προεκήνθησαν ζημίαι.

ΠΑΡΙΣ: 'Απὸ Λίβερπουλ διὰ Κίναν. 'Αφιχθὲν εἰς Κεῖπ Τάουν τὴν 18ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν κύλινδρον Νο 4, καὶ διαρροήν εἰς τὴν πρωράσιαν δεξιανήν ζυγοσταθμίσεως. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαί.

ΠΗΤΕΡ Λ.: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν του ἐκ Ροστὸν τὴν 10ην Σεπτεμβρίου, προσῆραξε. Κατεκλύσθησαν αἱ δεξιαναὶ ἔρματας Νο 1, 2 καὶ 3 εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν τῶν διπυθμένων, λόγῳ ρήγματος τῶν ἔλασμάτων. 'Ανειλκύσθη τῇ βοηθείᾳ 5 ρυμουλκῶν καὶ ἔπλευσεν εἰς Κιέλον πρὸς ἀνεφοδιασμόν, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἔπλευσεν εἰς Ρότερνταμ δι' ἐπισκευάς.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 'Ως ἀνεκοινώθη εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 12ην Σεπτεμβρίου, τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς Σακάι μὲν ζημίας εἰς τὴν κυρίως μηχανήν.

ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΤΖΟΥΝΙΟΡ: 'Απὸ Γκούλε διὰ Μεσάνε, κενόν. Τὴν 16ην Σεπτεμβρίου προσέκρουσεν ἐπὶ μήβιθισμένου ἀντικειμένου. Σοδαρά διαρροή εἰς τὰ κύτη καὶ κλίσις, ἥναγκασαν τὸν πλοϊάρχον νὰ δόηγήσῃ τὸ σκάφος εἰς ἀδαθή ὑδατα. Τὴν 19ην Σεπτεμβρίου ἐπέκαθησεν εἰς τὸν βυθὸν εἰς πλάτος 69°11' βόρειον καὶ μῆκος 35°48' ἀνατολικόν. Τὴν 25ην Σεπτεμβρίου, ἀφίχθησαν εἰς τὸ ὡς ἄνω σημεῖον ρωσικά ρυμουλκά, τὰ ὅποια ἀφοῦ ἤντλησαν τὸ ὕδωρ ἐκ τῶν κυτῶν, ἀνειλκυσαν τὸ σκάφος τὴν πρωτίαν τῆς ἐπομένης καὶ τὸ ἔρρυμούλκησαν εἰς Μουρμάνσκ.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Τὴν 26ην Σεπτεμβρίου, ἀνεκοινώθη εἰς Πειραιά, διτὶ τὸ σκάφος προσῆραξεν εἰς Σεβίλλην τὴν 27ην 'Ιουνίου.

ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ: Τὴν 21ην Σεπτεμβρίου, προσράξεν εἰς Μαρακάϊμπο ἐμφόρτον. 'Ανελκυσθὲν ἄνευ θοβείας ἀνέφερον, διτὶ ἡ προσῆραξις ὀφείλετο εἰς μηχανικήν βλάβην καὶ τὸ μηχανοστάσιον εἶχε κατακλυσθῆ ὑδάτων, λόγῳ ρήγματος. Τὸ σκάφος ἔρρυμουλκήθη εἰς Πούντα Καρντόν τὴν ἐπομένην.

ΤΑΚΗΣ-ΜΙΜΗΣ (ἀλιευτικόν): Τὴν 24ην Σεπτεμβρίου ἔζητησεν ἀμεσον δοθείαν, ἐνῷ εύρισκετο εἰς πλάτος 34°25' βόρειον καὶ μῆκος 20° ἀνατολικόν. Τὸ ἄγγιλικὸν δεξιανόνπλοιον «Ούσάρρ» ἔσπευσεν εἰς βοηθείαν.

ΤΣΑΡΙΟΤ: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Μασσαλίαν τὴν 29ην Αύγουστου. 'Επιθεώρησις ἀπεκάλυψε: α) Ζημίας ἐκ κακοκαρίας εἰς τὸ πηδάλιον, τὰ ἔλασματα καὶ τὸ κατάστρωμα, τὰς ὅποιας ὑπέστη μεταξὺ 10 καὶ 15 'Ιουνίου. β) Ζημίας εἰς τὸ δεξιὸν λέδητον συνεπείᾳ ἔκρηξεως τὴν 8ην 'Ιουλίου. γ) Ζημίας εἰς τὸν πυθμένα, τὰς ἀντλίας καὶ τὴν μηχανήν ἐκ προσαράξεως τὴν 15ην 'Ιουλίου καὶ δ) Ζημίας εἰς τὸν ἀγωγὸν πετρελαίου λόγῳ κακοκαρίας μεταξὺ 17ης καὶ 20ῆς 'Ιουλίου. 'Ετελέσθησαν ἐπισκευαί.

ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.: 'Αφιχθὲν εἰς Χάλιμσταν τὴν 9ην Σεπτεμβρίου, ἀνέφερεν διτὶ τὴν προηγουμένην ὑπέστη ζημίας ἐκ πυρκαϊᾶς. 'Επισκευαί θὰ τελεσθοῦν ἐν Ἐλλάδι.

ΧΡΥΣΑΝΘΩΣ: 'Υπέστη δύο ὀδοντωσεῖς καὶ ρήγμα εἰς τὰ ἔλασματα, συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Σάντος τὴν 22ην Σεπτεμβρίου. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαί καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ Ντρυμπαν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

ΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ Η WORLDSCALE

Σημαντικὴ ἡμέρα διὰ τὴν παγκόσμιον ναυλαγορὰν τῶν δεξιανόπλοιών ἡ 15η Σεπτεμβρίου. 'Η Τεξάκο, χρησιμοποιούσα διὰ πρώτην φορὰν τὴν κλίμακαν worldscale, ἐναύλωσε τὸ νορβηγικὸν δεξιανόπλοιον «Τίτος», διὰ τὴν μεταφορὰν 26.000 τόνων ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ Ρόττερνταμ εἰς ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῶν Η.Π.Α. (βορείως Χάπτερας). 'Η ναυλωσις αὐτῆ, εἰς τὰς 70 μονάδας τῆς νέας κλίμακος ἀντιστοιχεῖ περίπου εἰς 35% μείον τῆς 'Ιντασκέιλ.

'Η worldscale συνεστήθη διὰ νὰ ἀντικαταστήσῃ τὰς μέχρι τοῦδε χρησιμοποιουμένας Indascale (International Tanker Nominal Freight Scale) καὶ A.T.R.S. (American Tanker Rate Schedule), καὶ νὰ ἀπλοποιήσῃ πιὸ τοὺς δύολογούμενάς πολυπλόκους ὑπολογισμούς τῶν προηγουμένων συστημάτων.

'Η βάσις τῶν ὑπολογισμῶν, ητίς ἔχρησιμοποιήθη διὰ τὴν σύστασιν τῆς worldscale, ἐλάχιστα διαφέρει ἐκείνης τῆς Intascale ἀλλὰ τὸ νέον σύστημα περιλαμβάνει πολλοὺς περισσότερους λιμένας.

'Ο ναύλος ὑπολογίζεται ἀπὸ τὸν λιμένα φορτωσέως ἦν τὸ σημεῖον ἐκφορτώσεως μετ' ἐπιστροφῆς εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, διὰ δεξιανόπλοιον 19.500 τόν. d.w. (φόρτωσις θέρους) μὲ βύθισμα 30 ποδῶν καὶ 6 Ιντσῶν, ταχύτητος 14 κόμβων, μὲ κατανάλωσιν 28 τόνων φιούλε ύψηλῆς ρευστότητος (HVF) καιόμενον εἰς 1.500 seconds (ἀναλίσκον ἐντὸς λιμένος 5 τόνων φιούλε εἰδίας ποιότητος).

Συμβατικὸς χρόνος παραμονῆς εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως εἶναι, βάσει τῆς νέας κλίμακος, 96 δρες ἀντὶ 120 ὠρῶν παραχωρουμένων ὑπὸ τῆς 'Ιντασκέιλ. (Εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, ναυλωμεστήται τίνες διατείνονται διτὶ ὑπάρχει ἐν σφάλμα, τὸ διποίον προκαλεῖ σύγχυσιν. 'Ενῶ εἰς τοὺς ὑπολογισμούς τὸ βιβλίον τῆς worldscale χρησιμοποιεῖ τὸν ἀριθμὸν 96, εἰς τὸ ἀρθρον τοῦ ίδιου βιβλίου ἀνάφερεται διτὶ διάρκειας (κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν), δέον νὰ ὑπολογίζεται 72 ὥρες!).

Δι' ἔκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα, προστίθενται 12 ὥρες, ἐνῶ διὰ τὸν διαπόλουν τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Παναμᾶ προστίθενται 30 καὶ 24 ὥραι ἀντιστοίχως.

Τὸ βασικὸν μίσθωμα ἐμειώθη ἀπὸ £ 789 (\$ 1.893,60) ἡμερησίως εἰς £ 750 (\$ 1.800).

'Ενῶ η Intascale εἶχε flat ἐπίπεδον τὸ μήδεν, η worldscale ἔχει βάσιν τὸ 100, τῶν ναύλων ὑπολογιζομένων ἄνω η κάτω τοῦ δια-

ριθμοῦ αὐτοῦ, συμφώνως πρὸς τὰ συνήθη κριτήρια.

Διὰ ταξίδια ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου τὸ 100 τῆς νέας κλίμακος ἀντιστοιχεῖ μὲ μείον 9% περίπου τῆς 'Ιντασκέιλ, ἀλλὰ διὰ ταξίδια ἐκ τῆς Καραϊβικῆς, αἱ βάσεις τῶν δύο κλιμάκων δὲν παρουσιάζουν διαφοράν. Χαρακτηριστικαὶ ἐπὶ τοῦ προκειμένου εἰναι αἱ ἀκόλουθαι ναυλώσεις: 'Η Σὲλλ έμισθωσε σκάφος μετρίου μεγέθους δι' ἄμεσον φόρτωσιν ἀπὸ Καραϊβικὴν δι' ἀνατ. ἀκτὴν Η.Π.Α. εἰς 100 μονάδας τῆς νέας κλίμακος (ναύλος δύστις ἀντιστοιχεῖ μὲ τὸ φλέτ τῆς 'Ιντασκέιλ) καὶ η "Εσσο ἐπλήρωσεν 105 μονάδας εἰς σκάφος πού περιείχεται μεγέθους, δι' ἄμεσον φόρτωσιν ἐκ Μεσογείου. 'Ο ναύλος οὗτος ισοδυναμεῖ μὲ 10% μείον τῆς 'Ιντασκέιλ.

Ὦς εἴχομεν ἀναφέρει πρὸ μηνῶν, η worldscale ἐπρόκειτο νὰ τεθῇ εἰς ἔφαρμογήν ἀπὸ Ιης 'Ιουλίου, ἀλλ' ἀνεβλήθη μέχρι τῆς 15ης Σεπτεμβρίου.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

'Η ζωηρότης πλησίστιος ἐπανήλθε μὲ τὴν εἰσόδον τοῦ φινιοπώρου εἰς τὴν ναυλαγοράν. 'Ο θρειομερικανικὸς τομεὺς διατητικῶν πολλάν, καὶ πάλιν διὰ τὴν τράπυτην ναυτιλίαν. Τὸ ἐνδιαφέρον διὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον ἀνεπτύχθη εὑρύτερον κατὰ τὸ β' 15θημερον τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ ναύλοι βελτιωμένοι ἐπληρώνοντο πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν. Τὸ αὐτὸν καὶ διὰ τοὺς γαιάνθρακας. 'Άξιοσημείωτον δύος τὸ γεγονός τῆς ὑποτιμητικῆς ἐπιδράσεως τῶν μεγάλων σκαφῶν. Χαρακτηριστικὴ η ναυλωσις τοῦ Νορβηγοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Σόρενεν: Δύο ταξίδια σκάφους 70.000 τόν. ἀπὸ Χάμπτον Ρόδες δι' Ισπανίαν, μέσω Ακρωτηρίου, μὲ ἔναρξιν Απρίλιου 1970, ναύλος δολ. 5.44 καὶ ἐν συνεχείᾳ σκάφος 100 - 130.000 τόν. δι' ἐννέα ταξίδια μὲ ναύλον 4.95 τὸ τόνον! Καὶ ἀκόμη ἐναύλῳ διατητικός σκάφος 50/60.000 τόν. διὰ περίοδον 10ετή μὲ τὸ μηνιαῖον μίσθωμα περὶ τὰ 1.80 δολ. κατὰ τὸν. Ναυλωταὶ Ιάπωνες.

Ναυλώσεις τοιαῦται ἐκλείσοντο ὑπὸ ἀπόλυτον μυστικότητα. Γενικῶς ἡ ἀγορά ἐνεφάνιζε τὸν σταθερότητος, ητίς καὶ ἐπέτρεπεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τοὺς χειμερινοὺς μήνας. Πέραν αὐτῶν τὸ ἀγγυωτον. 'Απὸ τὰς πολιτικο - οικονομικὰς ἔξελιξεις πολλὰ ἔξαρτώνται.

Κατὰ τομεῖς η κίνησις ἔχει ἐν συντομίᾳ ὡς κάτιον:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: Τὰ 4.25 δολ. μὲ τὴν πάροδον τῶν ἡμερῶν ἔφεσαν τὰ 4.60 - 5.00 δολ. ἀπὸ Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς σκάφη 25 - 30.000 τόν. 'Αρκεταὶ ναυλώσεις πρὸς διαφόρους προσ-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ

«ΑΝΦΕΝ»

ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ - ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

Λειτουργοῦν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους δλα τὰ τμῆματα Πλοιάρχων - Μηχανικῶν - Οἰκονομικῶν.

«ΑΝΦΕΝ» διαχειρίζεται μὲ μακροχρόνιον φροντιστηριακὴν πεῖρα.

"Έχουν πάντοτε τὴν μεγαλύτεραν 'Επιτυχίαν εἰς τὰς 'Εξετάσεις.

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΔΙΔΑΚΤΗΡΙΑ: Λεωφ. Γεωργίου Α' 3 — Τηλ. 478.189

ρισμούς. Διά Τίμηπουρυ δολ. 4.65 - 5.20. Διά Λισσαβόνα δολ. 7.50 με 1.000 τόν. έλευθ. έκφορτ. εις μικρὸν σκάφος καὶ διὰ τὸ Κάδιξ εἰς μικρὸν σκάφος δολ. 8.85 βάσις 1.000 τόν. έλ. έκφορτ. Διὰ τὴν Ἰσπανίαν δολ. 10.25 εἰς σύνηθες σκάφος (Σεπτέμβριος - 'Οκτώβριος) καὶ δι' 'Οκτώβριον σκάφος 25.000 τόν. μέχρι τῶν δολ. 8.40 καὶ 8.25. Σκάφος 40.000 τόν. δολ. 7.75 καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 8 ἐως 8.25 (Σεπτέμβριον). Διὰ Φορμόζαν δολ. 11.37 καὶ διὰ Βραζιλίαν ('Οκτώβριον) δολ. 12.30, βάσις 4 ἡμέρας φόρτωσιν καὶ 800 τόν. έλ. έκφορτωσιν.

Οἱ γαῖανθρακες διὰ τὸ Ἀμβούργον δολ. 3.25 καὶ 3.40 έλ. έκφορτ. Δι' Ἰσπανίαν εἰς τὸ σταθερὸν ναῦλον τῶν 6.47 - 6.85 ἀναλόγως μεγέθους δι' ἀπλὰ ταξίδια.

Λιπάσματα ἀπὸ Κόλπου διὰ Βραζιλίαν δολ. 7.80 καὶ 7.50 εἰς μικρὰ σκάφη. Δι' Ἰνδίαν δολ. 12.10.

'Απὸ τὸν Ἀγιον Λαυρέντιον διὰ Τύνιδα δολ. 7.35 - 7.75 με 1.000 τόν. έλ. έκφορτ. καὶ ἀπὸ Θρῆ Ρίβερ δι' Ὀλλανδίαν δολ. 3.55 (Σεπτέμβριον). 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' Ἑλλάδα σιτηρὰ δολ. 5.60, με 2.500 τόν. έλ. έκφορτωσιν ('Οκτ.).

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Μετρία κίνησις ἀπὸ τὸ Πλέιτ. Σιτηρὰ διὰ τὸ Κόντινεντ (ἐνα λιμένα) 106.000 δολ. κατ' ἀποκοπὴν εἰς σκάφος 15.750 τόν. 'Απὸ Μπουένος Ἀ-ύρες διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολ. 7.40 (μικρὸν σκάφος). 'Αραβόσιτος ἀπὸ Βραζιλίαν διὰ Λισσαβόνα δολ. 7.25 εἰς σκάφος μικρὸν, φίο ἔντ τρίμμεντ με 1.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. έκφορτωσιν. Διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολ. 7.40 εἰς μικρὸν ἐπίσης σκάφος. Σκάφος 21.000 τόν. διὰ δύο λιμένας Κόντινεντ δολ. 6.50 βάσις 53 πόδας.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Μετρία κίνησις ναυλώσεων ἀπὸ τὸν Β. Ειρηνικόν. Σιτηρὰ ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν διὰ τὴν Ἰσπανίαν δολ. 167.000 κατ' ἀποκοπὴν εἰς σκάφος 1.307.000 κυβ. ποδῶν. Διὰ Νότιου Κορέαν δολ. 7.25 εἰς σκάφος 25.000 τόν. ('Οκτ. - Νοέμ.). 'Απὸ Βαικούνερ δι' Ὀλλανδίαν σιτηρὰ δολ. 6, σκάφος 25.000 τόν. Λιπάσματα διὰ τὴν Ἰνδίαν 11.15 - 12 φίο. Μεταλλεύματα ἀπὸ Περού διὰ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 2 φίο (5 ἡμέρα) εἰς μεγάλα σκάφη καὶ θειον ἀπὸ Βαικούνερ δι' Ἰνδίαν δολ. 11.25 εἰς σύνηθες σκάφους.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Δύο συνεχῆ ταξίδια (50.000 τόν. σκάφος) ἀπὸ Πόρτ Ντάμπιερ δι' Ἰσπανίαν δολ. 2.15 φίο (Νοεμ. - Δεκεμ.). Γαιάνθρακες δολ. 3.50 δι' Ἰσπανίαν. 'Απὸ δυτ. Αύστραλιαν σιτηρὰ δι' Ἰσπανίαν εἰς συνήθη σκάφη 64/- καὶ 65/-. Χάλυψ ἀπὸ Ἰσπανίαν διὰ Κόλπου εἰς σκάφος 25.000 τόν. δολ. 147.000 κατ' ἀποκοπὴν καὶ διὰ Πιομπίνο μικρὸν σκάφος δολ. 11.25. Φωσφάτα ἀπὸ 'Ακαμπτα διὰ δυτ. ἀκτὴν Ἰνδίας 53 φίο. 'Απὸ Κοσσερί διὰ Κίναν 61/- φίο.

'Απὸ Νότιον Αφρικήν ἀνθρακίτης διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 56/6, ἐνα λιμένα φίοτ (προμήθεια 61/2%).

KONTINENT: Σιτηρὰ ἀπὸ Ρουέν, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Λα Παλλίς δι' Ἰσπανίαν δολ. 11 καὶ 11.25 φίο ἔντ τρίμμεντ, με 2.000 τόν. φόρτωσιν καὶ 1.000 τόν. έκφορτωσιν (σκάφη συνήθη). Χάλυψ ἀπὸ τὴν Ἀμβέρσαν διὰ ἀμερ. λιμένας Ἀτλαντικοῦ δολ. 4.25. Κριθή διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ἀπὸ Βρετανικού Γαλλίαν δολ. 4.25, δψιδον 40 σέντης ἐάν 'Αδριατικήν. Λιπάσματα ἀπὸ Βενετίαν διὰ Ν. Κίναν 115/- φίο, βάσις 54 πόδας. Χυτοσίδηρος ἀπὸ Πολωνίαν δι' Ἰσπανίαν δολ. 9.50 φίο. Λιπάσματα διὰ Κίναν (μικρὸν σκάφος) 115/- φίο (15 ἡμέραι).

ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Ζωρὰ ἡ περὶ τὰς χρονοναύλσεις κίνησις. Ναῦλοι ἱκανοποιητικοί. Μπάλικ κάρρερ 46.700 τόν. διὰ πέντε - ἑπτὰ μῆνας δολ. 2.12½ τὸν τόνον. 'Ετερον σέλτερντερ 14.000 τόν. ἔτοιμον διὰ ταξίδιον Ἰσπανίας - Αύστραλίας δολ. 4.05 καὶ ὄλλο 16.500 τόν. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Φί-

λιπάνιας εἰς τὴν Μεσόγειον δολ. 3.10 τὸν τόνον. Σκάφος δηζελοκίνητον 47.500 τόν. διὰ ταξίδιον ἀπὸ Ἰσπανίαν εἰς Β. Ἀμερικὴν ('Ατλαντικὸν) δολ. 3 τὸν τόνον. Σκάφος 50.000 τόν. διὰ 5 - 7 μῆνας δολ. 2.30, με παράδοσιν Κόντινεντ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Μετά τὴν θεαματικὴν ἀνατίμησιν εἰς τὰ 10% μείον τοῦ Ἰντασκεῖλ (100% Γουόρλντσκεῖλ), οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ἀγγλίαν - Κόντινεντ κατῆλθον εἰς τὰ 24% τοῦ Ἰντασκεῖλ (ἴσον πρὸς 84% τῷ Γουόρλντσκεῖλ). Τὸ ἄνοιγμα τῆς Τάπη Λάτιν, τοῦ πετρελαιασαγωγοῦ πρὸς τὴν Μεσόγειον τῶν ἀραβικῶν πετρελαίων ήτο ἡ ἀφορμὴ τῆς ἐκπτώσεως. 'Εκπτωσις ἐπίσης ἐσημειώθη εἰς τοὺς ναῦλους τῆς Μεσογείου 19½% τοῦ Ἰντασκεῖλ τοσον πρὸς 90 τὸν Γουόρλντσκεῖλ.

Χαοακτηριστικὸν τῆς ἀγορᾶς ή ναῦλωσις τάνκερς - μαρμούθ, μὲ μισθωματα ὑψηλά.

'Υπεραπλαντικὰ ταξίδια ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν - Ἀγγλίαν - Κόντινεντ μεῖον 27½% τοῦ Ἰντασκεῖλ. Μεγάλα σκάφη μεῖον 40%. Διὰ τὴν Βρετανίαν 'Αμερικὴν εἰς τὰ 100 τὸν Γουόρλντσκεῖλ ('Ιντασκεῖλ μείον 5%), διὰ μεγαλύτερα δῆμως σκάφη ἐπεσαν εἰς τὰ 70% τοῦ Γουόρλντσκεῖλ (30% μείον τοῦ Ἰντασκεῖλ).

Διὰ τὰ πλησιόχωρα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ταξίδια Ἰνδίας, Πακιστάν, Ἰνδονησίας επρέμιον ὑπὲρ τὸ Ἰντασκεῖλ ἐπληρώνετο. (Δύο ταξίδια Ἰνδονησίας 25% πλέον τοῦ Ἰντασκεῖλ).

Σκάφος 205.000 τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ 50 Γουόρλντσκεῖλ διὰ 3 ἔτη συνεχῆ ταξίδια. Χρονοναύλσεις σκάφους 30.220 τόν. (16 μῆλ., 70 τόν. φιούσε διλ) ἐκλείσθη εἰς τὰ 2.25 δολ. τὸν τόν. διὰ 18 μῆνας. "Ετερον 18.254 τόν. διὰ 6 - 12 μῆνας 3.12½ δολ. τὸν τόνον. Σκάφος 216.000 τόν. δι' ἐνέα συνεχῆ ταξίδια Περσικὸν Κόλπου - Εύρωπης εἰς τὰ 42½% μείον Ἰντασκεῖλ.

ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΝΝΑΣ

'Ο παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καταρτιζόμενος ναῦλαριθμός διὰ τὰ τράμπης ἥπερος φορτίου ἀνέφερετο κατ' Ἀγγουστον εἰς τὰς 114,2 μονάδας διὰ τὰς ἀπλάς ναῦλωσις, ἔναντι 116,9 τοῦ Ἰουλίου καὶ διὰ τὰς χρονοναύλσεις 134,3 ἔναντι 136,5 τοῦ Ἰουλίου.

— Τὸ ἀργοῦν, ἔξι ὅλου, τοννάς τὴν 1ην Σεπτεμβρίου ἀνήρχετο εἰς 55 σκάφη 393, 332 τόν. γκρός, ἔναντι 52 σκαφῶν 396, 930 τόν. γκρός τῆς 1ης Αύγουστου. Φορτηγὰ ἥπερος φορτίου 36, τόν. γκρός 178, 799 καὶ 19 τάνκερς, τόν. γκρός 214.533.

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

● 'Εππακοσίας πεντήκοντα χιλιάδας δημητριακῶν θὰ εἰσαγάγῃ τὸ Πακιστάν ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν δόσει τοῦ Νόμου 480 περὶ δοθείσας.

● Μικροτέρα ἡ παραγωγὴ δημητριακῶν τῆς Δυτ. Εύρωπης διὰ τὸ 1969 ἔναντι τοῦ ρεκόρ τῶν 120 ἑκατ. τόν. τοῦ 1968.

— 'Ολιγώτερα τὰ σιτηρὰ εἰς τὴν Ἰσπανίαν καὶ Ἀγγλίαν. Περισσότερα εἰς τὴν Ἰταλίαν. Τῆς κριθῆς ἡ συγκομιδὴ κατωτέρω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ 1968. Αὔξησις τοῦ ἀραβοσίτου εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ Ἰταλίαν, ὑπὲρ τὰ 5,2 ἑκατομ. τόν. διὰ τὴν πρώτην καὶ 4,5 ἑκατομ. διὰ τὴν δευτέραν.

● 'Ο καλὸς καιρὸς ἡγήνεται τὴν ἐσοδείαν τῆς Κίνας. 'Ολιγώτεραι προβλέπονται αἱ εἰσαγωγικαὶ τῆς δάκης καὶ εἰς δημητριακά.

● Καὶ ἀν ἀκόμη συνεχισθῶν αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν εἰς τὸν 'Αρκτικόν, διὰ τὴν ἀνταρκτικήν, μεταφέρωνται πρὸς τὸν 'Ατλαντικόν, ὁ πετρελαιασαγὸς διὰ μέσου τῆς Ἀλάσκας, δοτική δοφέρη τὸ πετρέλαιον εἰς τὴν Δυτ. Αἴκτην τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, είναι τὸ δισφαλέστερον μέσον μεταφορᾶς. Θὰ είναι ἔτοιμος τὸ 1972.

● Περιορίζονται αἱσθητῶς αἱ διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης ναῦλωσις, εἰναι τὸ δισφαλέστερον μέσον μεταφορᾶς. Θὰ είναι ἔτοιμος τὸ 1972.

● Συνεφώνησαν ἡ Τουρκία καὶ τὸ Ίραν

διὰ τὴν κατασκευὴν, μέσω τοῦ τουρκικοῦ ἐδάφους, μὲ τέρμα τὸν λιμένα τοῦ Ἰσκεντερούν, πετρελαιασαγωγοῦ πρὸς διοχέτευσιν τῶν πετρελαίων. Πεντήκοντα ἑκατομ. τόν. θὰ διοχετεύνωνται ἐτησίως.

● Οικονομία της Αύγουστου 1969.

— Τὸ ήμισυ τοῦ τοννάς αὐτοῦ ἀναφέρεται εἰς πετρελαιοφόρα. Διακόσια εἴκοσιν εἰναι τὰ δεξαιμενόπλοια τὰ ἄνω τῶν 150 χιλ. τόν. 'Ακριβέστερον καὶ τὸ ναυπηγικὸν κόστος κατὰ 15 - 20% ἐντὸς ἔτους.

● Συνεφώνησαν ἡ Τουρκία καὶ τὸ Ίραν

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.

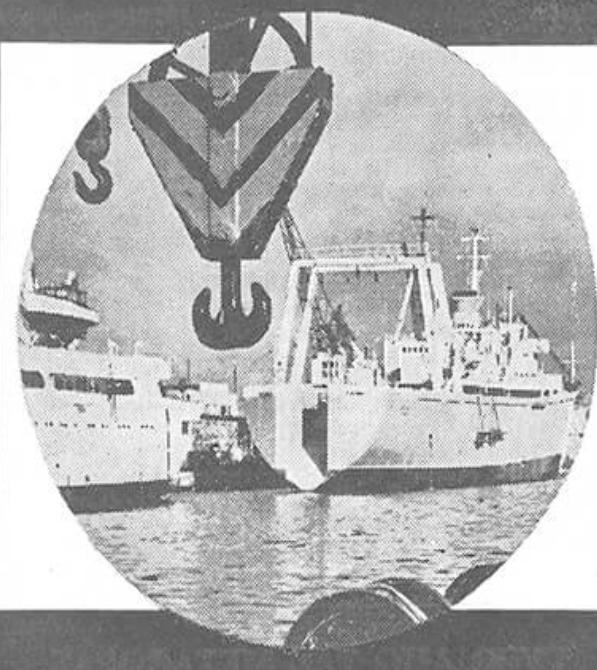
BALTIMORE

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & Dunnage

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

65 BISHOPSGATE E.C.2.



SKL
motoren

ΔΟΚΙΜΑΣΜΕΝΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

διάλιευτικά, ρυμουλκά, φορτηγά, έπιβατικά, όχηματα γωγά
και λοιπά έπαγγελματικά σκάφη.

Κατασκευάζουμε τις μηχανές που σάς χρειάζονται σε 3 τύπους:

NVD 26·2 80 - 400 ΙΠΠΩΝ

NVD 36·1 305 - 576 "

NVD 48·1 660 - 1320 "

Πείρα έτών και 48.000 μηχανές ένν Λειτουργία σάς έγγυώνται
άριστην άποδοσιν. Οι μηχανές SKL έχουν άποδεδειγμένως
δοκιμασθή και εις τήν Έλλάδα.

Προσφέρουν άσφαλεια εις τούς έπιβάτας, τό πλήρωμα και τό πλοιον.
Οι μηχανές SKL σημαίνουν ποιότητα, άκριθεια, οικονομία και
είναι διασκευασμένες διάυτόματον λειτουργίαν μέ τηλεχειρισμόν
ἀπό τής γεφύρας.

TECHNOCOMMERZ G.m.b.H.



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΥΣ

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

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ

VEB SCHWERMASCHINENBAU
"KARL LIEBKNECHT,"
MAGDEBURG

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

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΠΗΝΕΛΟΠΗ: Πόρτα Καρτιέρ 14.000 τόν. σίτου Μασούδας δολ. 6.12½ με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν. Σεπτεμβρίου 19 - 29.

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ: Λιμένας Κόλπου 15.000 τόν. γεννημάτων Μόζι - Τόκιο ρέιντ δολ. 10 ένα λιμένα Βορείου Θαλάσσης δολ. 3.75, όψιμο Ταραγκώνα δολ. 4.25, 'Οκτωβρίου 25 - Νοέμβριος 3.

ΤΡΕ-ΙΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ (λιβ.): Θράη Ρίθερς 19.000 τόν. γεννημάτων Τυνησίας δολ. 7.75 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 26 - 'Οκτωβρίου 6.

ΤΡΕ-ΙΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ (λιβ.): Θράη Ρίθερς 19.000 τόν. γεννημάτων Τυνησίας δολ. 7.75 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 1 - 15.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ. (λιβ.): Χάμπτον ρόδες 40.000 τόν. γαιασθράκων νότιον 'Ισπανίας δολ. 6.40 έλ. έκφρτωσιν 'Οκτωβρίου 10 - 25.

ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ: Χάμπτον ρόδες 38.000 τόν. γαιασθράκων 'Αμβούργου δολ. 3.25 έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 5.

ΔΩΤΩ (λιβ.): Χάμπτον ρόδες 52.000 τόν. γαιασθράκων 'Ισπανίας δολ. 6.47½ έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 25 - Νοέμβριος 15.

ΑΚΟΥΑΜΠΕΡΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 41.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ δολ. 4.20, 'Οκτωβρίου 3 - 10.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (785.000 κ.π.) 'Ισπανίας λιμένας Μασούδας δολ. 105.000, Σεπτεμβρίου 22 - 'Οκτωβρίου 3.

ΑΡΜΟΝΙΑ: Μισοστιπή 12.500 τόν. γεννημάτων 'Αιγαίνων δολ. 8.25 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 27 - 'Οκτωβρίου 8.

ΣΤΕΛΛΑ ΠΟΛΑΡΙΣ: Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες), Παναρά Σίτι 14.800 τόν. παλαιοσιδηρών νότιον Κορέαν δολ. 1.50, 'Οκτωβρίου 1 - 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Καρράς Λτδ.): Λιμένας Κόλπου 40.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίας δολ. 7.75 έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 7 - 20.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λιβανού): Λιμένας Κόλπου Εξαιρουμένου Μπράσουνδη 24.500 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίας δολ. 8.15 έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1 - 20.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ όψιμο **ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ** (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. σίτου Μπουένος 'Άιρες δολ. 12.10 με 800 τόν. έκφρτωσιν εις τό 60 σέντες 'Οκτωβρίου 5 - 30.

ΕΒΗ Λ. (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 10.000 τόν. λιπασμάτων (μέρος φορτίου) Βραζιλίαν δολ. 7.50, Σεπτεμβρίου 20 - 30.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. λιπασμάτων Βραζιλίαν δολ. 7.80, Σεπτεμβρίου - 'Οκτωβρίου.

ΣΠΑΛΑΜΟΤΟΡΙ Α-Ι-ΛΑΝΤ: Σαβδάνων 8.600 t. d.w. (500.000 κ.π.) φορτίου παλαιοσιδηρών Περσίας δολ. 82.000 φίο με δολ. 3.875 έξτρα όσφαλτοστρά, Σεπτεμβρίου 26 - 'Οκτωβρίου 6.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: Λιμένας Κόλπου 8.000 τόν. γεννημάτων Καρδιγένων και Σεβιλλήν δολ. 6.80 Καρδιγένων με 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 10 - 25.

ΚΑΝΤΙΜΑΛΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 6.000 τόν. όργικης και σάτωνος νότιον Βιετνάμ δολ. 20.25 με 35 σέντες έξτρα διάτη κάθε πρόσθετο λιμένα, 'Οκτωβρίου 1 - 10.

ΣΟΥΛΙ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 19.000 τόν. σίτου Καρπάτου δολ. 15.45 έλ. έκφρτωσιν κυρίως έπισταλίδες ή έπιταχνησιν, 'Οκτωβρίου 10 - 20.

ΘΕΤΙΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 11.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδών δολ. 7.50 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20 - 'Οκτωβρίου 6.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ: Λιμένας Κόλπου 7.500 - 8.200 τόν. γεννημάτων Καντιζ και Σεβιλλήν δολ. 8.85 με 2.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 1 - 10.

ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ: Μιλγουώκη 12.000 τόν. ζωαράνως βόρειον 'Ισπανίας δολ. 11.90, Σεπτεμβρίου 20 - 30.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑ-ΙΝΤ (λιβ.): Αμερικαν. λιμένας Ατλαντικού (Βορείως Χάττερες) 27.000 τόν. γεννημάτων 'Ελλαδάς δολ. 5.60 με 2.500 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 20 - 30.

ΜΑΙΡΗ: Λιμένας Κόλπου 36.000 τόν. γεννημάτων Ολλανδίας δολ. 4.35, 'Οκτωβρίου 3 - 10.

Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΠΑ-Ι-ΟΝΗΡ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 31.000 - 32.000 τόν. γεννημάτων 'Ισπανίας δολ. 8.25 έλ. έκφρτωσιν, Νοέμβριοι 1 - 15.

ΑΙΣΣΑΒΩ: Χιουστον 4.000 τόν. λιπασμάτων τρεις λιμένας 'Αγ. Λαυρεντίου δολ. 8.12, σάμπος

φόρτωσις.

ΓΕΩΡΓΙΑΣ ΠΡΩΗΣ (λιβ.): Μπαϊ Κομά 24.000 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (1.195.000 κ.π.) 'Ολλανδίας δολ. 3.50, όψιμο Βέλγιου δολ. 3.65 γερμανικών λιμένας Βορείου Θαλάσσης δολ. 3.75, όψιμο Ταραγκώνα δολ. 4.25, 'Οκτωβρίου 25 - Νοέμβριος 3.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπου 16.000 τόν. γεννημάτων Ταϊβάν δολ. 11.50 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 6 - 15.

ΜΥΡΩΝ (λιβ.): Χάρπτον ρόδες 24.000 τόν. γαιασθράκων Σάντος δολ. 3.90, 'Οκτωβρίου 1 - 15.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΑΙΤΖΙΑΝ Α-Ι-ΛΑΝΤ (λιβ.): Μπουένος 'Άιρες 10.750 τόν. γεννημάτων (602.960 κ.π.) Ρότερνταμ δολ. 7.40, όψιμο δύο λιμένας 'Αμβερσάν, Ρότερνταμ - 'Αμστερδαμ δολ. 7.65 με 1.000 τόν. φόρτωσιν 3.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 20 - 25.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑΤΑ: Πάσουλα ή Πουέρτο 'Ορταζ 51.000 τόν. μεταλλευμάτων 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) δολ. 1.50, 'Οκτωβρίου 23 - 25.

ΔΑΡΙΟΣ (λιβ.): Παρανάγκουα με συμπλήρωσιν Σάντος, 10.000 τόν. γεννημάτων Λισσαδών δολ. 7.25 με 1.000/1.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 25 - 'Οκτωβρίου 6.

ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ. (λιβ.): Πόρτο Καμπίλο 4.176 τόν. ζωαράνως λιμένας Κόλπου, Σαβδάνη δρίνη δολ. 4, Σεπτεμβρίου 19 - 27.

ΜΑΡΙΝΑ ΚΡΑΝΤΕ (λιβ.): Ροζάριο και Μπουένος 'Άιρες 21.000 τόν. χώμα φορτίου (53 π.) δύο λιμένας 'Αμβερσάν - 'Αμβούργου ρέιντς δολ. 6.30 με 2.000 τόν. φόρτωσιν, 3.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 30 - 'Οκτωβρίου 6.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λιβ.): Βαγκούνερ ή Πόρτο Μούντι 15.000 τόν. δείνον ανετό, άκτην 'Ινδιάς δολ. 11.25 όψιμο δυτικήν δρίνη δολ. 11.60, Σεπτεμβρίου 15 - 17.

ΣΚΑ-Υ-ΛΑΡΗ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν, άμερικαν. λιμένας βορείου Ειρηνικού 15.750 τόν. σίτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8.50 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Νοέμβριοι 1 - 15.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.: Βρετ. Κολομβίαν, άμερικαν. λιμένας βορείου Ειρηνικού 14.500 τόν. σίτου Τόκιο - Χακάτα ρέιντς δολ. 8.50 με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 18 - Νοέμβριοι 5.

ΣΤΡΥΜΩΝ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 1.307.000 κ.π. έπιστρωπών 'Ισπανίας δολ. 167.000 φίο με 1.000 τόν. έκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20 - 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Λιβανού): Αμερικαν. λιμένας βορείου Ειρηνικού 25.000 τόν. σίτου νότιον Κορίνθου δολ. 7.75 με 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 10 - 30.

ΦΑΙΑΣ (λιβ.): Βρετ. Κολομβίαν 21.000 τόν. σίτου Περού δολ. 7, έλ. έκφρτωσιν, μέσα 'Οκτωβρίου.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ-Υ. (λιβ.): Βαγκούνερ, άμερικαν. λιμένας βορείου Ειρηνικού 38.000 τόν. γεννημάτων Ρότερνταμ δολ. 4.40 ένα λιμένα φορτώσων, δολ. 4.65 δύο, όψιμο φορτίου έπιστρωπών δύο τόν. 14.000, 25 - 50 σέντες έξτρα, Νοέμβριοι 20 - Δεκεμβρίου 20.

ΑΣΤΕΡΙ (λιβ.): Αμερικαν. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 22.000 τόν. σίτου Μανιλλαν δολ. 8 με 1000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 13 - 23.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

ΒΙΚΤΩΡ (λιβ.): 'Αμβούργον 12.000 τόν. σίτου χώμα 'Αλεξανδρείας δολ. 5.50 με 3.000/1500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, Σεπτεμβρίου 20 - 30.

ΣΙΔΕΡΗΣ (λιβ.): Γερμανικών λιμένας Βορείου Θαλάσσης 10.000 τόν. σίτου χώμα 'Αλεξανδρείας δολ. 5.50 με 3000/1000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 3 - 15.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Βενετία - Πόρτο Μάργκερα ή Πριόλο 8.700 τόν. λιπασμάτων (54 π.) νότιον Κίναν 115/— δρινόν Σαγκάνη 116/— δρινόν (60 π.) 5/— έξτρα, Σεπτεμβρίου 20 — 'Οκτωβρίου 5.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ: Σαγκάνη 10.000 τόν. δρινός Κεϋλάνη 77/— με 1000/600 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 15 - 31.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΙ-ΖΟΝ (λιβ.): Φιλιππίνας 23.000 - 23.200 ζωαράνως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολ. 7.10 με 1.000/1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 22 - Νοέμβριον 15.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ-Ι-ΜΠΟΡ (λιβ.): Νιούκστατη ή Πόρτ Κέμπλιν 40.000 τόν. γαιασθράκων νότιον 'Ισπανίαν δολ. 3.40 με 10.000/10.000 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 20 - Δεκεμβρίου 5.

Ν. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιβ.): Δυτικήν Αστραβίλιαν 15.750 - 16.150 τόν. σίτου 'Ισπανίαν 65/- με 1.500 τόν. γκράς φόρτωσιν, 1.000 τόν. έλ. έκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 31 — Νοέμβριου 20.

ΕΛΕΝΗ Μ.: Σουτζίν 12.200 τ. d.w. φορτίου μεγαντίστων χώμα Πολωνίαν, λίρας 62.000 φίο με 800/200 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 17 - 31.

ΔΗΜΗΤΡΙΑ (λιβ.): Καρδάρ 15.500 τόν. σιδηρώματος Πολωνίαν, λίρας 65/- με 1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 17 - 31.

ΑΓΓΕΛΙΑ Δ.: Σαντορίνη 4.800 τόν. ζωαράνως άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 4.75, 'Οκτωβρίου.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.): Μονρόδιαν 25.000 τόν. μεταλλευμάτων άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) δολ. 3 με 75 σέντες έκφρτωσικά, Σεπτεμβρίου 23 - 'Οκτωβρίου 5.

ΓΕΩΡΓΙΑΣ ΠΡΩΗΣ (λιβ.): Μονρόδιαν 25.000 τόν. μεταλλευμάτων άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως Χάττερες) δολ. 3 με 75 σέντες εκφρτωτικά, 'Οκτωβρίου 8 - 20.

ΕΓΓΕΝΙΑ Γ. (λιβ.): Νιώρηπον 14.000 τόν. ζωαράνως Γενόβαν, Σαβδόναν, Σπέτζιαν, Λέγκορη, Σιδ.τεβέλιαν 56/6 ένα λιμένα έκφρτωσις, 58/6 δύο, 1.500/1.500 τόν. φορτοεκφρτωσιν, 'Οκτωβρίου 13 - 20.

ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ (εις τάιμ ποτάρτερ): 22.977 t. d.w. (1.076.000 κ.π. 14½ μιλ. 24 τόν. φιούλ διλ.) δολ. 3.10, παράδοσις Σακάδη Σεπτεμβρίου 16 - 21, έπαναπαράδοσις δυτικήν ιταλίαν.

ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ Κ.: 14.028 t. d.w. (637.000 κ.π. 13½ - 14 μιλ. 18 - 19 τόν. φιούλ διλ.) λίρας 840 δημορφίων, παράδοσις Λονδίνον 'Οκτωβρίου 10 - 13, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάσου - Μπέρισ ρέιντς.

ΜΕΣΣΗΝΙΑ (εις τάιμ ποτάρτερ): 21.950 τόν. d.w. (982.558 κ.π. 15 μιλ. 57 τόν. φιούλ διλ.) δολ. 3.600 ήμερησίων, παράδοσις Κέυ Ούεστ Σεπτεμβρίου 22 - 28, έπαναπαράδοσις Μπουένος 'Αρδερέν.

ΝΕΦΟΣ: 11.700 t. d.w. (564.000 κ.π. 13 - 13½ μιλ. 14 τόν. φιούλ διλ. και ¾ τόν. τηγάδη διλ.) δολ. 1.525 ήμερησίων παράδοσις 'Αμβούργον ή Βρεμένη Σεπτεμβρίου 23 - 25, έπαναπαράδοσις δυτικήν ιταλίκων άκτην 'Αγγλίας, 'Αμβερσαν - Κοπεγχάγην ρέιντς.

ΣΟΚΟΡΡΙ (λιβ.): 9.220 τόν. d.w. (511.000 κ.π. 11½ μιλ. 8½ τόν. τηγάδη διλ. και 3½ τόν. φιούλ διλ.) δολ. 1.275 ήμερησίων συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μόντρεαλ 'Οκτωβρίου

new & reconditioned
available for prompt supply
with certificates

ASK FOR STOCKLIST

LARGE STOCKS

• Anchors
• Chain Cables
• Windlasses
• Generators
• Lifeboats
• Spare Parts

WILLEM POT N. V.

15 - 30, έπαναπαράδοσις άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικό ή Κόλπον, δυτικής 'Ινδίας, 'Αγγλίας, Κόντινεντ, Μεσόγειους ταξίδια 4 - 7½ μηνών όφιον έτερο τεξιδιό 4 - 7½ μηνών.

ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.): 12.675 τ. π. w. (617.800 κ. π. 13½ - 14 μιλ., 15 τόν. φιουάλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) λίρας 800 ήμερσιων, παράδοσις Λούδινον ή Βρέμην 'Οκτωβρίου 10 - 12, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάουν - Μπέρια ρέιντζ.

ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (λιβ.): 15.131 τόν. d.w. (673.000 κ. π. 14 μιλ., 18 - 19 τόν. φιουάλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 1.850 ήμερσιων, παράδοσις Βαθικήν 'Οκτωβρίου 17 - 29, έπαναπαράδοσις λιμένας Κόλπου.

ΣΚΑΕΡΙΩΝ: 15.005 τ. π. w. (605.000 κ. π. 14 μιλ., 20 τόν. φιουάλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.95, παράδοσις Καλκούταν 'Οκτωβρίου 5 - 20, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΑΡΧΟΝΤΑΣ: 46.775 τόν. d.w. (15.25 μιλ., 45 τόν. φιουάλ διλ) δολ. 2.125 κατά τόν. d.w. μηνισιών, ταξίδια 5 - 7 μηνών, παράδοσις Νοέμβριον.

ΚΥΘΟΝΟΣ (λιβ.): 21.895 τ. π. w. δολ. 3.000 ήμερσιων διά τας πρώτας 30 ήμερες και δολ. 2.500 διά τας έπειτας, παράδοσις λιμένας Κόλπου Σεπτεμβρίου 10 - 25, έπαναπαράδοσις Μπούνενος 'Άρρες.

ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ (λιβ.): 23.208 τ. π. w. (15.5 μιλ., 63 - 65 τόν. φιουάλ διλ) δολ. 3.150 ήμερσιων τάς πρώτας 30 ήμερες και δολ. 2.650 τάς έπειτας, παράδοσις Λιμένας Κόλπου Σεπτεμβρίου 10 - 25, έπαναπαράδοσις Ρίμπερ Πλέιτ.

ΙΖΟΜΠΕΛΑ: 14.280 τ. π. w. (685.000 κ. π. 13 μιλ., 18 τόν. φιουάλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.90, παράδοσις 'Ιαπωνίαν Σεπτεμβρίου 20 - 30, έπαναπαράδοσις Καλόφρονιαν.

ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ (λιβ.): 10.500 τ. π. w. (524.000 κ. π. 15 μιλ., 24 τόν. φιουάλ διλ) έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ερυθρά Θαλάσσης δολ. 1.700 ήμερσιών, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Κόντινεντ Σεπτεμβρίου.

ΙΩΑΝΝΑ (λιβ.): 27.059 τ. π. w. (1.240.000 κ. π. 15 - 15½ μιλ., 35 τόν. φιουάλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.80 έν κυκλικόν ταξίδιον 'Ινδιας, παράδοσις Σιγκαπούρην 'Οκτωβρίου 10 - 25, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ: 15.275 τ. π. w. (707.673 κ. π. 15 μιλ., 25 τόν. φιουάλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 2.200 ήμερσιων, παράδοσις διαπλεύσεων Αλ Γκουελτ, 'Οκτωβρίου 1 - 13, έπαναπαράδοσις 'Ινδιανίσιαν.

ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΑΙΓΑΙΟΥ: 24.579 τ. π. w. (991.000 κ. π. 15 μιλ., 33 τόν. φιουάλ διλ και 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3.50 πλέον δύορον δολ. 33.000, παράδοσις Μόντρεαλ, 'Οκτωβρίου 18 - Νοεμβρίου 5, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν, μετών Μεγαλών Αιγαίων.

ΠΟΛΛΑΟΣ: 14.644 τ. π. w. (634.000 κ. π. 15½ - 16 μιλ., 26 τόν. φιουάλ διλ πλέον 1½ τόν. ντηζελ διλ) δολ. 4.45, παράδοσις λιμένας Κόλπου, 'Οκτωβρίου 15 - 25, έπαναπαράδοσις Περσικόν Κόλπου, 'Ινδιανές ή 'Ιαπωνίαν, Σιγκαπούρην ρέιντζ, ώφιον ταξίδιον 4 - 8 μηνών, με έπαναπαράδοσις Μόντρεαλ - Γκάλεστον ρέιντζ δολ. 3.80.

ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΝΗ: 2.600 τ. π. w. (160.000 κ. π. 11 μιλ., 4.5 τόν. ντηζελ διλ) 900 ήμερσιών, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Χάλιφας, Σεπτεμβρίου 23 - 30, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν Κόντινεντ.

ΤΑ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΟΣΜΟΣ Μ.: Καραϊβικήν 16.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο 2½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 14.

ΑΡΤΣΕΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 14.

ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 35.000 τόν. Αυτροπλαίαν είς δάσιν 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 11.

ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ: Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 19.000 τόν. είς δάσιν 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 14.

ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν λιβ.): Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 45.000 τόν. είς δάσιν 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 13.

ΜΥΡΣΙΝΗ: Μεσόγειους 14.500 τόν. καθαρά 'Αγγλίαν, Κόντινεντ είς δάσιν 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 20.

ΣΠΥΡΟΣ II: Κωστάντζον 15.000 τόν. καθαρά 'Αλεξανδρείαν 10% πλέον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου.

ΗΤΟΝ (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. 'Ιαπωνίαν δολ. 4.80, Σεπτεμβρίου 18.

ΜΙΧΑΗΑ Λ. (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 3.

'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 13.

ΜΑΡΑΙ: Καραϊβικήν 33.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού 25% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 12.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 13.

ΑΓΑΠΗΝ (λιβ.): 'Αντιγκουόν 17.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 17.

ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 52.000 τόν. άγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειους 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 23.

ΠΑΝΑΓΙΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 24.000 τόν. 'Ιαπωνίαν 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 15.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 22.

ΤΑΥΡΟΣ: Περσικόν Κόλπου 33.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειους 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας), 'Απων 'Ανατολήν 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 22.

ΑΙΓΑΙΟΝ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 33.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειους 'Αμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 22.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΖΙ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 32.000 τόν. άγγλιαν, Κόντινεντ, Μεσόγειους 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 17.

ΚΑΡΙΛΕΑΝΑ Μ.: Μαρψην θάλασσαν ή Μεσόγειους 25.000 τόν. 'Ιταλιαν είς δάσιν 'Ιντασκέιλ, δύο συνεχή ταξίδια, Σεπτεμβρίου 17.

Α·Ι·ΝΤΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 36.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 30% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 15.

ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λιβ.): Νησιώματα 33.000 τόν. Αυτροπλαίαν είς δάσιν 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 14.

ΤΡΙΤΩΝ (λιβ.): Ρότερνταν 18.000 τόν. Δανιαν 5% πλέον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 14.

ΑΓΡΙΣΙΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. καθαρά άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλεντσεϊλ 85, Σεπτεμβρίου 24.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 34.000 τόν. Ρίθρ Πλέιτ 25% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 23.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: Τάιμ τοσάρτερ 30.220 τ. π. w. (16 μιλ. 70 τόν. φιουάλ διλ) δολ. 2.25, ταξίδιο 18 μηνών, παράδοσις Δεκέμβριον.

ΛΗΤΩ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 19.000 τόν. Ταμάτιδο 20% πλέον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 26.

ΣΠΥΡΟΣ II: Κωνστάντζον 16.000 τόν. καθαρά ταξίδιον 3.75% πλέον 'Ιντασκέιλ, αρχάς 'Οκτωβρίου 19.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ: Καραϊβικήν 28.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ 35% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 28.

NATA (λιβ.): (ex Ellera) Μεσόγειους 37.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) 22½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, έτοιμος φόρτωσις.

ΑΓΑΠΗ (λιβ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλεντσεϊλ 85, Σεπτεμβρίου 24.

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 34.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλεντσεϊλ 84, Σεπτεμβρίου 23.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ: Τάιμ τοσάρτερ 30.220 τόν. καθαρά Μόντρεαλ πλέον 11½, δύο συνεχή ταξίδια, Σεπτεμβρίου 29.

ΑΙΘΑΛΑΝ (λιβ.): Μεσόγειους 37.12% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 29.

ΜΙΧΑΗΑ Λ. (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων Χάπτερας) Γουόρλεντσεϊλ 85, Σεπτεμβρίου 28.

ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 42.000 τόν. 'Ιαπωνίαν 27½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 29.

ΑΤΥΣ: Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθαρά Μόντρεαλ πλέον 11½, δύο συνεχή ταξίδια, Σεπτεμβρίου 29.

ΑΙΘΑΛΑΝ (λιβ.): Μεσόγειους 19.000 τόν. καθαρά Ηγαλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλεντσεϊλ 115, Οκτωβρίου 1.

ΜΑΝΑ: Τάιμ τοσάρτερ 18.524 τ. π. w. (12 μιλ. 26 τόν. φιουάλ διλ και 1 τόν. ντηζελ διλ) δολ. 3. 12½, ταξίδιο 6 - 12 μηνών, παράδοσις Νοεμβρίου 1 - 30.

ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ: Περσικόν Κόλπου 42.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλεντσεϊλ 84, Σεπτεμβρίου 27.

ΧΑΟΗ: Μεσόγειους 24.000 τόν. Νήσους 'Ατλαντικού Γουόρλεντσεϊλ 105, Σεπτεμβρίου 28.

ΕΥΗ Τ.: Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 15.000 τόν. Γουόρλεντσεϊλ 105, Σεπτεμβρίου 30.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ: Καραϊβικήν 16.500 τόν. καθαρά άμερικαν. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άνοστοικης Άγαδας 16.500 τόν. Καναδάς Γουόρλεντσεϊλ 115, Οκτωβρίου 26.

ΚΟΣΜΑΣ Μ.: Καραϊβικήν 15.500 τόν. καθαρά άμερικανικούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού Γουόρλεντσεϊλ 105, άνοστ. άκτην Καναδά, 10½%, Σεπτεμβρίου 29.

ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 17.000 τόν. άμερικανικούς λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άνοστ. άκτην Καναδά, Γουόρλεντσεϊλ 85, Οκτωβρίου 4.

ΜΑΡΙΑ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 42.000 τόν. 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλεντσεϊλ 84, τρία συνεχή ταξίδια, Οκτωβρίου 5.

ΜΙΝΩΣ (λιβ.): Περσικόν Κόλπου 32.000 τόν. 'Ιαπωνίαν 20% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Σεπτεμβρίου 30.

THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.

(ESTABLISHED 1866)

ΔΙΑ ΝΑΥΑΝ. ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τοὺς διαχειριστὰς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams: Bilbrough, London E.C.3

Telephone: Royal 4971
TELEX: 262670

Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

ΑΒΑΝΣ		έτ. «Αργώ»	60	6646	έφθ. Αμβέρσαν 17 Σεπτ.
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ		έτ. «Πρωτεύη»	68	35477	έφθ. Χιροχάτα 20 Σεπτ.
ΑΓΑΠΗ		έτ. «Αγάπη»	69	10000	έφθ. Χιουστον 23 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ		έτ. «Σπυγουαΐς»	29	1943	άνεχ. Πειραιά 22 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Λ.		έτ. «Εδέρμια»	58	8952	άνεχ. Αύγουστον 31 Αύγ. διά Βομβάνη
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ (δ.)		έτ. «Χερούβεμι»	53	12223	προσήραξεν είς 35.52 Β - 14.34 Α 23 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)		έτ. «Κάρυκα Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Τρινιτάντ 18 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Πιούνινθέρσαλ»	44	1920	έφθ. Κων/ πολιν 24 Σεπτ.
ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Σάντα Αναστασία»	56	7516	εις θέσιν 33.10 Β - 74.7 Α 6 Σεπτ. (έγκατ.)
ΑΓΓΙΑ ΆΝΝΑ		Κουτλάκης - Θανόπουλος	39	1000	άνεχ. Καράποι 24 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ		έτ. «Καμάρα»	43	2809	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 13 Σεπτ. διά Μπεζάια
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Γκόλοφ Άζούλη»	54	8796	έφθ. Τάιν 3 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΔΑ		έτ. «Καρδαμύλιαν»	55	3057	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 17 Σεπτ. διά Μη. "Αύρες
ΑΓΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ		έτ. «Αρμενιστής»	68	20500	άνεχ. Ντάρδιν 20 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΑΝΑΡΕΑΣ		έτ. «Αντρεβίδινη»	51	7066	έφθ. Μαυρικίον 21 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ		έτ. «Εύημερια»	62	16565	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		Ρούσσοςς - Μπαλόππητος	29	2569	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ		έτ. «Κύρλε»	44	1902	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πιό Πάρντο»	59	8067	άνεχ. Τσαρλεστον 22 Σεπτ. διά Τάμπα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μηπλού Όραίζον»	56	6055	έφθ. Δάντοις 21 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	8828	άνεχ. Μομπάσα 23 Σεπτ. διά Μπέρια
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Γ. Φουντουλάκης	21	2725	διπλής Μπρούνωμπουτελ 1 Σεπτ. διά Τόρνιο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	έφθ. Κατάνια 8 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	IV.	Άχ. Χαλκούπης	56	7989	έφθ. Θιλαδέλφειαν 21 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Ντελαγκράτοια»	53	11588	έφθ. Μπλέιμ 16 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Μαρεάντε»	55	8254	άνεχ. Μπλέιμ 23 Σεπτ. διά Μό (Νορβηγία)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Γκόλφο Άζούλη»	57	9921	έφθ. Χόγκ Κόγκ 22 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Γ. Φουντουλάκης	21	2725	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)		έτ. «Μάρινερ Σ.»	54	11077	έφθ. Αμέρειαν 24 Σεπτ.
ΑΓΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ		Άχ. Χαλκούπης	56	7989	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΓΓΚΥΡΑ		έτ. «Πιούνινθέρσαλ»	46	1892	άνεχ. Πειραιά 16 Σεπτ. διά Πάτρας
ΑΓΓΛΑΙΓΑ		έτ. «Φράνκο»	38	1333	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΓΗ		έτ. «Καρένα»	47	4479	άνεχ. Λιμπρειδί 12 Σεπτ. δι' Αμπιτζάν
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Ελικώνη»	69	10121	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 20 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ		έτ. «Αύλις»	35	3724	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ		έτ. «Άπης Νικόλας»	56	8411	άνεχ. Λαυστού 10 Σεπτ. δι' Αγγίλιαν
ΑΔΩΝΙΣ		έτ. «Αδωνις»	59	12180	άνεχ. Γενόβαν 22 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		Ζαχόρης - Βασιλάς	44	1545	διπλής Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Πρέδεζα
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ		Σιγάλας - Πλατής	31	2992	έφθ. Χαρτλεουηλ 15 Σεπτ.
ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Μαρφουντάντα»	52	6333	άνεχ. Πούλη Μπούκομ 24 Σεπτ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΘΑΝΑΣΙΑ		έτ. «Γκροκόπη»	46	4984	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΘΕΝ		έτ. «Αστρα Μαρινέρο»	51	2699	διπλής Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Τρίπολιν
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλομαρη»	59	8132	άνεχ. Ζακάρτα 18 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Τρανσπασιφίκη»	56	2863	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΪ'		Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερικής	53	3575	διπλής Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΘΛΟΝ		έτ. «Ωκεανία»	59	9010	άνεχ. Νακάλα Ρομπίν 20 Σεπτ. διά Κούρε
ΑΘΩΣ		έτ. «Αθλος»	45	13576	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ		έτ. «Αθως»	69	10008	εις μεσοπλήρωσιν
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ		έλλην. ουμφέροντα	69	9000	έφθ. Βρέμπν 19 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ		έτ. «Σπηντγουελ»	69	9400	
ΑΙΓΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έτ. «Κάμεβες»	53	12296	έφθ. Βαλτιμόρων 24 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΣ ΦΑΙΗΘ		έτ. «Σπηντγουελ»	69	9400	έφθ. Γιαδάτο 22 Σεπτ.
ΑΙΓΓΙΤΟΣ		έλληνικο ουμφέροντα	69	9000	εις μεσοπλήρωσιν
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.	45	3805	άνεχ. Ρίτερνταμ 19 Σεπτ. διά Λατάκια
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Κρέων»	51	7802	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΙΤΩΛΙΑ		έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ»	62	11063	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΙΤΩΛΙΣ		έτ. «Σαρόνικη»	61	14431	άνεχ. Λός Αντελέσε 16 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ		έτ. «Μοράνια»	57	9175	άνεχ. Κολόπου 16 Σεπτ. διά Βίλιγκτον
ΑΚΡΩΤΗΡΙ		έτ. «Αντρια»	57	2332	άνεχ. Βενετίαν 6 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		έτ. «Σπυγουαΐς»	52	1534	άνεχ. Απανα/λάγκος 24 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		Θ. Παπαδημητρίου	48	8783	άργει Πειραιά από 1 Ιαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		έτ. «Αλεμάτη»	59	9735	έφθ. Γουαμπά 4 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Πειραιά από 1 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II		έτ. «Ηλίος»	55	8280	άνεχ. Αδελαΐδα 9 Σεπτ. δι' Ερυθράν θάλασσαν
ΑΛΕΞΙΑ II		έτ. Τσουρινάκη	39	3375	έφθ. Αλεξανδρειαν 18 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		έτ. «Μορτέρο»	47	1597	διπλής Τσουρινάκη πολιν 23 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ		έτ. «Εμπρός»	54	7234	έφθ. Γενόβαν 21 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΩΝΗΡ		έτ. «Αλιάκμων	58	9818	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ. διά Σικάγο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Αλιάκμωνιν	57	8192	έφθ. Γενόβαν 21 Σεπτ.
ΑΛΙΑΡΤΟΣ		έτ. «Αργύρη - Ελλάς»	56	8192	έφθ. Σαν Λουι (Ρόν) 24 Σεπτ.
ΑΛΚΑΝΗ		έτ. «Ραιμπόνου»	60	9959	άνεχ. Γκουαμάς 7 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΚΥΩΝ		έλλην. ουμφέροντα	23	1200	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΛΚΥΩΝ		έτ. «Σπυγουαΐς»	53	1886	άνεχ. Τέανα 22 Σεπτ. διά Ντουάλα
ΑΛΜΑΡ		έτ. «Αλκυωνία»	49	5049	άνεχ. Τομπα 9 Σεπτ. δι' Αντραράλαν
ΑΛΜΠΑ		έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	άνεχ. Ντακάρη 19 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΑΛΛΕΜΠΙΑΡΑΝ (δ.)		έτ. «Λαστροντεάσο»	42	6967	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 21 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΑΛΟΥΕΤ		έτ. «Τάνκεο Φασιλίτις»	53	12897	άνεχ. Σεντελίτη 17 Σεπτ. διά Λά Σκίρα
ΑΛΤΑΙΓΡ (δ.)		έτ. «Κορίνθια»	53	4509	άνεχ. Ραθένον 19 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΛΦΑ		έτ. «Κάνοντους»	50	10426	άνεχ. Τεργεστόν 23 Σεπτ.
AMAZON		έτ. «Στελάλη»	39	1830	άνεχ. Ραθένον 18 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΑΜΑΛΙΑ		έτ. «Ακαρνανία»	48	5021	άνεχ. Τακοράντι 20 Σεπτ. διά Γενόβαν
ΑΜΑΡΥΛΑΙΣ		έτ. «Ιδινον Ρουάνο»	49	2166	έφθ. Σφαρ 18 Σεπτ.
ΑΜΒΕΡΣΑ		έτ. «Μαρσέντα»	56	8959	έφθ. Λιβερπούλ 15 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (λάινερ)		έτ. «Άργκο»	58	4230	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΑΜΟΡΓΟΣ		έτ. «Ελλ. Γραμ. Αμερ.	52	19904	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΑΜΠΕΛΟΣ		έτ. «Σπυγουαΐς»	47	1514	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΜΥΝΑ		έτ. «Πόλες»	47	2193	άνεχ. Απανα/λάγκος 14 Σεπτ. διά Γενόβαν
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ		έτ. «Αυμνα»	47	3809	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΜΟΙΩΝ (δ.)		έτ. «Μινί Ζίπη»	45	5833	έφθ. Βαλένθια 22 Σεπτ.
ΑΝΑΣ		έτ. «Πτκλάκι»	58	12772	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Αναξ»	55	8519	άνεχ. Μπαγιόν 25 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ		έτ. «Μίντγουεστο»	59	7965	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Ροστόκ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ζ. Λ. (δ.)		Θ. Εύσταθιου	52	2039	έφθ. Μπορτόν 15 Σεπτ.
ΑΝΑΡΟΜΑΧΗ		έτ. «Ανατόλιαν»	52	12525	διπλής Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. δι' Ήοτχαμ
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (δ.)		έτ. «Κανονούς»	45	6712	εις Σουέζ από 25 Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ		έτ. «Νόρθ Γουέστερ»	57	11978	άνεχ. Βομβάν 21 Σεπτ. δι' Αιλ όφ Γκραίν
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Ιντερδρόσιον»	69	21399	διπλής Παναμα 6 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)		έλλην. ουμφέροντα	69	21417	διπλής Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΕΜΩΝΗ		έτ. «Ενομένα»	69	109400	εις Ναγκασάκι ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΕΤΤΑ		έτ. «Ανέττο»	54	7144	έφθ. Βομβάν 16 Σεπτ.
ΑΝΖΙ (δ.)		έτ. «Αναδίς»	61	21824	έφθ. Βηρυτόν 17 Σεπτ.
ΑΝΝΑ		έλληνικο ουμφέροντα	47	2287	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Κ.		έτ. «Κάστορ»	49	4933	εις Νεαρούς όποι 18 Αρι.
ΑΝΝΑ · ΜΑΡΙΑ		έτ. «Στάρκο»	47	2111	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 23 Σεπτ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.		έτ. «Σιμάρπα»	57	5668	έφθ. Βηρυτόν 25 Σεπτ.
ΑΝΝΑ Π. Κ.		έτ. «Μαράστορ»	47	5932	άνεχ. Αμέρειαν 23 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΝΙΤΑ		έτ. «Εφ. Ναβδάλη	48	4804	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Αύγ. διά Σαιγκόν
ΑΝΝΟΥΛΑ		έτ. «Διαμιάντω»	53	2220	άνεχ. Λουαντα 23 Σεπτ. διά Σέτες
		έλληνικά ουμφέροντα	47	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς

ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	12113	έφθ. Μπαντάρ Μαχοάκρη 22 Σεπτ.
ΑΝΤΖΕΑ	έτ. «Μαρκοβίστα»	52	1384	έφθ. Μασσάσια 23 Σεπτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	έτ. «Άγγελικά πτερά»	58	9585	έφθ. Λιθερόπουλ 22 Σεπτ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Άγγελικα Δυνάμεις»	59	9584	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 19 Σεπτ. δι' 'Αννάμπα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	έτ. «Άγγελικη Προστασία»	63	20625	έφθ. Βερακρούζ 23 Σεπτ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριαννα»	57	12558	άνεχ. 'Αμερέρσαν 10 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρη
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαροελόζ»	59	24716	άνεχ. Πούλο Μπούκων 29 Ιουλ. διά Μπιτούγκ
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φιλία»	49	7832	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	46	2957	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. Ειρήνη	61	14985	έφθ. Μαρικίον 24 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	έτ. «Πλανάρχαντς»	38	1832	άνεχ. Λιθερόπουλ 19 Σεπτ. διά Κή Γουέστ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	50	2167	άνεχ. Σαντ Τζώ (Ν.Β.) 17 Σεπτ. διά Βρέμην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Σωτήρας»	61	15353	άνεχ. Κόμπη 4 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Άντωνυ»	59	6841	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΑΟΥΡΟΡΑ II	έτ. «Βαλενσίανα»	61	10952	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Σεπτ. διά Νορβηγίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ ΙΙ (δ.)	έτ. «Ερίττα»	57	22479	έφθ. Λειδοεσ 21 Σεπτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκάριτες»	61	11122	διπλής Ναναμά 3 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	49	1502	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ	έτ. «Παρνέα»	67	16210	διπλής Ναναμά 12 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «Επόλικα»	34	1695	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 22 Σεπτ. διά Σαφάγκα
ΑΡΓΟΛΙΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Άργολις»	56	8823	άνεχ. Γιαδάτα 12 Σεπτ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Οσεανφάλιγκ»	61	13553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ II	Δ. Βοιλάδας κ.λ.π.	49	1076	άνεχ. Τάμπα 23 Σεπτ. διά Νορβηγίαν
ΑΡΓΩ	έτ. «Άργω»	64	2763	έφθ. Ναγκούγια 20 Σεπτ.
ΑΡΗΣ	έτ. «Αστρο Ασεντέντε»	47	7173	άνεχ. Σάν Μάρκος 'Αιλαντ 26 Αύγ. διά Πουαδάν
ΑΡΙΑΔΗΝ	έτ. «Μαργκουάρντια»	52	12323	άνεχ. Τζακάρτα 21 Αύγ. δι' 'Αμερέρσαν
ΑΡΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	έτ. Λιμπρασάρ	69	9070	έφθ. Κωντάντζαν 22 Σεπτ.
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Ναβιγκέισον»	57	12538	διπλής Κων) πολιν 23 Σεπτ. διά Αύγούσταν
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Κανιόπους»	57	11897	έφθ. Ινδεργκόρντον 22 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Καστελτάουνη»	46	7783	έφθ. Ναγκούγια 20 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μεντόμιο»	58	10226	άνεχ. Σάν Μάρκος 'Αιλαντ 26 Αύγ. διά Πουαδάν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Ησηκοτ»	40	5488	άνεχ. Τζακάρτα 21 Αύγ. δι' 'Αμερέρσαν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Πίλνδος»	68	10008	έφθ. Κωντάντζαν 22 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΑ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωας»	45	8422	διπλής Κων) πολιν 24 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ	έτ. «Κλέασος»	51	9942	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ ΕΥΛΑΣ	έτ. «Άστρο Ρεινάντε»	54	5129	άνεχ. Αιμοτερνταμ 13 Σεπτ. διά Παραμαρίπο
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Εξδρόμιοις»	57	6452	άνεχ. Ντακάρ 17 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΙΣΤΙΠΠΟΣ	έτ. «Πινδαρος»	69	10000	εις Τόκιο ύπο συμπληρωσιν
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΔΟΣ	έτ. «Ιωαννίτσα»	40	5419	άνεχ. Θέσσαλα 22 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Πανασερένα»	58	9000	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	50	8865	έφθ. Γένοβαν 17 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΑΙΔΗΣ	έτ. «Λύρενς»	47	6780	άνεχ. Τεγκέλ 11 Σεπτ. διά Ταντζιούγκ Πριόδη
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Άστρο Μαρίνο»	45	7351	άνεχ. Φραντάουν 15 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Νάθες Τρανδοσεαν»	60	10710	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ομποσι»	59	9000	έφθ. Βιλεκιέρ 18 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Μαρβιτράνη»	56	10093	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΝΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	59	10689	έφθ. Μαρμουνγκάο 20 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΑΝΗΣ ΕΥΛΑΣ	όδ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	έφθ. Σάο Ράκ 24 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «Οσεάνικα Γαλάτε»	57	10652	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	έτ. «Κονζάρο»	57	10645	ύπο παραλαβήν
ΑΡΙΩΝ	έτ. «ΘΕΤΙΣ Κ.» ώς μετωνομάσθιν	50	2339	ίδης 'ΘΕΤΙΣ Κ.' ώς μετωνομάσθιν
ΑΡΜΑ	έτ. «Άσοια»	58	9364	άνεχ. Νεάπολιν 24 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Ευπρός»	43	2905	διπλής Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άρμονιά»	61	9443	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΑΡΟΣ	έτ. «Άλεια»	48	3783	άνεχ. Πόρτ Σουετεγκαμ 30 Αύγ. διά Σαγκάνην
ΑΡΣΕΝΑΛ	έτ. «Σαρετάνη»	48	3675	έφθ. Μένα 'Αχαρντι 23 Σεπτ.
ΑΡΤΑ	έτ. «Σηγουαΐς»	55	1875	άνεχ. Καζαπλάνκα 15 Σεπτ. δι' 'Οράν
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «Άρτεμις»	50	8785	άνεχ. Καράτοι 3 Αύγ. διά Περοκόν Κόλπον
ΑΡΤΕΜΙΣΙΑ	έτ. «Εσπείοια»	62	15781	άνεχ. Ντώρηπαν 3 Σεπτ. διά Σαβόνα
ΑΡΤΕΜΩΝ	έτ. Άλ. Βερνίκος	69	10500	εις Στεττίνον ύπο συμπληρωσιν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Αρχανγγέλη»	63	15983	έφθ. Μορμουνγκάο 20 Σεπτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Ασωματο»	60	10142	έφθ. Σάο Ράκ 24 Σεπτ.
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «Ολύμπους»	66	16142	άνεχ. Ναούρου 22 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «Ζέπαγκους»	68	25755	έφθ. Βιρτούτον 7 Σεπτ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Ντέλ Καριμ»	51	15961	άνεχ. Νέαν Υόρκην 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Αστροβαλέτωρ»	51	2284	άνεχ. Θέσσαλη 14 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αντελέχιανη»	51	7594	έφθ. Μαλάγα 22 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «Πανορμίπην»	54	5605	έφθ. Κολόρηπο 18 Σεπτ.
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «Σανχερερουβείμ»	48	1955	προσφέραν εις θέσιν 22.20 Β - 16.40 Δ 13 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ανναλίζα»	39	1007	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Αλάντε»	48	2577	άνεχ. Πόρτ Σουετεγκαμ 9 Σεπτ.
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Αλάντεινης»	47	2465	διπλής Κων) πολιν 20 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΣΠΑΣΙΑ	Γκούμας	51	4177	άνεχ. Χάρηπον 22 Σεπτ. διά Νάντην
ΑΣΤΕΡΙΣ	έτ. «Αλάντε»	51	2959	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Ασάλιν»	56	6156	έφθ. Τζιμπούτι 20 Σεπτ.
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	55	1935	άνεχ. Κων) πολιν 10 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Σηγουαΐς»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΤΙΝΤ	Μ. Βέττας	65	1365	έφθ. Χάιφα 24 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «Βλαμανί»	55	1962	άνεχ. Ανάκονα 10 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «Στάρ»	63	15985	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 19 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Αναζ»	58	9724	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 16 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΣ ΕΝΤΕΡΗΡΑ'ΙΖ (δ.)	έτ. «Ατλας»	52	11730	άνεχ. Μπάλια Μπλάνκα 23 Σεπτ. διά Λέγκορν
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Άτρωτος»	53	13675	έφθ. Κοατζακόλος 18 Σεπτ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Βλάιμ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Ντουμάρι 6 Σεπτ. διά Μπατάνγκας
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «Εύροσιπνηκ»	53	6160	έφθ. Μπριούμπαιν 24 Σεπτ.
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «Μαργκουάρντια»	49	12305	έφθ. Μπιωμόντ 24 Σεπτ.
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Μαίανδρος»	49	1132	άνεχ. Πειραιά 18 Σεπτ. δι' 'Ειθονμασουθ
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Σηγουαΐς»	48	1501	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΥΡΑ	έτ. «Σηγουαΐς»	54	1747	έφθ. Μασσαλίαν 21 Σεπτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Μεντιτερράν. Φρούτ»	53	1028	άργει Πειραιά ώπο 20 Μαΐου 1968
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «Αφοβος»	68	35477	άνεχ. Χάιπτον ρόδης 22 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
ΑΧΑΪΚΑ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αχάϊκα»	49	2574	διπλής Μπρούνομπουτελ 21 Σεπτ. διά Χάιφα
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «Πιπλεύς»	65	21505	άνεχ. Γκέραλτον 25 Σεπτ. διά Φρημάντλ
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάντε»	60	30347	άνεχ. Μένα Σαούδ 12 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «Λαυνίντο»	41	5295	έφθ. Κωνοτάντζαν 27 Αύγ.
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδινογιάννης	56	21693	ύπο παραλαβήν
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Κάλφορος Άλου»	62	10741	έφθ. Γιοκασιού 20 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Μάνγια»	43	5331	έφθ. 'Αμπιτζάν 17 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΗΣ ΑΝΝΑ· ΜΑΡΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Τρανοσοσεάνικ»	56	21716	άνεχ. Βοστώνην 24 Σεπτ. διά Χάιφα
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.)	έτ. «Θεμιοτοκλήπη»	27	16435	άνεχ. Νεάπολιν 17 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. Γουόρλαντ Μπρίλιανσ.»	59	43373	έφθ. Μπρούνομπουτελ 23 Σεπτ.
ΒΕΓΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνιοπους»	58	20958	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μαχοάκρη
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «Βελμπα»	47	1998	έφθ. Μαλάνια 19 Σεπτ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γουνιβέρσαλ Κάρυκο	55	1892	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαεστρο»	58	13186	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 10 Σεπτ. διά Μπαρχέν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «Ναυαρίνον»	49	2334	έφθ. 'Αμπιτζάν 15 Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	έτ. «Βιονίνια»	57	11623	έφθ. Νεάπολιν 15 Σεπτ.
ΒΙΡΜΑ	έτ. «Άστρο Ασουάντε»	54	6132	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Σεπτ. διά Καλλάο
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	54	4923	έφθ. Λονδίνον 24 Σεπτ.
ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ	έτ. «Διδηπτάρι»	56	8416	έφθ. Βενετίαν 10 Σεπτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. «Πυζίς»	59	9374	άνεχ. Κολόμπο 19 Σεπτ. διά Βερακρούζ
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	έτ. «Μποτάπα»	61	18483	άνεχ. Λάς Πάλμας 6 Σεπτ. διά Μένα 'Αχιμαντή
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Γαλήνη»	60	8104	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 17 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν

ΓΑΡΔΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	57	9744	άνεχ. Μπιλμπάο 14 Σεπτ. δι' Αθάναν
ΓΑΡΟΥΩΔΙΑ	έτ. «Αστρομπέλο»	37	5613	άνεχ. Γκιζόν 23 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΓΕΡΑΝΙΑ	έτ. «Γαληνή»	56	6424	άνεχ. Ντώρμπαν 8 Σεπτ. δι' Ισπανίαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Ελληνικά» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Θεούντα 17 Σεπτ. δι' Αλεξανδρείαν
ΓΕΩΡΓΙΑ	έτ. «Αντεμινά Σέβενη»	52	2824	άνεχ. Μονφαλκόνε 22 Σεπτ. διά Λάτοι
ΓΕΩΡΓΙΑ	Δρονγιτης - Χατζοπούλου	20	1112	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «NEK»	60	22699	άνεχ. Πόρτλαντ (Με.) 16 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Β. Λιθανος	51	7564	έφθ. Αμμόκωντον 8 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1529	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	61	19152	άνεχ. Φλώσιγκ 5 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Αθέ Μαρία»	62	16765	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Αύγ. δι' Ιμμιγχαμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωας»	48	10928	άνεχ. Νονδίνον 25 Σεπτ. διά Χαδρόνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	έτ. «Δημητρα»	39	6713	εις 11.24 B - 11.24 A 3 Σεπτ. διά Χοντάγκουα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. «Μίνωας»	58	16697	έθφ. Χάρηκ «Αίλαντ 20 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Ενοενάντα»	56	8818	άνεχ. Πεναγκ 23 Σεπτ. δι' Αμμέρεαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάροντιο»	68	9070	άνεχ. Νιούκαστολ (Άντρ.) 4 Σεπτ. διά Περού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Ανδρεόδης»	43	7176	άνεχ. Σφάξ 22 διά Νέαν Καρβάλην
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γκόλφορς»	57	12729	άνεχ. Βοστώνη 17 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κονκούιστα»	60	41982	άνεχ. Μένα «Αχαμάντι 14 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Χουμονίτας»	63	11194	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 23 Σεπτ. διά Κάρλοχαμν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. «Πεντάς»	65	21374	έφθ. Νιούπορτ 15 Σεπτ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	έτ. «Λαναράς»	53	4049	έφθ. Νεάπολιν 25 Σεπτ.
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτ. «Μπαιγιούλενα»	54	3146	άνεχ. Καντίζ 24 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΙΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αστουριας»	52	8129	έφθ. Πόρτο «Αλέγκρε 17 Σεπτ.
ΓΚΑΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Βερίνα»	56	1961	άνεχ. Λονδίνον 17 Σεπτ. δι' Ασυντόνη
ΓΚΙΚΑΣ	έτ. «Ρεινάτε»	61	29333	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Αύγ. διά Πόρτο Σουδάν
ΓΚΛΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πινδος»	48	2358	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΓΚΛΟΥΡΙ	έτ. «Μαρβαλόρια»	58	19231	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΓΚΟΘΙΚ - ΠΡΙΝΣ	έτ. «Αντζελικ»	52	2048	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Καναδά
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΤ	έτ. «Πάρνων»	55	1965	άνεχ. Χάιφα 19 Σεπτ. δι' Ασυντόνη
ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αστροκαριτσα»	30	3011	άνεχ. Ντώρμπαν 4 Σεπτ. διά Ρ γιγέκαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. «Πετρούμαρ»	56	21049	άνεχ. Κόμπη 19 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΓΙΤ	έτ. «Γκόλντντ Κόιν»	52	1961	άνεχ. Βρέμπνη 19 Σεπτ. δι' Άλγεριον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	έτ. «Γκόλντντεν Κρόδη»	68	11148	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Σφάζ
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	έτ. «Γκόλντντεν Λάννη»	69	11580	άνεχ. Σάντος 22 Σεπτ. διά Πόρτο «Αλέγκρε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ	έτ. Γκόλντντεν Φλίς	69	11150	έφθ. Νιού Γουεστμιντερ 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. «Φράγγυκμουτζ»	49	2641	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. «Ολινάρες»	57	9132	έφθ. Μανιλάν 14 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Λίττλ Μπρί»	63	15373	άνεχ. Ντακάρ 28 Αύγ. διά Κίναν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥΣ	έτ. «Λίπτζεντη»	69	24023	εἰς Γκρίνοκ ύπο συμπλήρωσιν
Δ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ρόμπλο ντε Όρο»	62	15381	άνεχ. Σαγκάνη 20 Σεπτ. διά Νότ. Αύστραλιαν
ΔΑΝΑΗ III	Ίω. Λάτοπης	52	11580	άνεχ. Μαυρίκιον 7 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. «Οργανούΐνες»	55	15675	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Σεπτ.
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Θεοπατόρων»	64	16417	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Λόουερ Μπουτσάνων
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Οιλάριου»	61	16417	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β.	έτ. «Ανταίος»	37	2002	άνεχ. Χόρ άλ Αράγια 20 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π.	έτ. «Αγ Παρασκευήν»	43	7359	έφθ. Βενετίαν 24 Σεπτ.
ΔΕΣΠΟΣ	έτ. «Ιόνικ»	44	7265	άνεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΔΕΥΤΕΡΟΝ	έτ. «Μανούπουλον»	37	4989	εἰς Γκρίνοκ ύπο συμπλήρωσιν
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	«Σιντιπάκ Ντεδέλομπεντ»	63	16417	άνεχ. Σαγκάνη 21 Αύγ. διά Μπιντάγκ
ΔΗΛΙΑΝ ΔΗΤΟ (δ.)	«Σιντιπάκ Ντεδέλομπεντ»	64	16417	άνεχ. Πειραιά 18 Σεπτ. διά Γκιζόν
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	«Σιντιπάκ Ντεδέλομπεντ»	61	16417	άνεχ. Λας Πάλμας 23 Σεπτ. διά Νταμπάμ
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Σάντος»	58	9325	άνεχ. Πειραιά 24 Σεπτ. διά Κυνοτάντζαν
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. «Πλά Μάλη»	53	2322	άνεχ. Πειραιά 25 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9326	διπλήθε Εσκούμιντ 7 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Ντάνιάκο»	49	3676	άνεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. δι' Ιμμιγχαμ
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. «Ποργουΐνες»	55	3534	έφθ. Όζκαν 15 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Θεοπατόρων»	56	8782	άνεχ. Σιγκαπούρην 20 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Φιλιάριου»	63	10524	άνεχ. Πουάντη 6 Σεπτ. διά θόρτη ητε Φράνς
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. «Μινέρδα»	44	13488	έφθ. Νέαν Ύόρκην 20 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ	έτ. Κυριακού	38	2996	εἰς Φρήταουν όπο 16 Φεδρ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμπιένες»	52	8790	έφθ. Μιδδλερμπρω 22 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	έτ. Βαρδινογιάννης	58	16277	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Διαμαντά»	42	6946	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 Ιουλ. διά Κίναν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	εἰς Μεράπην όπο 20 Σεπτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ	έτ. «Φούρκον»	22	1754	έφθ. Τέρνινι Ιμμέρες 11 Σεπτ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. «Πάνιονηρ»	43	7260	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 Σεπτ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΔΙΡΟΥΣ II	έτ. «Αστρο Ντικόζο»	59	7801	άνεχ. Πόρτο Βίλα 4 Σεπτ. διά Λά Παλίς
ΔΙΟΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	ίδε «ΚΑΝΑΡΗΣ» ώς μετωνυμάσθ
ΔΩΡΑ (δ.)	έτ. «Πρίγκιπος»	49	11771	έφθ. Αντεν 22 Σεπτ.
ΔΩΡΟΘΕΑ	έτ. «Πλάν - Οσεαν»	25	3297	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Σεπτ. διά Μελθούρνην
ΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρσίμα»	49	4721	
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Αστρο Καστελλάνο»	56	9041	έφθ. Αλεξάνδρειαν 11 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	7850	ύπο παραλαβήν
ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ	έτ. «Ρηνούλα»	43	8292	έφθ. Ειδονυμασούθ 22 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Κ.	έτ. Αφοί Καρμίρη	44	2074	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. Μπιλίντης	48	3269	έφθ. Πειραιᾶ 6 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Μαντόμενη»	49	4841	άνεχ. Ταματάβη 8 Σεπτ. διά Μαυρίκιον
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	έτ. «Θέρρος»	54	7835	έφθ. Μελδούρην 8 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	διπλήθε Παναμάν 11 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Αλυπιον»	52	4392	άνεχ. Μασσαλίον 20 Σεπτ. διά Ντουάλα
ΕΚΤΟΡ	έτ. Σαολάς κ.λ.π.	50	2718	άνεχ. Βρυτότον 9 Σεπτ. διά Ρένι
ΕΛΕΚΤΡΑ	έτ. «Φίλανγη»	52	11963	ύπο παραλαβήν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανινατ»	44	5202	διπλήθε Κων) πολιν 25 Αύγ. διά Βάρναν
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Πιουνάντειν Σ.Ε.»	63	1197	έφθ. Σουντόβαλ 22 Σεπτ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσέλενα»	58	5729	άνεχ. Λονδίνον 12 Σεπτ. δι' Ακαζούτλα
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Εύοινος»	58	2739	άνεχ. Πειραιᾶ 19 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΕΛΕΝΗ	Π. Α. Στεφανπής	39	1742	άνεχ. Ριγιέκαν 15 Σεπτ. διά Γκέλα
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Ανδροία»	48	8430	άνεχ. Κολόμπη 17 Σεπτ. διά Γουαμπόα
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βιότα Ρίος»	52	12228	άνεχ. Μένα «Αχαμάντι 20 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Αλαντζι»	47	2545	άνεχ. Γκάλλε 17 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Μίνωας»	49	11389	άνεχ. Τρίολιν (Λιβάνου) 22 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενημάρι»	58	8523	άνεχ. Πόρτ Λιγκόλν 4 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τούνελ»	46	1680	διπλήθε Μπρούνομπουτελ 6 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	έτ. Δ. Γαδδελέλας κ.λ.π.	46	2271	έφθ. Ραδένων 12 Σεπτ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	έτ. Η. Τουμπούλης	29	2581	άργει Πέραμα άπο 19 Ιουλ. 1967
ΕΛΕΥΣΙΣ	έτ. Κ. Μπάστας & Σία	21	1549	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 23 Σεπτ. διά Γουμπόδα
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Θηρεδία»	47	3596	έφθ. Νέοβοδαν 22 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Αλάντες»	48	2548	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 22 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσόπασιφικ»	56	2862	έφθ. Κολκούταν 1 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Πιουνιβέρσαλ»	43	7989	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΟΡΕΑ	έτ. Τρανσόπασιφικ	62	6666	άνεχ. Αμέρειαν 21 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Αστρο Φίορε»	54	8121	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 22 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. Τρανσόπασιφικ & Γιουνιβ.	60	7293	άνεχ. Χιούστον 3 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	44	7989	

ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΓΩΝΗΡ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	62	6659	άνεχ. Κοοΐν 24 Σεπτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Σεπτ. διά Πόρτ Σουζάν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Μαντράς ρόδς 21 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	44	7989	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαθίμ»	52	2778	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. διά 'Ελλάδα
ΕΛΛΗΝΗΡ ΗΡΩΣ	έτ. «Γιουνιθέρσαλ»	57	7068	άνεχ. Κουβάτα 19 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Τσιταγκόκ 24 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	άνεχ. Μπέιρα 23 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	Τρανσπασιφικ.	56	7510	άνεχ. Ντάρμπαν 22 Σεπτ. διά Χιούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	Τρανσπασιφικ.	56	7510	έφθ. Ντακάρ 20 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Ντάρμπαν 11 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσπασιφικ»	57	7063	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7254	άνεχ. Μονρόδια 20 Σεπτ. διά Ντάρ-ές Σαλάμ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7208	άνεχ. Αμπιτζάν 9 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΗΝΗΣ (λάινερ)	έτ. «Μαρφουέρτζα»	32	18564	άνεχ. Βοσπόνην 19 Σεπτ. (κρουαζιέρα)
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Κανάρης»	55	8021	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Αύγ. διά Βοσπόνη
ΕΛΣΙΣ	έτ. «Ελληζ Ι»	52	1961	διπλήθε Μπρούνημπουτελ 11 Σεπτ. διά Κάρλοσαντ
ΕΛΟΝΑ	Κ. Εύσταθιον	25	4004	άνεχ. Λονδίνον 24 Σεπτ. διά Γαλάται
ΕΛΠΙΔΑ	έτ. Ρέα	56	8377	άνεχ. Μόζι 15 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Αύτρο.)
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Ποππῆς & Ν. Κουκουνᾶς	46	3472	έφθ. Χόκη Κόκη 20 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Σπάδιμπολι»	54	1599	έφθ. Σετουμπάλ 22 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ Π.	έτ. «Πρίντεζη»	38	2265	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΜΕΡΑΛΔ	έτ. «Ιουνάιτεντ Μαρίτ...»	46	4119	έφθ. Σπέτζια 20 Σεπτ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Εμμα»	48	3932	άνεχ. Γένοβαν 22 Σεπτ. διά 'Αλεξάνδρειαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	άνεχ. Ρότερνταν 22 Σεπτ. διά Μπόννυν
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Μάρφο»	56	10529	διπλήθε Τιμπετς Πόιντ 22 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΕΝΟΤΗΣ	έτ. «Άστροφερέριτο»	54	8146	έφθ. Μπούνημπουρι 24 Σεπτ.
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστέρλελ Βεντουρόζα»	65	37338	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά 'Ιμμιγκαμ
ΕΡΑΤΟ	έτ. «Ικάνμελ»	69	11400	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 15 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΡΓΙΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΗ	Βεντούρης	43	1589	έφθ. Αμμόχωστον 24 Σεπτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	'Ιω. Λάτσης	66	47115	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΕΡΜΗΣ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Μάρφεσολ»	44	2872	έφθ. Τοιδιοβίκια 15 Σεπτ.
ΕΡΟΪΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσομφύντο»	52	15925	άνεχ. Χάρης 'Αίλαντ 23 Αύγ. διά 'Αγγλιαν
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	έτ. «Αργυρος»	42	7073	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 12 Σεπτ. διά 'Ιταλιαν
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλια»	58	12168	άνεχ. Βαλτόμπρην 11 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΕΣΤΙΑ	έτ. «Εστία»	52	7717	έφθ. Ντάρ 13 Σαλάμ 20 Σεπτ.
ΕΤΕΟΚΛΗΣ	έτ. «Ετεοκλής»	57	5574	έφθ. Καράτοι 23 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Σ. 'Ελευθερίδηπον	54	10261	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	51	15800	εἰς Ράς Σαντάτ από 27 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Φράνκο»	67	9854	άνεχ. Ακαπούλοκ 12 Σεπτ. διά Πόρτ όφ Σπαιν
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο 'Ακόρντε»	61	8999	άνεχ. Ντάρμπαν 15 Σεπτ. διά Μπάραν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Αουβλίνον 24 Σεπτ.
ΕΥΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Βίτζες Μοντιάλες»	43	7234	έφθ. Μορουγκάο 19 Σεπτ.
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τούδεμπαρ»	52	9894	άνεχ. Φλώσιγκ 22 Σεπτ. διά 'Ινδιαν
ΕΥΛΑΛΙΑ	έτ. «Καφιρέους»	54	2198	έφθ. Πλότον 17 Σεπτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	57	6132	άνεχ. Ντακάρ 22 Σεπτ. διά 'Ινδιαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	61	6373	άνεχ. Λονδίνον 24 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	61	9659	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάνη Νικδάσση»	56	8985	άνεχ. Χάρης Κόκη 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	60	6288	διπλήθε Παναμά 20 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Σεπτ. διά 'Ακαμπα
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	56	9095	έφθ. Μαυρίκιον 11 Σεπτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	65	9844	άνεχ. Λάς Πάλμας 17 Σεπτ. διά Κίναν
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. «Φελίτσισα»	10	1165	άργει Πειραιάς από 15 'Ιουν. 1968
ΕΥΤΥΧΙΑ	Γ. Τζωρτζης & Κ. Συκιάς	43	7249	άνεχ. Πειραιάς 18 Σεπτ. διά Σίδνεϋ
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Μαρναράνη»	55	5104	έφθ. Κούς Μπαίν 24 Σεπτ.
ΕΦΗΗ	έτ. «Εφηφ»			
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10965	διπλήθε Παναμά 14 Σεπτ. διά Σίδνεϋ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ.	Ζαχάρης - Βασιλάνης	49	1791	έφθ. Χαμίνα 22 Σεπτ.
ΖΩΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμονάτσα»	53	15899	άνεχ. Χόρ όλ 'Αμαγιά 16 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρθέλλα»	57	10173	άνεχ. Πούλο Μπούκον 26 'Ιουλ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αδελφόποται»	52	11901	άνεχ. Ντακάρ 6 Σεπτ. διά Κίναν
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελίρε»	57	9060	άνεχ. Ντακάρ 15 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Σεπτ. διά 'Αμβούργον
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1889	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 9 Σεπτ. διά Δανίαν
ΗΡΑΚΛΗΣ	έτ. «Νάταλα»	47	7173	άνεχ. Καζαμπλάνκα 23 Σεπτ. διά Πειραιά
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66	21347	άνεχ. Φρημάντλ 14 Σεπτ. διά Κίναν
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14518	έφθ. Σεμαίνους 13 Σεπτ.
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Ευδοία»	57	12629	άνεχ. Πόρτ Κανάθεραλ 12 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΘΕΛΗΣΙΣ	έτ. «Ισόπτη»	59	12149	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 19 Σεπτ. διά 'Εμδεν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Φανταντόρ»	44	7258	άνεχ. Σιμονοσέκι 21 Σεπτ. διά Τσινθαγκτάο
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλής»	57	1325	έφθ. Γάνδιν 21 Σεπτ.
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Λ.	'Αφοι Λάπι	50	1507	έφθ. Βάροι 6 Σεπτ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ	έτ. «Μοκορόνα»	61	16561	άνεχ. Γένοβαν 23 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15982	άνεχ. Σπάταλ 22 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδώνια»	58	15895	άνεχ. Βανκούβερ 22 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	Έλλην. Δεζμανενοπλοία	50	8255	άνεχ. Πειραιάς 8 Σεπτ. διά Θεσσαλίαν
ΘΕΤΙΣ Κ.	X. Καλαφάτης	50	2339	διπλήθε Κωνιώπολιν 17 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΘΕΩΡΙΣ	'Αγγελάκης	38	3581	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	έφθ. Αλεξάνδρειαν 14 Σεπτ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Ναυαμάσσα»	46	1988	έφθ. Λάς Πάλμας 24 Σεπτ.
ΘΥΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	έτ. «Γκραϊτοία»	65	40043	έφθ. Μάλταν 22 Σεπτ.
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρουνέστρο»	53	2969	διπλήθε Μπρούνημπουτελ 8 Αύγ. διά Ρίγα
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καρυκοισσόνες»	69	10750	εἰς Σάντερλαντ υπό συμπλήρωσιν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Ιάσων»	51	2071	εἰς Πειραιάς από 10 Δεκ. (επισκευα)
ΙΖΩΜΠΕΛ	έτ. «Τζένερολ. Κάρριερεψ»	57	9746	άνεχ. Μόζι 20 Σεπτ. διά Θιλιππίνες
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ούλιοσσες»	68	9000	έφθ. Σιγκαπούρην 22 Σεπτ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειεύνη»	68	11670	έφθ. Βανκούβερ 22 Σεπτ.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέάς 'Ιντερπορτεάνικας	69	11300	έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Αύγ.
ΙΔΙΟΝ	Σαρδάς - Ποπαδέλης	48	3514	άνεχ. Τερέσποντ 30 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν
ΙΝΔΟΥΝΗΣΙΑ (δ.)	Έλλην. Δεζμανενοπλοία	52	8633	έφθ. Σουάμπα 22 Σεπτ.
ΙΝΔΟΥΝΗΣΙΑ I. (δ.)	Έλλην. Δεζμανενοπλοία	53	9056	άνεχ. Τζακάρτα 28 Αύγ. διά Πλατζού
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνος»	48	2079	διπλήθε Μπρούνημπουτελ 16 Σεπτ. διά Ροοσόκ
ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ	έτ. «Βιανκοάντε»	49	1991	έφθ. Ρότερνταμ 20 Σεπτ.
ΙΣΠΑΧΑΝ	I. Βασιλείου	43	1082	άνεχ. Βαλένθια 6 Σεπτ. διά Γκάντια
ΙΤΑΛΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	6749	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Κωνιώπολιν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ροζαντόρ»	50	5305	άνεχ. Αγ. Φραγκίουκον 17 Σεπτ. διά Μανιλάν
ΙΩΑΝΝΑ	N. Χονιώτης	48	2340	διπλήθε Κωνιώπολιν 18 Σεπτ. διά Πειραιά
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. Ν.Ε.Κ.	45	9918	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ B. (δ.)	έτ. «Βανούκος»	56	12230	άνεχ. Μπόφαλο 21 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ	'Αγγελάκης κ.λ.π.	38	4740	έφθ. Μομπάσα 13 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Συνόδης»	48	1845	άνεχ. Κολόμπα 21 Αύγ. διά Κίναν
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	άνεχ. Ντουνγκούν 14 Σεπτ. διά 'Ογκισίμα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Εσδίκα»	55	8799	άνεχ. Λιβερπούλ 24 Σεπτ. διά 'Αμβούργον
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Ελενη»	59	2746	έφθ. Πειραιά 14 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10890	έφθ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 17 Σεπτ.
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Νοβεγκάντε»	52	10160	άνεχ. Βενετίαν 17 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ	έτ. «Άστρο Τριντέντε»	49	7612	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Σεπτ. διά Μπιτούγκ
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. «Μαρντεύτο»	60	10890	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Σεπτ. διά Κή Γουέστ
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	έτ. «Μαρπάρεντ»	48	7548	έφθ. Τζακάρτα 18 Σεπτ.
ΚΑΛΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερες»	60	14076	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Σεπτ. διά 'Αλγέριον
ΚΑΙΤΗ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα»	14	1148	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΛΛΙΔΩΡΑ	έτ. «Καλλιδώρα»	42	2697	διπλήθε Μπρούνημπουτελ 14 Σεπτ.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «Ιντάστριας»	55	11798	εις Φλωσιγκ ἀπὸ 26 Ιουλ. (ἐπιοκεναι)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ.	έτ. «Άστρο Ναβέρα»	55	6133	άνεχ. Κολόμπι 5 Σεπτ. διὰ Νέαν Υόρκην
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	N. Μιχαλος & Υιοι	44	7249	ἔφθ. Τσαρλεστον 22 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Αίλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Σιγκαπούρην 1 Σεπτ. δι' Ιταλιαν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδέν»	51	7154	ἔφθ. Γενοβαν 21 Σεπτ.
ΚΑΛΥΨΩ	έτ. «Κάλυμνος»	50	1518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άνεχ. Μαυρικιον 18 Σεπτ. δι' Αγγλιαν
ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λουνά»	49	11771	άνεχ. Πειραιᾶ 15 Σεπτ.
ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ	έτ. «Ηοτ Μεντιπεράνεαν»	53	1548	ἔφθ. Κων(υ) πολιν 15 Σεπτ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπι Σουνίον»	64	1763	ἔφθ. Βιρτζόν 22 Σεπτ. διὰ Θεο) νίκην
ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπι Φαιστός»	62	1551	άνεχ. Πόρτ Σουέτεγκαμ 31 Ιουλ. διὰ Σαγκάνη
ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος	48	1953	άνεχ. Μαντράς 16 Σεπτ. διὰ Σουέζ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ.	Άφοι Τουρινάκη	36	4031	άνεχ. Ναούρου 18 Σεπτ. διὰ Φρημάντλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Πιουνάντεν Μπαλκ.»	67	16098	«Πιλθή Εσκούμινς 9 Σεπτ. διὰ Μη. Αὔρες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Άλαφούζος»	68	9070	άνεχ. Φρημάντλ 21 Σεπτ. διὰ Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	«Γκλόμπαλ Μπάλκ Κάρ.»	68	24801	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 6 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Αστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Πόρτ Αλέγκρε 24 Σεπτ. διὰ Τεργέστην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράσος»	51	3870	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	46	2103	ἔφθ. Νέαν Όρλεάνην 23 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κρεκετίς»	50	4876	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Σεπτ. διὰ Λισσαδῶνα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Οσεάνικ Μπάλκ»	68	24668	άνεχ. Τοίμπα 17 Σεπτ. διὰ Χιούστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ολυμπος»	68	15355	ἔφθ. Μουροράδ 16 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλιμεναρ»	67	24734	άνεχ. Βιλέλιασκοφεν 2 Σεπτ. διὰ Γκαμπόν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πελνανιον»	62	18410	άνεχ. Ναγκόρια 17 Σεπτ. διὰ Σαν Χουάν (Περού)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ	έτ. «Σπή Ηγκλ»	69	9070	άνεχ. Καζαμπλάνκα 9 Σεπτ. διὰ Μένα Αχμαντί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Αστροπρότεκτωρ»	58	16357	άνεχ. Ντώρμπαν 28 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ	έτ. «Πιουνάντ Τσάρτερικ»	66	16164	άνεχ. Μομπάσα 19 Σεπτ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Παρνάδο»	59	21854	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκασσάς	46	4576	έφθ. Κολόμπι 18 Σεπτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	49	1528	άνεχ. Βιζαντινά 18 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Μασεπίκο»	50	7622	άνεχ. Βιζαντινά 18 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Μαρμπράδα»	49	7591	έφθ. Βιζαντινά 18 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Σάντα Σεοίλια»	60	8717	έφθ. Βιρτζόν 10 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Δ. ΓΕΡΟΝΤΑΣ (δ.)	έτ. «Γεροντίνα»	51	8864	άνεχ. Βομβάν 21 Σεπτ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Ιουν. διὰ Σαγκάνη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΓΚΑΛ	έτ. «Ιντερ. Σ. Τρέιντερς»	62	9229	άνεχ. Βενετίαν 24 Σεπτ. διὰ Τακοράντι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.)	έτ. «Σόλιζ»	53	11164	άνεχ. Μένα Αχμαντί 19 Σεπτ. διὰ Βενετίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΣΗΣ	έτ. «Γιούτη»	44	5184	έφθ. Αντεν 19 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μπράιτ Στάρ»	47	9956	διπλήθε Παναμάρ 18 Σεπτ. διὰ Κουΐνανα
ΚΑΡΟΛΟΣ	M. & Θ. Κιούσσογλου	54	2408	άνεχ. Σιδνεύ (Ν. Σ.) 23 Σεπτ. δι' Αμοτερνταμ
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ζαδέν»	47	8288	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 Σεπτ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Ακτίς»	68	25168	διπλήθε Παναμάρ 10 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΚΑΣΙΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	Άφοι Βασιλιάδη	22	1584	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Αγιομόντε»	51	9936	έφθ. Χάμπιον ρόδες 24 Σεπτ.
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Βασιλικά»	53	1901	έφθ. Σάν Χουάν (Π. Ρ.) 12 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2351	διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 7 Σεπτ. διὰ Καλαμάτα
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνονους»	60	10494	άνεχ. Πιοκοχάμαν 6 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΤΕ Ν. Λ.	έτ. «Κρέθωνη»	51	2373	άνεχ. Νέαν Υόρκην 23 Σεπτ. διὰ Καλλάο
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	έτ. «Λούζα»	65	18723	άνεχ. Μπρέμερχρφεν 15 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	Άφοι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Σεπτ. διὰ Μπανάνα
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Ενοάδιν»	54	11401	άνεχ. Σαλβαδόρ 21 Σεπτ. διὰ Φορταλέτος
ΚΕΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Κοζανίτας»	56	1082	άνεχ. Γένοβαν 23 Σεπτ. διὰ Κροτόνε
ΚΕΙΠ ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Ηοτ Μεντιν. Τραν.»	55	1518	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Σαρόντιοι»	57	9075	έφθ. Ντώρμπαν 22 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ	έτ. «Κο. Βεντούρα»	62	10494	έφθ. Παναμάρ 21 Σεπτ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκοι»	44	5069	άνεχ. Βαλένθια 13 Σεπτ. διὰ Κουΐνερο
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδέν»	47	2126	άνεχ. Βαλένθια 13 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Πεντόντο»	48	4030	διπλήθε Οζάκαν 6 Σεπτ. διὰ Μίανερο
ΚΙΡΚ ΑΙΓΑΙΕΥΣ	M. Νοικός	62	10860	άνεχ. Βαλένθια 3 Σεπτ. διὰ Μασσόδονα
ΚΙΡΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θοεύες»	56	8362	έφθ. Ναγκόρια 21 Σεπτ.
ΚΙΡΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κιγκ Θήρας»	57	9153	έφθ. Ντουλούθ 12 Σεπτ.
ΚΙΡΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Μίνωαν»	63	15740	άνεχ. Σαντάντερ 14 Σεπτ.
ΚΙΡΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	58	11156	άνεχ. Οζάκαν 21 Σεπτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΙΜΟΛΟΣ	έτ. «Ζαδέν»	63	15378	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 Σεπτ. διὰ Μη. Αὔρες
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώπτη»	39	4866	άνεχ. Τοίνινταντ 16 Σεπτ. διὰ Μόντρεαλ
KINI (δ.)	έτ. «Κίνη»	61	16025	διπλήθε Ντόβερ 4 Σεπτ. διὰ Περοικόν Κόλπον
ΚΙΡΙΝ	έτ. «Καλμάρ»	6.	25409	άνεχ. Καζαμπλάνκα 14 Σεπτ. διὰ Ρουέν
ΚΛΑΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	66	9844	έφθ. Λίθερπουλ 19 Σεπτ.
ΚΛΕΑΚΗ	έτ. «Άντιγκόνη»	55	8562	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Σεπτ.
ΚΝΩΣΣΟΣ	Κ. Εύθυνιδης	49	2146	διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 21 Σεπτ. διὰ Θεο) νίκην
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Καλιόρα»	58	10034	ύπο παραλαβήν
ΚΟΝΚΕΡΟΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρθενούστο»	56	20825	άνεχ. Πούλοι Μπούκοι 14 Σεπτ. διὰ Μένα Αχμαντί
ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Σῆζετ Ι	48	2159	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΟΡΙΘΙΑΝ	έτ. «Κόρθιαν»	58	9450	άνεχ. Μπείρα 17 Σεπτ. διὰ Λουάντα
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πλόστλαντη	59	10914	άνεχ. Λονδίνον 24 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΟΡΩΝΙΣ	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	46	2361	έφθ. Μούρρας 22 Σεπτ.
ΚΟΣΜΑΣ Μ. (δ.)	έτ. «Βαρθεδόπουλος - Βαριάς»	47	1106	άνεχ. Βαλτιμόρην 10 Σεπτ. δι' Αρούμπα
ΚΟΣΜΑΣ ΙΙ	έτ. «Βιλλαδίζα»	44	7135	άνεχ. Σιρόσας & Σια
ΚΡΕΣΤΑ	έτ. «Κρόνιος»	51	2372	άνεχ. Ελεά Σάκο
ΚΡΟΝΙΟΣ	έτ. «Ελ Σάκο»	48	8610	άνεχ. Μιραμάρη
ΚΡΟΝΟΣ	έτ. «Μιραμάρη»	59	9360	έφθ. Ελλεμέρ Πόρτ 23 Σεπτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Ζαδέν»	46	3648	έφθ. Ρίο Ιανέρο 22 Σεπτ.
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Ζαφίρη»	39	3287	έφθ. Παρανάγκουα 22 Σεπτ.
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	38	2838	έφθ. Αλεξάνδρειαν 19 Σεπτ.
ΚΥΜΑ	έτ. «Κυρά»	45	3794	άνεχ. Βιρτζόν 18 Σεπτ. διὰ Λατάκια
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Άδησ»	56	2032	άνεχ. Θεότα 22 Σεπτ. διὰ Δάντοικ
ΚΥΡΑ ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αλχάιμο»	45	3312	άνεχ. Χόκ Κόκ 15 Σεπτ. διὰ Νιούκαστλ (Αύστρ.)
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Καπετάν θιαντής»	66	20516	άνεχ. Γιαβάτα 28 Αύγ. διὰ Σιγκαπούρην
ΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Κόρντιαλ»	68	9084	άνεχ. Αμέρερον 20 Σεπτ. διὰ Σαγκάνη
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	έτ. «Σοσ. Αρμαντόρα»	56	8789	άνεχ. Νησιώνα 11 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ ΓΕΜΕΛΟΣ	Λ. Κ. Μιχαλός	54	8063	άνεχ. Κολόμπο 4 Σεπτ. δι' Αμμόχωστον
ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ Μ.	έτ. «Μάρφο»	67	15355	άνεχ. Πιοκοχάμαν 9 Σεπτ. διὰ Χιούστον
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	εἰς Αϊδί 19 Σεπτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΦΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Άδες Χέριανος»	56	8474	άνεχ. Μη. Αὔρες 19 Σεπτ. διὰ Λειζοες
ΚΩΣΤΑΦΟΛΡΑ	έλλην. συμφέροντα	50	2853	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Αίτζιαν»	65	14088	διπλήθε Παναμά 3 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΝΕΣ	έτ. «Οοσάνικ»	56	8108	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 20 Σεπτ. διὰ Θουσίκι
ΛΑΙΔΗ ΗΡΑ	Ίω. Κολοκοτρώνης κ.λ.π.	51	3435	έφθ. Χόκ Κόκ 22 Σεπτ.
ΛΑΙΔΛΗ ΚΛΕΙΩ	έτ. «Δύναπο»	43	3886	διπλήθε Κων(υ) πολιν 3 Σεπτ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΛΑΙΛΑΨ	έτ. «Κούμπεταλ»	49	2273	άνεχ. Σιμόπολ 9 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΔΗΛΟΣ	έλλην. συμφέροντα	50	2494	εἰς Πειραιά ἀπὸ 31 Ιουλ.
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΜΥΚΟΝΟΣ	έτ. «Κουμπακούμη»	54	3315	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 Σεπτ.
ΛΑΙΤΟΝ ΟΦ ΧΑΙΡΩΝΙΑ	έτ. «Αττικα»	60	14431	άνεχ. Μπ. Αὔρες 17 Σεπτ. διὰ Καλλάο
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έτ. «Αλφα»	61	9486	έφθ. Γάνδην 21 Σεπτ.
ΛΑΜΠΡΟΣ Μ. ΦΑΤΕΣΗΣ	έτ. «Ντιούσάντε»	62	10515	άνεχ. Σημόπολ 15 Σεπτ. δι' Αδελαΐδα
ΛΕΩΝΔΑΡΟΣ	έτ. «Θεοδώρω»	46	3495	έφθ. Ριγέκαν 11 Σεπτ.
ΛΕΥΚΑΔΙΟΣ	έτ. «Άστρο Ντινάκικο»	49	7557	άνεχ. Χούκ Κόκ 15 Σεπτ. δι' Αδελαΐδα
ΛΕΥΚΙΠΠΟΣ	έτ. «Σκάραστελ»	36	4997	έφθ. Γάνδην 21 Σεπτ. 1968
ΛΕΥΤΕΡΗΣ Μ.	έτ. «Ρασόπαλη»	47	2784	έφθ. Ριγέκαν 11 Σεπτ.
ΛΕΩΝΗΣ	έτ. «Αχ. Χαλκούνος	50	6724	έφθ. Αμέρερον 13 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Φαιρόπη»	65	15738	άνεχ. Κέιπ Τάουν 12 Σεπτ. διὰ Πόρτ Σουδάν
ΛΗΝΤΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12843	έφθ. Νέαν Όρκην 19 Σεπτ.
ΛΗΝΤΕΡ ΤΟΥ	έτ. «Βάτικα»	47	2740	άνεχ. Αρντροσάν 29 Αύγ. διὰ Μένα Αχμαντί
ΛΙΒΟΡΝΟ	έτ. «Τρανσπασίφικ»	52	4995	άνεχ. Πειραιά 1 Σεπτ. διὰ Κωνοτάντζαν
				άνεχ. Πόρτ Ρόγιαλ 22 Σεπτ. διὰ Χιούστον

ΑΙΓΑΙΟ	έτ. «Κεφαλληνιακή»	46	1670	ύπο παραλαβήν
ΛΙΜΠΕΡΕΐΤΩΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	4142	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΛΙΝΔΟΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10833	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Σεπτ. διά Η.Π.Α.
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	άνεχ. Πουλό Μπούκορ 26 Αύγ. διά Σαγκάν
ΛΙΣΣΑΒΟ	έτ. «Κάλα»	51	2428	έφθ. Ντεμαράρα 21 Σεπτ.
ΛΟΝΔΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	άνεχ. Λονδίνον 18 Σεπτ. διά Κων) πολιν
ΛΟΡΔΟΣ ΛΟΥΤΑ ΤΖΩΡΤΖ (δ.)	έτ. «Στάνμπορ»	51	11317	άνεχ. Λονδίνον 12 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΡΕΝΤΖΟ (δ.)	«Αχ. Χαλκούσης	54	10024	διπλήθε Κων) πολιν 22 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	έτ. «Ιόνιαν Ναβιγ.»	64	9615	έφθ. Νέαν Όρλεανην 15 Σεπτ.
ΛΟΥΚΙΑ Ν.	έτ. «Μουζάκης»	46	4249	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 8 Σεπτ.
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	έτ. «Ακτίς»	69	25084	διπλήθε Παναμά 22 Σεπτ.
ΜΑΓΚΑΝΑ	έτ. «Ιατρού»	48	1600	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Σολόιλ»	58	18297	άνεχ. Τσαρλεστον 17 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαίανδρος»	63	15983	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 20 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	άνεχ. Μόζι 6 Σεπτ. διά Βανκούβερ
ΜΑΚΑΛΛΑ	έτ. «Εκάλπη»	55	1801	έφθ. Φερρόλ 8 Σεπτ.
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ (μικτόν)	«Ελλεινικ Μπάλι Τράνση»	67	38286	έφθ. Καράτοι 25 Σεπτ.
ΜΑΚΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	άνεχ. Ντακάρ 23 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΜΑΚΟ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	έτ. «Μάκο Φορτσιούν»	47	1831	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΜΑΝΑ (δ.)	«Αχ. Χαλκούσης	55	11430	έφθ. Ντώρμπαν 24 Σεπτ.
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μιτσοράδης»	55	8526	έφθ. Γένοβαν 23 Σεπτ.
ΜΑΝΘΟΣ	Μαρκαντωνάκης	37	1322	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΙΝΑ	έτ. «Ντορικάτη»	37	1344	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΝΟΥΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενονήσια	45	3766	άνεχ. Κολόμπια 20 Σεπτ. διά 'Ελλάδα
ΜΑΝΤΟ	έτ. «Μανώ»	30	1041	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΟΥΝΤ ΣΙΝΑΙ	έτ. «Σαρίτα»	44	2902	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ II (δ.)	Ίω. Λάτοπς	51	16440	έφθ. Πειραιά 17 Αύγ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πιθαγόρας»	66	18569	Δημούρι Μπουτσάνων 17 Σεπτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11376	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 21 Σεπτ. διά Καραϊβικήν
ΜΑΡΓΚΕΤΙΝΑ	έτ. «Μαργκετίνα»	49	4316	άνεχ. Ρότερνταν 19 Σεπτ. διά Βαρναν
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς»	66	18569	άνεχ. Μόζι 14 Σεπτ. διά Βανκούβερ
ΜΑΡΘΑ (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Ινγ. Ντιπλέλοπρεντ»	44	4958	διπλήθε Εσκούμινς 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	άνεχ. Ματαράν 31 Αύγ. διά Νιούκαστλ (Άνστρ.)
ΜΑΡΙΑ	Μπρόπουλος & Εια	32	1597	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ III	Δημ. Γιολδάσης	53	825	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ	έτ. «Μέρεμαρη»	56	8799	άνεχ. Βαλδίς Μπαιν 19 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Ε. (δεξ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. Πειραιά 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Νάντην 17 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Ν.	έτ. «Πλατούνι»	41	5294	έφθ. Ρεύμινον 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (δ.)	έτ. «Σαλίζ»	58	12512	έφθ. Ταματάβε 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Τ.	έτ. «Ελεστον»	36	1597	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθύνης) 9 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΤΗΣ ΛΟΥΡΔΗΣ	έτ. «Μαρκαρίνα»	43	7219	άνεχ. Χιροκάτα 16 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	έφθ. Σφάλ. 21 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Ριμάρων»	62	14782	έφθ. Γάνδην 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	έτ. «ΕΛΔΞΙΣ 11»	54	8025	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 Σεπτ. διά Μαγκαλόρες
ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.)	Ίω. Λάτοπς	50	16394	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Ταρτούν
ΜΑΡΙΓΟ	Α. & Μ. Μπουνασές	47	1595	έφθ. Μάλταν 17 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΟ ΓΕΜΕΛΟΥ	«Γέμελος Μαρ. Έντερπ.»	68	10016	διπλήθε Κέιπ Γκούς 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΓΟ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Άζουλ»	69	10893	άνεχ. Όζακαν 19 Σεπτ. διά 'Ιντσόν
ΜΑΡΙΓΟ Φ.	έτ. «Ροδόσοι»	53	5842	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 7 Αύγ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΕΛ	έτ. «Αιλάντερς»	55	5118	άνεχ. Γιουρκίκα 7 Σεπτ. διά Λύτελτον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	24	2359	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΙΚΑ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Yiol.	62	1190	έφθ. Ειδονυμαθ 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	διπλήθε Κων) πολιν 14 Σεπτ. διά Νοθορωσίκην
ΜΑΡΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Βρουλίδια»	62	10485	έφθ. Λασούτο 19 Σεπτ.
ΜΑΡΛΕΝ	έτ. «Μάρλι»	51	1851	έφθ. Κότκα 18 Σεπτ.
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Μάριας»	59	20827	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΜΙΝΑ	Ν. Γκουμάς	44	2817	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΑΡΟΥΑΙΟ	έτ. «Μαρκρεσίεντε»	60	19663	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Σεπτ. διά Πόρτ Ράδες
ΜΑΡΟΥΑΙΟ Β.	έτ. «Βουλκάν»	50	1694	έφθ. Αντεύ 24 Σεπτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβρεσαλ»	55	9125	έφθ. Κέιπ Τάουν 24 Σεπτ.
ΜΑΡΤΖΥ (δ.)	Ίω. Λάτοπς	52	11197	άνεχ. Αλεάνδρειαν 18 Σεπτ.
ΜΑΡΥΖΣΠΛ	έτ. «Αλύπατρος»	54	3315	όργει Σουεζ από 12 'Απρ. 1968
ΜΑΡΩΝΙΑ	έτ. «Πλείτε Σίππιγκ»	49	5038	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 23 Σεπτ. διά 'Αμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9168	έφθ. Μιδλεσεμπρο 10 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαϊστρος»	69	22391	άνεχ. Σακά 28 Αύγ. διά Σατοχίν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	όνεχ. Χονολουλού 24 Αύγ. διά Η.Π.Α.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	έτ. «Μιραλόγκο»	55	7471	έφθ. Νταρέπον 6 Σεπτ.
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αιώντοικος»	57	8823	άνεχ. Νταλάρ 7 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	65	35659	άνεχ. Μένα Αχαρντ 21 Σεπτ. διά Τενερίφην
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φονάν»	57	9168	άνεχ. Μαυρικίου 16 Σεπτ. διά 'Αγγλιαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	«Ελλένικ Μαριτ. Τρασ.»	65	14264	άνεχ. Όζακαν 22 Σεπτ. διά Κούρε
ΜΕΛΙΝΑ	έτ. «Μελίτρα»	61	14661	άνεχ. Εμδεν 14 Σεπτ. διά Τάρφ Πόιντ
ΜΕΛΙΤΟΝ	έτ. «Φράντον Ιντερκοντ.»	68	10100	έφθ. Λίθερπολ 22 Σεπτ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «Αστούριας»	58	20894	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΜΕΡΛΙΝ	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 22 Σεπτ. διά 'Οζακαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «ΑΙτζαν Φράιτ»	60	14431	έφθ. Αμέρσερον 6 Σεπτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.)	έτ. «Αιγαίος»	69	17200	εἰς Αίδι ύπο συμπλήρων
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	έτ. «Βάρκιζα»	69	17200	εἰς Αίδι ύπο συμπλήρων
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.)	έτ. «Μάρες Μπενίγκος»	55	20364	ύπο παραλαβήν
ΜΗΛΑΣ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5836	άνεχ. Μόζι 20 Σεπτ. διά 'Οζακαν
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Άκιλις»	49	9004	άνεχ. Γουάιμπορ 16 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Κόστα ντε Μάρφιλ»	63	10514	άνεχ. Τοάλον 23 Σεπτ. διά Βίλμιγκτον
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μανφίμπακ»	49	8409	άνεχ. Μορπάσιο 14 Σεπτ. διά Κιομαγιού
ΜΙΑΤΩΝ ΙΑΤΡΙΔΗΣ (δ.)	«Αχ. Χαλκούσης	52	10009	έφθ. Βενετίαν 22 Σεπτ.
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	έτ. «Μαργκουάρντια»	68	9069	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	έφθ. Μάλταν 20 Σεπτ.
ΜΙΝΑ	«Επτανησιακή ΝΕΠΕ»	53	1972	έφθ. Πόρτ Σουδάν 22 Σεπτ.
ΜΙΝΑ Δ. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπλάμα»	69	16771	έφθ. Ντώρμπαν 23 Σεπτ.
ΜΙΝΟΥΤΣΙ	έτ. «Μινούτσι»	48	6122	έφθ. Καλκούταν 29 Αύγ.
ΜΙΣΙΕΡ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	Ίω. Λάτοπς	39	1552	
ΜΙΧΑΗΑ Ε.	έτ. «Πινελέπονη»	56	8905	
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Ταλαθέρα»	56	8046	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρέαντα»	57	12317	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιψίκι»	68	23067	
ΜΟΜΠΙΛΑΤΑ (δ.)	έτ. «Πανούσεανίκ Νάθ.»	69	54000	
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1965	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	
ΜΠΕΛΛΑ	έτ. «Μπέλλα»	53	2968	
ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ	έτ. «Κιλάνι»	57	2343	
ΜΠΙΑΝΚΑ	έτ. Ζαδέ ...	52	5156	
ΜΠΙΑΛΙ	έτ. «Παν. ... - Οσεαν»	36	5275	
ΜΠΡΟΛΕΡΣ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γρεμπ. Ν. Αμερ.	34	2709	
ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σολαμινία»	57	9345	
ΜΥΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωρίανα»	56	7808	
Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ (δ.)	έτ. «Νόροπις Φρέϋτερς»	59	11299	ύπο παραλαβήν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λιμπρά»	58	13152	άνεχ. Αντεύ 20 Σεπτ. διά Ισπωνιαν
ΝΑΙΓΑΣ Κ.	έτ. «Λούστοκατ»	50	5326	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΝΑΙΣΣ	έτ. «Γκόμα»	51	2697	άνεχ. Βαλδίς Μπαιν 12 Σεπτ. διά Τζιμπούτι
ΝΑΝΟ	έτ. «Μαϊανδρος»	50	1391	άνεχ. Κέμι 20 Σεπτ. διά 'Ελλάδα
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Κατρίτον - Δραγώνας	57	2000	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙ	έτ. «Τριφυλία»	56	1416	άνεχ. Τζάκοονβιλ 18 Σεπτ. διά Χάλιφας

ΝΑΥΣΙΠΟΡΟΣ	Βλαχάκος & Σία	44	1287	προσήραξεν εις θέσιν 27.55 Β - 15.40 Α 5 'Ιουλ.
ΝΑΥΤΙΔΟΣ	έτ. «Μαρκρεσίντα»	46	2270	άνευ. Κάρδιφ 16 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Κόδρος»	69	9000	άνευ. Λας Πόλμας 24 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «Ινομάεν»	47	4981	έφθ. Λιοσιάδην 24 Σεπτ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	έφθ. Βούδανην 11 Αύγ.
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1197	διπλήθε Μπρούναμπούτελ 18 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΝΕΣΤΟΡ	έτ. Ούλτραμαρ 'Αρμαντόρα	51	17225	άνευ. Γιοκοχάμαν 3 Σεπτ. διά Δυτ. Αύτρολαίαν
ΝΕΣΤΟΡ	έτ. «Νέστωρ»	49	2079	άνευ. Φλώινγκ 19 Σεπτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΝΕΦΕΛΗ	έτ. «Μπλάντα»	53	8150	έφθ. Μπέλφαστ 5 Σεπτ.
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολίκριου»	56	7911	άνευ. 'Αμβούργον 24 Σεπτ.
ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	N. I. Βαρδινογιάννης	60	25920	άνευ. Κέιπ Τάουν 13 Σεπτ. διά Περισκόν Κόλπον
ΝΗΑΕΥΣ	έτ. «Ιντραμαρ»	51	2699	ύπο παραλαθήν
ΝΗΣΟΣ ΘΑΣΟΣ	έτ. «Σκανδιναϊνιαν»	38	1770	άργει Βενετίαν ἀπό 4 'Απρ.
ΝΗΣΟΣ ΛΕΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	48	2000	άνευ. Χόγκ Κόγκ 10 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	έτ. «Μορέας»	49	1953	άνευ. Κούσιγκ 20 Αύγ. διά Σικανουκβίλ
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	49	1851	άνευ. Κόμπη 21 Αύγ. διά Γουαμπόνα
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	Α. 'Αθενασιάδης	54	1964	έφθ. Πειραιᾶ 13 Σεπτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ	Φ. Γεωργόπουλος	47	1953	διπλήθε Κων) πολιν 7 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΝΗΣΟΣ ΨΑΡΑ	έτ. «Βεύμουθ»	47	1700	έφθ. Ραδέναν 16 Σεπτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ	Π. Τσενές κ.λ.π.	47	1526	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΑΡΜΟΣ	έτ. «Μαρασίεντα»	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταΐφας κ.λ.π.	44	3911	άνευ. Γένοβαν 19 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ	έτ. «Ιονιμάρ»	69	9038	διπλήθε Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. διά Τσάλνα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Λ.	έτ. «Εκάπλα»	55	1520	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ	Μαΐρη & Γέωργ. 'Αντωνάτος	20	1283	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Θαρνίμπρος»	49	15980	εἰς Ράς Γκαριμπ ἀπό 27 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ Σ	έτ. «Τρικοντινένταλ»	44	7180	άνευ. Μπέρια 21 Σεπτ.
ΝΙΝΗ	έτ. «Οας Σίππιγκ»	62	28651	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ. δι' 'Ιανωνιαν
ΝΟΒΑ	Σ. Βαζίσιος	37	1272	άνευ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 16 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «Εθμίκα»	48	2481	έφθ. Ρότερνταμ 19 Σεπτ.
ΝΟΡΔΧΑ'ΙΝΤ	έτ. «Ανκάντα»	48	2475	άνευ. Γάνδην 23 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΒΑΊΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10236	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Περισκόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμάντες»	57	10904	έφθ. Μορμούγκαδ 16 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίστα»	58	10662	άνευ. Τεργέστην 29 Αύγ. διά Νταμμάρ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	έτ. «Πασιφικ Καρριέρα»	66	25820	άνευ. Παλέρμο 10 Σεπτ. διά Σάρροχ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίάμ»	59	12390	άνευ. 'Αγ. Βικέντιον 12 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρίλαλ»	59	8646	άνευ. Νέαν 'Ορλεάνην 13 Σεπτ. διά Βαλένθια
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	έφθ. Γένοβαν 19 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοπε»	61	15092	άνευ. Λός Αντζελες 11 Σεπτ. διά Παναμᾶ
ΝΟΤΗΣ	έτ. «Πρίντοπε»	62	15110	άνευ. Μη. 'Άυρες 23 Σεπτ. διά Ραδέναν
ΝΤΑΛΕΜΟΣ	έτ. «Άλκο»	48	2266	έφθ. Χουέλθα 20 Σεπτ.
ΝΤΑΡΑΙΝΙΚ	έτ. «Αστρονεπτούνο»	50	12240	διπλήθε Παναμᾶ 11 Σεπτ. διά Ν. Κορέαν
ΝΤΑΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	Α. Πανογάκος	47	2093	άνευ. Αμδούργον 19 Σεπτ.
ΝΤΟΛΗΝ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Φορτούνα»	65	34564	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαριλίνα»	57	9094	διπλήθε Ντόρερ 24 Αύγ. διά Σαγκάνην
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «Παν. 'Εουρόπα»	57	7285	άνευ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Βανκούθερ
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	έτ. «Ηροδότης»	56	8716	έφθ. Βούδανην 12 Σεπτ.
ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. «Κέδρος»	69	9072	άνευ. Γιοκοχάμαν 15 Σεπτ. δι' 'Αδελαΐδα
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Μαρπερέκτα»	59	13365	άνευ. Αμδούργον 24 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Νύμφη»	64	8251	έφθ. Νουμέα 15 Σεπτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	άνευ. Βρέστην 20 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	άνευ. Φιλαδέλφειαν 18 Σεπτ. διά Μη. "Άυρες
ΟΛΓΑ	έτ. «Έλεν»	39	2958	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 Μαΐου
ΟΛΓΑ	έτ. «Όλγα Σ.»	43	2372	άνευ. 'Αλεξάνδρειαν 25 Αύγ. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	56	2863	άνευ. Πόρτο Τόρες 11 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΑ (ύπερ.)	έτ. «Τρανσαλάντικα»	53	17269	έφθ. Βερμούδας 24 Σεπτ. διά Κίναν
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	έτ. «Πρόδρομος»	55	2552	έφθ. Πειραιᾶ 20 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Γκράφτον»	37	2312	άνευ. Βηρυττού 19 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΟΜΑΛΑ	έτ. «Ομάλα»	69	109579	διπλήθε Ντόρερ 31 Αύγ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΜΗΡΟΣ	έτ. «Ντόρικ»	50	5593	διπλήθε Κων) πολιν 18 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Μερτέρδορφ»	63	14111	άνευ. Ρότερνταμ 4 Σεπτ. διά Τσόρτοιλ
ΟΝΗΣΙΔΙΟΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	5235	άνευ. Γάνδην 22 Σεπτ. διά Βιστανάφ
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	διπλήθε Παναμᾶ 30 Αύγ. διά Κίναν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	έτ. «Αστροκρείντο»	56	10929	έφθ. Χάιφα 18 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρομπίρλο»	57	9367	άνευ. Ντωρμπαν 14 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΟΡΙΕΝΤ ΛΑΪΝΕΡ	έτ. «Οριεντ Μήντ 'Ησ»	45	7787	άνευ. Ντωρμπαν 5 Σεπτ. διά Ντουλούθ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Αστρονότα»	49	5684	άνευ. Μομπάδα 25 Σεπτ. διά Τάγκα
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφευς»	56	9942	άνευ. Χόγκ Κόγκ 10 Σεπτ. διά Τομπάτα
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πλήσασ»	61	16622	άνευ. Μόζι 8 Σεπτ. διά Πόρτ Λίνκολν
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ»	61	10996	έφθ. Βιζακαπανάμ 10 Σεπτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ Α' ΛΑΝΤ	έτ. «Αρκέλσιος»	50	2529	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Σεπτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Ούλυσσες Σίπινγκ»	54	2731	εἰς θέσιν 49.29 Β - 11.43 Α 24 Σεπτ. διά Νιούχαφεν
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Αντίκλεια»	50	3187	άνευ. Γκάλγουαίν 19 Σεπτ. διά Μιλγουώκι
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Βαλντόρο»	63	15370	εἰς Μπορντώ ἀπό 27 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΟΦΗΛΙΑ	Δ. Δοσγώνας & Σία	49	1238	άνευ. Σιγκαπούρων ρόδος 22 Σεπτ. διά Κούσιγκ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Εύρον»	53	2204	έφθ. Χιλάλα 14 Σεπτ.
ΠΑΊ'ΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	έφθ. Τεργέστην 23 Σεπτ.
ΠΑΚΑΛΑ	έτ. Φιλιμπότε	47	6749	άνευ. Γένοβαν 23 Σεπτ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	άνευ. Μένα 'Αχμαντί 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αγγελάκης	51	5170	έφθ. Πάνεμπουργκ 18 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	Γ.Μ. Μουνδρέας & 'Αφοι	52	1295	άνευ. Σαδάνην 19 Σεπτ. διά Βρέμπνη
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Τουιαντόρο»	44	7251	άνευ. Κοατζακάλος 23 Σεπτ. διά Μπόκα Γκράντε
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Άκμε»	57	10508	έφθ. Όκλαντ 18 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ.Έντερ»	47	2576	έφθ. Μπάροι 18 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΝΑΚΗΣ	Τσουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Ν. 'Αλαφάσος	50	1012	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10135	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	Π. Κουλούρης	47	1346	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΑΝΔΟΡΑ	έτ. «Ρίμενς»	50	7468	άνευ. Ρότερνταμ 2 Σεπτ. διά Μακόρις
ΠΑΝΟΣ	έτ. «Άριρούντο»	47	2811	έφθ. Είλατ 10 Σεπτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Ντό Κόστοι»	45	4229	άνευ. Ντόρμπαν 21 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Πάρε Γιάσες»	54	8033	άνευ. Αμδούργον 23 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	έτ. «Άστροροπσερό»	48	5146	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδος 29 Αύγ.
ΠΑΡΙΣ	έτ. «Γερούντινα»	59	13205	έφθ. Μπάρη 24 Σεπτ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κονερό»	54	2421	άνευ. Κέιπ Τάουν 21 Σεπτ. διά Γουαμπόδα
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Άρμάντα II»	56	6155	έφθ. Λιοσιάδην 22 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΑΤΙΟΝΙΚ	έτ. «Μουντιάλ»	56	8984	άνευ. Λάς Πόλμας 10 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	47	2754	έφθ. Κων) πολιν 19 Σεπτ.
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες	65	34501	άνευ. Αμδούργον 8 Σεπτ. δι' 'Εσκραβός ρίθερ
ΠΑΤΡΙΣ (λάδινερ)	Α. Χανδρῆς	50	16259	έφθ. Μελβούρνων 23 Σεπτ.
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	Ν. Σ. Βαρδίνονιάννης	51	15861	εἰς Ράς Σαντάτ από 5 Αύγ.
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Χρυσοβαλάντου»	56	2399	διπλήθε Φινιστέρων 20 Σεπτ. διά Λατάκια
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	Μ. Μαρκοντανάκης & Yiol	62	1190	άνευ. Μεσσίνα 20 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΠΕΙΛΑΣ	Χρ. Μ. Σαρλής	47	1800	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΝΥ	έτ. «Ντετέπε»	46	8590	άνευ. Σιγκαπούρων ρόδος 23 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	41	3496	άνευ. Βάρρι 4 Σεπτ. διό θάρ.
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Πανκόριμπο»	59	23601	άνευ. Χάργιαν 22 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	έτ. «Φράνικον»	48	1594	άνευ. Σαλατόν 19 Σεπτ. δι' 'Αποπα) λάγκος
ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ (δ.)	έτ. «Τρέιντ 'Αμπάντερ»	55	17999	άνευ. Βιλεμοχαρέν 18 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΠΕΡΓΑ ΛΥΔΙΑ	έτ. «Περικλής»	56	20778	άνευ. Πούλο Μπούκορ 9 Σεπτ. διά Ράς Σουκείρ
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	58	2608	άνευ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπτ. διά Πούερτο Καρμέλο
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	63	33462	άνευ. Τζιμπούτι 5 Σεπτ. δι' 'Αμπαντάν
	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνευ. Κάλιξ 20 Σεπτ. διά Πειραιᾶ

ΠΕΡΣΙΑΝΑ ΚΑΜΒΥΣΗΣ II	έτ. «Μαρισέρται»	45	7643	έπι. Ντώρμπαν άπό 11 Νοεμ. 1968
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	'Αχ. Χαλκούπος	58	20592	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Σεπτ. διά Βουλγαρίαν
ΠΗΓΑΛΟΣ	έτ. «Κάνονους»	57	11089	άνεχ. Σίδνευ 24 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Πιλέάς»	69	10100	έφθ. 'Ειλάτ 24 Σεπτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουατο»	61	10072	έφθ. Πόρτ Καρτίε 19 Σεπτ.
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Ζαδέ»	41	3307	έφθ. Βιτόρια 23 Σεπτ.
ΠΙΣΤΙΣ	έτ. «Κομέρσιαλ Μαριτάιμ»	54	6154	έφθ. Μπάθναγκορ 13 Σεπτ.
ΠΛΑΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Κύρκα»	43	1794	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Μαιώφερ»	50	10776	άνεχ. Μόντρεαλ 17 Σεπτ. διά Ντουλούθ
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Κάνονους»	58	9603	άνεχ. Όζανις 14 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Ντακάρ 20 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Πιλείας»	56	10092	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 24 Σεπτ.
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	9603	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 24 Σεπτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαργκάσια»	54	12859	έφθ. παραλαβήν
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Πλαναμάς»	54	8825	έφθ. Κουβάιτ 18 Σεπτ.
ΠΟΛΥΔΩΡΑ	έτ. «Κάνονους»	61	9956	διηλθες Παναμά 24 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Μαρσιμά»	49	2755	άνεχ. Λίθερπουλ 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Νάδα Στρόβιλι»	62	11135	άνεχ. Υόρκην 23 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Ντώρμπαν 7 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΠΟΛΥΦΗΜΟΣ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	14425	έφθ. Γιοκαίσι 18 Σεπτ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Πολύφιμος»	47	8485	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 22 Σεπτ.
ΠΟΣΣΙΔΙΩΝ	έτ. «Οσεανγουαίνες»	38	2561	έφθ. Πειραιά 23 Σεπτ.
ΠΡΙΑΜΟΣ	Παγκόσιο. Ναυτιλ. Έτ.	53	4085	ύπο παραλαβήν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντάπλα»	65	20529	άνεχ. Σακάι 18 Σεπτ. διά Γκλάνστοουν
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.)	έτ. «Νουέδα Σεθιλλά»	30	4184	άνεχ. Κολόμπι 11 Σεπτ. διά Σουέζ
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	64	40098	έφθ. Νέαν Ύόρκην 23 Σεπτ.
ΠΡΟΑΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «Ελ. Ντοράντο»	55	37304	άνεχ. Λάς Πάλμας 13 Σεπτ. διά Μένα Αχαρντι
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	έτ. «Σάμψα»	69	9070	έφθ. Αμμόχωστον 24 Σεπτ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.)	έτ. «Νόρδερν»	54	16210	άνεχ. Μάλταν 16 Σεπτ.
ΠΡΟΕΣΤΩΣ	έτ. «Προεστώς»	59	8494	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάνονους»	58	10996	διηλθες Παναμά 23 Σεπτ. διά Νηπτρόϊτ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13605	άνεχ. Μπάνιας 21 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΠΡΟΜΗΓΕΥΣ	έτ. «Προμηθεύς»	68	35491	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ.
ΠΡΟΔΟΣΟΣ	έτ. «Μαρτρίου»	51	2063	έφθ. Χιούστον 21 Σεπτ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Ναβέρο Μαρίτιμα»	47	2307	έφθ. Ραούμα 20 Σεπτ.
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόδω»	68	34640	έφθ. Τομπάτα 21 Σεπτ.
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπλάκιπι»	56	9218	διηλθες Σιγκαπούρην 3 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΠΡΩΤΟΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	άνεχ. Χαμία 22 Σεπτ. διά Τζέντα
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχροινός & Υιοί	21	1515	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΩ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	52	10224	έφθ. Λατάκια 18 Σεπτ.
ΠΡΑΙΔΕΣΤΟΣ	έτ. «Λαμία»	37	5910	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 18 Ιουλ. διά Χαινκάγκ
PANTIANT MENT	έτ. «Μαρεάκτα»	46	3920	άνεχ. Σέρον 21 Σεπτ. διά Γάνδην
PEITINA	έτ. Κοοπερέιτικ Έντζινιερ	54	1196	άνεχ. Μπορντώ 22 Σεπτ. διά Χάθρην
PEITINA Δ. (δ.)	έτ. «Νοπέρι»	54	12858	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Αύγ.
PEΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Σωκράτης»	66	1127	άνεχ. Καέν 20 Σεπτ. διά Σταθάγκερ
PEΝΑ	έτ. «Εύονιος»	55	8902	έφθ. Καράτοι 24 Σεπτ.
PIO NTOPO	έτ. «Ανερίς»	55	7790	άνεχ. Μαυρίκιον 27 Αύγ. δι' Αγγλίαν
PIO ΠΛΑΤΑ	έτ. «Μάρδαν»	55	8117	άνεχ. Σουρουπάγια 20 Σεπτ. διά Σεμαράγκ
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 Σεπτ. διά Συμύρην
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανσαποσίφικ»	45	3855	έφθ. Βρέμην 23 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μητκοναφίλδη»	48	5487	άνεχ. Πόρτ Ρόγιαλ 13 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΡΟΥΛΑ Ε.Κ. (δ.)	έλλην. ουμφέροντα	51	8997	εις μεσογειακάς μεταφοράς
Σ. Γ. Ε.ΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	άνεχ. Μποχρέιν 3 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Γιοκοχάμαν 12 Σεπτ.
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Μαρκίος»	51	2464	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	'Αν. Καραθίας	45	7284	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 11 Σεπτ. διά Κίναν
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσόλυμος, έτ. «Ειρήνη»	56	1749	έφθ. Ρούεν 22 Σεπτ.
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαίντ Θωτείνη»	60	12160	έφθ. Βαλτιμόρην 13 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ	άδ. Αγγελάκη & Σιά	47	1575	διηλθες Μπρούνομπουτελ 21 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαΐουφαιρ»	52	10081	άνεχ. Νεάπολιν 11 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	διηλθες Ναυαρίνη 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Κατερίνη»	52	1786	άνεχ. Νόρτγκεχαρ 22 Σεπτ.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	άνεχ. Σουδάν 10 Σεπτ. διά Πάτρας
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Λύσοκα»	43	1595	άνεχ. Σύρουν 17 Αύγ. διά Δυρράχιον
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΙΤ	έτ. «Σίπιν. Ντεβελόπουμεντ»	57	10376	άνεχ. Μπέριον 8 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σάντα Άλισιαν	63	13841	άνεχ. Κριότησας Αίλαντ 11 Σεπτ. διά Λύτελτον
ΣΑΝΤΑ ΑΙΓΑΙΣΙΑ	Α. Ν. 'Αθανασιάδης	49	2681	άνεχ. Αντόνιον 20 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ	έτ. «Σίλπη Ντεβέλοπουμεντ»	58	10397	έφθ. Θρή Ρίθερς 17 Σεπτ. δι' Απω Ανατολήν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Κατάνι»	48	5957	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 15 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	Α. Ν. 'Αθανασιάδης	20	1599	έφθ. Δάντον 22 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	Γ. Φετούρης κ.λ.π.	36	1684	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΑΝΤΑ ΚΡΟΥΖ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8772	άνεχ. Ντακάρ 10 Σεπτ. διά Κουβάιτ
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣ	Α. Ν. 'Αθανασιάδης	44	2289	άνεχ. Δάντοικ 9 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΣΑΝΤΑ ΠΛΟΔΑ	έτ. «Καρδαμίλιαν»	59	3027	ύπο παραλαβήν
ΣΑΝΤΑ ΤΡΙΝΙΝΤΑΝΤ	έτ. «Σίπη Ντεβέλοπουμεντ»	58	10391	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σάρμπο»	57	2447	ύπο παραλαβήν
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Κρότη»	65	1123	έφθ. Κότκα 20 Σεπτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ	άφοι Σιγάλα	40	5360	διηλθες Κωνώπιον 21 Σεπτ. διά Λυτέλτον
ΣΑΣ	έτ. «Πιούν. Μαριό. Έντερπράτζ»	46	3921	έφθ. Αιλόντα 9 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΣΕΙΡΗΝ MENT	έτ. «Κανόνους»	55	16241	διηλθες Θέρονταιν Αίλαντ 23 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ζάπα»	53	6837	ύπο παραλαβήν
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Άλφα II»	47	1835	έφθ. Μασσαλίον 21 Σεπτ.
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	διηλθες Γιβραλτάρ 22 Σεπτ. δι' Ελαίνοκι
ΣΕΡΙΟΟΣ	έτ. «Μαρέστε»	50	2837	άνεχ. Αντεν 11 Σεπτ. διά Σουέζ
ΣΗ ΜΠΡΑΙΤ	έτ. «Εσονίλαται»	52	3256	διηλθες Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διά Τεργέστον
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Φρήντομ»	68	10016	διηλθες Παναμά 24 Σεπτ.
ΣΙΘΟΝΙΑ	έτ. «Σιλιβερ Κρέοτι»	51	2691	άνεχ. Λα Παλί 1 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Μπράιτ Γκρηκ Σκάου»	45	5313	άνεχ. Λίθερπουλ 24 Σεπτ. διά Σαγκάπην
ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	έφθ. Μη. Αύρες 22 Σεπτ.
ΣΙΜΟΣ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	έφθ. Μπριούμπαιν 22 Σεπτ.
ΣΙΜΣΕΜΤΑΛ	έτ. «Τρανσοδί & Νόθιγκ»	58	18287	άνεχ. Πόρτο Τόρες 13 Σεπτ. δι' Οολό
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεχ. Ρόττερνταμ 25 Σεπτ. δι' Χιούστον 3 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνων
ΣΙΝΟΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνα»	53	2340	έφθ. Μαντράς 16 Σεπτ.
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Καρδαμίλιαν»	69	9070	άνεχ. Λίθερπουλ 22 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΣΚΛΑΕΡΙΩΝ	έτ. «Κόραλ»	48	3745	άνεχ. Γένοβαν 22 Σεπτ. διά Σαγκάπην
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Σκυριακή»	38	4836	άνεχ. Απανα(λ)άγκος 22 Σεπτ.
ΣΚΥΡΙΑΚΗ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 23 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΣΛΑΥΤ'Κ ΠΡΙΝΕ	έτ. «Σήγκαλο»	54	3315	άνεχ. Ιμιγκάμαν 10 Σεπτ. διά Σιμπενίκ
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έλλην. ουμφέροντα	54	1423	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΛΩΝ	Χρ. Σαροπής & Σιά	45	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Εύριδην»	43	2729	άνεχ. Ντακάρ 18 Σεπτ. διά Κορκουμπίον
ΣΟΟΙΑ	έτ. «Αμάκλιο»	62	14319	έφθ. Γένοβαν 19 Σεπτ. διά Σάροχ
ΣΟΟΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Εντηδόρο»	47	5000	έφθ. Χιούστον 20 Σεπτ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΑΙΓΑΙΝΤ	έτ. «Μαρβίγια»	50	9180	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 2 Σεπτ. διά Σαγκάπην
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. 'Ελλ. Δεξαμενοπλίδη	50	9959	άνεχ. Πειραιά 17 Σεπτ. διά Σάροχ
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	έτ. «Σπόρτο»	57	9460	έφθ. Αιλέζανδρειαν 14 Σεπτ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Ζάφιρο»	43	3327	έφθ. Πειραιά 23 Σεπτ.
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Μαρφάμα»	54	12808	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. διά Μιλάζο
ΣΠΥΡΙΔΑΝ (δ.)	'Ιω. Λάτοπς	26	5648	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΠΥΡΟΣ ΙΙ (δ.)	έτ. «Μάρτζυ»	45	10375	έφθ. Αιλέζανδρειαν 23 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΕΟΣ	έτ. «Γαρουφαλίδη»	68	26481	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 12 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΣΠΥΡΟΣ Δ.	Σπύρος Λάλης	40	2209	διηλθες Κωνώπιον πολιν 17 Σεπτ. διά Γαλάτοι

ΣΤΑΜΑΤΗΣ Μ.	38	3304	διπλήθε Κων
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	πολιν 25 Αύγ. διά Βάρναν
ΣΤΑΜΟΣ	56	8789	διπλήθε Παναμά 7 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΣΤΑΥΡΟΣ	44	7223	άνεχ. Μουροράν 14 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	64	44726	άνεχ. Μπόκα Γκράντε (Φλ.) 23 Σεπτ. διά Βεραρκούν
ΣΤΑΥΡΟΣ Ε. (δ.)	49	8630	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπου
ΣΤΕΛΙΟΣ Μ.	45	4014	άνεχ. Λονδίνον 12 Σεπτ. διά Καζαμπλάνκα
ΣΤΕΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ	59	10801	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 30 Αύγ. δι' 'Αννάμπα
ΣΥΜΦΟΝΙΑ	44	1732	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 13 Σεπτ.
ΣΥΠΡΙΑΝ ΜΕΝΤ	52	2929	έφθ. Πειραιᾶ 27 Αύγ.
ΣΥΡΕΝ (δ.)	56	16392	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 'Ιουλ. 1968
ΣΥΡΙΑΝΟΣ	54	6112	άνεχ. Μπορντώ 18 Σεπτ. δι' 'Αρζέβ
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (δ.)	53	1092	ὑπό παραλίθην
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	45	7767	άνεχ. Πόρτ ντε Μπούν 23 Σεπτ. διά Μαδέιρα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	36	1460	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 2 Αύγ. διά Ταινβαγκτάο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	48	815	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	56	20332	άνεχ. Λάς Πάλμας 23 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΑΥΡΟΣ	39	1502	άνεχ. Ντάς 'Αιλαντ 19 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΤΕΑ	49	5610	έφθ. Ούλού 20 Σεπτ.
ΤΕΛΑΜΩΝ	56	9236	έφθ. Λάς Πάλμας 14 Σεπτ.
ΤΕΡΡΥ	55	7798	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	19697	άνεχ. Λάς Πάλμας 16 Σεπτ. διά Καράτοι
ΤΕΤΗ Ν.	69	10009	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΤΖΑΚΑΡΑΝΤΑ	53	1599	έφθ. Σαβόνα 19 Σεπτ.
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	61	7558	άνεχ. Βρέμην 20 Σεπτ. διό Διέπην
ΤΖΕΛΕΨΗΣ	56	7989	άνεχ. Σουραμπάγια 26 Αύγ. διά Μακασάρ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	65	47544	διπλήθε 'Εσκούμινς 27 Αύγ.
ΤΖΕΝΗ	59	9855	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 20 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΖΩΝ Κ. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	65	40443	άνεχ. Μπρέμερχαφεν 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	56	21240	άνεχ. Αμέρερσον 11 Σεπτ. διά Μπόννυν
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	53	12962	άνεχ. Πειραιᾶ 18 Σεπτ. δι' Αύγουσταν
ΤΙΝΤΑΧΟΛ	43	4313	άνεχ. Τακαράντι 17 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΤΙΝΤΕΦΤΖΕΑ	53	4327	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΤΙΤΑΝ	47	1832	άνεχ. Θεσσαλία 22 Σεπτ. διά Λεμεσούν
ΤΟΛΜΗ	49	6971	έφθ. Τεργεστόν 25 Αύγ.
ΤΟΛΜΗ	54	1336	έφθ. Κεντρία 14 Σεπτ.
ΤΟΥΛΑ Ν.	53	3411	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ	56	8297	έφθ. Κοοίν 17 Σεπτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	56	2863	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 Σεπτ.
ΤΡΕΓ'ΝΤ ΆΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	45	7635	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 18 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΤΡΕΓ'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	45	7667	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Σεπτ.
ΤΡΕΓ'ΝΤ ΙΝΤΕΡ	54	1336	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	65	15932	άνεχ. Γκλούγκ 10 Σεπτ. διά Κίναν
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	48	11172	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΤΥΧΗ	52	5410	έφθ. Σαπέλε 16 Σεπτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ III	38	5239	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 16 Σεπτ.
ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)	59	23678	άνεχ. 'Αμβέρσαν 9 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΦΑΙΔΡΑ	65	15597	άνεχ. Παραντίν 11 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΦΑΙΗ	46	1334	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΛΗΡΩΝ	39	1880	άνεχ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ. διά Γαλάτοι
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	22	3117	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗ	38	2564	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8 'Ιουλ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ	44	1906	άνεχ. Πειραιᾶ 20 Σεπτ. διό Μπουργκάς
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΔΕΙΚΗ	69	13100	έφθ. Κειάρο 22 Σεπτ.
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	62	31830	άνεχ. 'Αμβέρσαν 18 Σεπτ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΦΙΛΙΑ	44	1596	διπλήθε Μπρούνιντούλε 18 Σεπτ. δι' Ούμεα
ΦΙΛΟΤΗΣ	55	7566	άνεχ. Βεραρκούν 20 Σεπτ. διά Μομπάσα
ΦΙΛΤΡΙΚ	56	7541	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΦΙΝΕΑΤΙΤΥ	51	2277	έφθ. Σάντος 21 Σεπτ.
ΦΙΛΩΡΑ Ν.	54	3534	άνεχ. Φουκουγιάμα 10 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΦΙΛΩΡΙΝΤΑ	49	3633	άνεχ. Βιρτρόν 24 Σεπτ. διά Πρώτην
ΦΙΟΒΟΣ	57	9950	έφθ. Λός 'Αντζελες 23 Σεπτ.
ΦΙΟΝΙΣ	69	11300	εἰς Σάντερλαντ ὑπό συμπλήρωσιν
ΦΟΡΕΡΑΝΝΕΡ	43	5327	άνεχ. Προμπολίγκο 19 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	37	3591	άνεχ. Γλασκώβην 19 Σεπτ. διά Μπαγιόν
ΦΡΙΣΟΣ Α.	47	1391	άνεχ. Λουάντα 21 Σεπτ. δι' Αντεν
ΧΑΔΙΕΣ	27	2448	διπλήθε Κωνοτάντηούλιν 13 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΧΑΝΙΑ II	47	1209	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	έφθ. Ναγκόγια 21 Σεπτ.
ΧΑΡΙΕΤ	46	6939	άνεχ. Λάς Πάλμας 9 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΧΑΡΠΕΦΤΖΕΛ	53	6518	έφθ. Ριό Γκράντε 24 Σεπτ.
ΧΕΡΜΑΝΟΣ	44	2675	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Φεβρ. 1968
ΧΙΑΝ Α'ΙΑΝΤ	69	10000	έφθ. Γιοκούμαν 10 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	άνεχ. Γιοκούμαν 16 Σεπτ. διά Νιού Γουέστμιντερ
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡΗ	68	10121	έφθ. Σπέτζια 4 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΖΕΥΡ	69	10000	έφθ. Μιλάκουκι 23 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	άνεχ. Ναγκόγια 14 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10100	άνεχ. Αρτρόσαν 13 Σεπτ. διά Βαλαρού
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΔΟΡ	68	10121	άνεχ. Ανόκαν 20 Σεπτ. διά Καλκούταν
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	έφθ. Οζάκαν 3 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	έφθ. Τορόντο 22 Σεπτ.
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10100	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 24 Σεπτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ	44	2463	έφθ. Πειραιᾶ 4 Σεπτ.
ΧΙΑΝΤΕ ΜΑΝΙΤΑ	45	2464	έφθ. Πειραιᾶ 10 Σεπτ.
ΧΙΟΣ	44	1752	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 'Ιουν.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	53	8458	άνεχ. Λάς Πάλμας 21 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δεξ.)	53	11310	άνεχ. Ντώρμπαν 14 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΧΙΟΝ (δ.)	54	16194	έφθ. Μάλταν 16 Σεπτ.
ΧΗΡΗΓΚΑΛ	45	2886	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΧΡΥΣΑΥΤΗ	46	1059	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΑΛΑ	45	2096	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ.	52	1224	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28000	έφθ. Τομπάτα 18 Σεπτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	45	2321	άνεχ. Χάλμσταντ 17 Σεπτ. διά Ρόδον
ΧΡΥΣΟΥΠΗΓΗ	45	4204	άνεχ. Κολόμπα 18 Σεπτ. διά Ταιγκτάο
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	49	7526	έφθ. Ναγκαπάτιναν 14 Σεπτ.
ΧΟΝΕΜΟΜΑΧΟΣ	55	9242	άνεχ. Ντακάρ 24 Αύγ. διά Σιγκαπούρην

SEABROKERS, INC.

45 ROCKEFELLER PLAZA * NEW YORK, N.Y. 10020

TELEX: RCA 233552 I.T.T. 420375

TELEPHONE: 212-582-3711

CABLE: SEABROKERS, N.Y.

Ta υπό Sevas σημασίας

ΑΒΙΑΝ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άβιαν»	43	7269	εις ταξίδια Κίνας (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (σημ. Γιθρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπάρδ»	56	5403	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Σεπτ. διά Γλασκώθην
ΑΓΑΠΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάγκουαρντη»	53	11417	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΑΓΓΕΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άγγελα»	52	3694	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Σεπτ. διά Πουερτο Πλάτα
ΑΓΓΕΛΑ Δ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρι»	56	12230	έφθ. Αμβούργον 10 Σεπτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άννα»	59	15660	άνεχ. Μπούλεα 20 Σεπτ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τζένεραλ»	49	2179	έφθ. Μέρσεϋ Μπαρ 23 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Ερυθιανή»	56	20153	άνεχ. Κολόμπα 20 Σεπτ. δι' "Αντενέ
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευτυχία»	47	4805	έφθ. Καράτσι 24 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άκρωτηρι»	43	7157	εις Ριόν 'Ιανέριον ἀπό 23 Νοεμβρ.
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδελπίς»	47	2531	έφθ. Τοικτάο 2 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουαΐνδρεστ»	55	3799	έφθ. Καζαμπλάνκα 17 Σεπτ.
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι»	53	11010	διπλήθε Παναμά 18 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Ηεραιά 1 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανάστασι»	49	2358	άνεχ. Ντώρμπαν 2 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκολας»	53	11024	διπλήθε Παναμά 24 Σεπτ.
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μποδογιάγκη»	55	3392	έφθ. Δάντοις 22 Σεπτ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδαμαντια»	53	13256	εις Νέαν 'Υόρκην ἀπό 2 Ιουν. 1968
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπου
ΑΔΕΛ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιθέρα»	49	4930	υπό παραλαβήν
ΑΔΕΛΦΟΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άδελφοι»	50	11665	έφθ. Ναπέρ 23 Σεπτ.
ΑΕΛΛΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βοτα»	57	20797	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 14 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άζαλέα»	48	9506	έφθ. 'Αθάναν 11 Σεπτ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ Ι (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Τροπικού»	47	7638	άνεχ. Μπορντ 20 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ Σηγουαΐν»	49	4113	έφθ. Μεθιλ 19 Σεπτ.
ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάνετ»	67	48747	άνεχ. Τομπάτα 4 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπου
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθερσοή Μίννεραζ»	64	30682	ανεχ. Χακοδάτην 22 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σάσου Ήτ' Μεντίτη»	68	16045	ανεχ. Μένα 'Αχραντι 4 Σεπτ. διά Κόρντον
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	ανεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΘΗΝΑΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	19462	έφθ. Σικάρδο 22 Σεπτ.
ΑΙΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9814	άνεχ. Κόμπε 20 Αύγ. δι' 'Αθάναν
ΑΙΓΑΙΣ ΧΟΥΟΥΠ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίας»	53	12023	έφθ. Σικάρδο 11 Σεπτ. διά Θουκουγιάμα
ΑΙΗΤΖΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκανν»	51	5678	ανεχ. Χακοδάτην 22 Αύγ.
ΑΙΩΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιητζας»	56	1333	ανεχ. Κόμπε 20 Σεπτ. δι' Σαουθαμπτον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Νιούρο»	56	12405	έφθ. Αμέρεραν 23 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόρε Σπη»	67	28774	ανεχ. Τοιμπά 12 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΙΓΑΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμοιο»	58	10018	ανεχ. Γιοκοχάμον 5 Σεπτ. διά Σάντα Μάρτα
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλαντ Σπη»	58	933	έφθ. Σιδνεύ 22 Σεπτ.
ΑΙΓΑΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμοιο»	58	10020	άνεχ. Σπέτζια 19 Σεπτ. διά Σάνι Αντιοχο
ΑΙΓΑΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίνταν»	55	21584	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 25 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΙΣΩΠΟΣ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγνωνρ»	52	11292	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΑΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ακουιλά»	57	8184	ανεχ. Μπότγουντ 8 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Άσφαρση»	67	32644	έφθ. Ρότερνταν 22 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στανταρόντ»	67	32644	άνεχ. Γιοκοχάμον 9 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φρέντερς Τρανσού»	56	8835	έφθ. Λιοσσάδωνα 21 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΟΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλαντίκ Κάρριερ»	66	22362	άνεχ. Βιτόρια 14 Σεπτ. διά Δουκέρκην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ»	66	22362	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 24 Σεπτ. διά Γερμανίαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανγουαίνες Κάρριερς	65	18452	άνεχ. Γιοκοχάμον 3 Σεπτ. διά Βανκούμερ
ΑΚΙΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Φάρ 'Ητ»	43	8434	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 14 Σεπτ. διά Τεργεστον
ΑΚΜΑΙΟΝ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	49	11105	έφθ. Ροζάριο 24 Σεπτ.
ΑΚΜΠΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταύρος»	58	9199	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 27 Αύγ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Τομπάτα 11 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΚΟΥΑΚΛΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	άνεχ. Κόμπε 31 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΚΟΥΑΚΡΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλήθε Παναμά 11 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκτις»	67	25168	άνεχ. Γιοκοχάμον 6 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκων»	68	25433	διπλήθε Παναμά 23 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΚΟΥΑΤΖΑΡΜ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκτις»	68	25168	έφθ. Γιοκοχάμον 8 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκτις»	68	25155	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ.
ΑΚΟΥ-ΓΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλτάρι»	57	8889	έφθ. Ριγέκαν 16 Σεπτ.
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(N.A.T.)	έτ. «Βασαντό»	49	2990	έφθ. Βενετίαν 18 Σεπτ.
ΑΚΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μελέτιμ»	43	7224	διπλήθε Παναμά 10 Αύγ. διά Τόκιον
ΑΚΤΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικούελ»	54	11738	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράντερ»	67	14845	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 9 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέξ»	58	10499	έφθ. Κοιδαί 14 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαμπτίριαν»	56	20926	άνεχ. Γένοβαν 21 Σεπτ. διά Μπεζάια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	έφθ. Καστελλόν 25 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΦΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταρόζα»	55	12376	εις Ντώρμπαν ἀπό 25 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αλλάκμων»	68	16475	άνεχ. Βακαγιάμα 13 Σεπτ. διά Κόλπον Η.Π.Α.
ΑΛΙΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιξ»	44	7189	έφθ. Κατανία 18 Σεπτ.
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτωρία»	53	7564	εις θέσιν 34.30 Ν. 47.30 Δ. 22 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΑΛΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστλ»	55	11971	άνεχ. Φώλευ 24 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΑΛΚΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλκμαν»	66	27985	έφθ. Καστελλόν 18 Σεπτ.
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσιφίκ Μαρ. Κάρριερ»	67	46401	άνεχ. Ρότερνταμ 24 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεχ. Ρότερνταμ 15 Αύγ. δι' 'Αθάναν
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	41	6585	έφθ. Καστελλόν 9 Σεπτ. διά Τόκιον
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εθεργκλέιντς»	66	15650	άνεχ. Μανάουν 14 Σεπτ.
ΑΛΜΠΑΚΡΟΥΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φατζρόου»	54	12607	άνεχ. Τζακσονδί 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέτρομάρ»	54	13023	άνεχ. Βίλεμπαταν 21 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήν. ουμφέροντα	54	13145	έφθ. Βαρκελώνην 29 Αύγ.
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος Χόρονος»	50	2378	άνεχ. Μη. Άρες 9 Σεπτ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορκάντος»	43	7204	άνεχ. Σάντος 9 Σεπτ. διά Ιασσαδύνα
ΑΛΜΠΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνενπορτ»	43	7260	άνεχ. Ντάνενπορτ 23 Σεπτ.
ΑΛΝΤΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάνενπορτ»	69	15800	άνεχ. Βίλεμπαταν 24 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΑΛΠΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπα»	42	7289	άνεχ. Άδαναν 24 Αύγ. διά Κασιλντα
ΑΛΦΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλφα»	43	6437	άνεχ. Άδαναν 20 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΜΕΡΟΦΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμερικαν Κομπιούτερ»	41	7368	άνεχ. Ήπαχαν 26 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	53	11706	άνεχ. Πόρτ Κέμπλα 27 Αύγ. διά Τεσμόποτε
ΑΜΠΟΥΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανταράτζ»	61	14073	έφθ. Βούδανην 18 Σεπτ.
ΑΜΟΙΟΕΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπινγκ & Φρέντιγκ»	50	10608	έφθ. Τσουντζίν 29 Αύγ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Χερμόδα»	39	5171	άνεχ. Ντουγκούν 14 Σεπτ. διά Τοιμπά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	66	23571	έφθ. Μουροράν 17 Σεπτ.
ΑΝΔΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρδνια»	69	15869	άνεχ. Μποτόν Ρού 17 Σεπτ. διά Λήθ
ΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίστα»	53	4577	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 21 Σεπτ. διά Ραθέναν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	65	15597	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 14 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανταντέρη»	53	19125	έφθ. Κόρπον Κρίστο 19 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21426	άνεχ. Γουέινα 1 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	68	21420	άνεχ. Ούμι Σαιδ 16 Σεπτ. δι' Αγγλίαν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρο»	63	33375	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 Σεπτ. διά Ντουμάι
ΑΝΘΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόνδων»	43	10582	άνεχ. Αδαναν 4 Σεπτ. διά Μαριέλ
ΑΝΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρία η θή Λούρδη»	43	7314	άνεχ. Ρότερνταμ 29 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοτρόπο»	57	25441	διπλήθε Παναμά 5 Σεπτ. διά Τόκιον
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «25η Μαρτίου»	46	8047	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Αννίτσα»	65	19578	άνεχ. Αδαναν 29 Αύγ. διά Σαντιάγκο
ΑΝΝΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	49	2149	διπλήθε Παναμά 5 Σεπτ. διά Τόκιον

ΑΝΕΣΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρ N. K.»	59	20417	άνεχ. Σάρος 17 Σεπτ. δι' 'Αρξέθ άνεχ. Καλλάδο 22 Σεπτ. διά Χατοινέ άνεχ. Ντακάρ 22 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν άνεχ. Νιού Γουέστιντονερ 23 Σεπτ.
ΑΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Καστόλλα»	56	9052	άνεχ. Κούνι Μπαιν 24 Σεπτ. διά Λονδίνον άνεχ. Κόμπε 17 Σεπτ. διά Καλκούταν άνεχ. Σάν 'Αντόνιο 16 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	διπλήθε Θέρονταιπ "Αίλαντ 14 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα άνεχ. Νεκοτούσα 16 Σεπτ. δι' 'Ιταλίου
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Κούνι Μπαιν 24 Σεπτ. διά Λονδίνον άνεχ. Κόμπε 17 Σεπτ. διά Καλκούταν άνεχ. Σάν 'Αντόνιο 16 Σεπτ. διά Πειραιά
ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	έφθ. Στεττίνον 20 Σεπτ. άνεχ. Μόζι 17 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν άνεχ. Αμπαντάν 21 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	63	15985	διπλήθε Ακρωτήριον 10 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον διπλήθε Παναράδ 6 Σεπτ. διά Τούρμπο
ΑΝΤΩΝΥ II	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	έφθ. Καράτοι 17 Σεπτ. διά Κότκα άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΝΥΤΟΣ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνωρ»	55	11148	άνεχ. Αμπαντάν 21 Αύγ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντρα»	46	8380	διπλήθε Βεντοπίλης 7 Σεπτ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7154	άνεχ. Αίλι θέρονταιπ "Αίλαντ 14 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην άνεχ. Μόζι 17 Σεπτ. διά Κότκα
ΑΠΟΛΛΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Προπέλλερ»	54	1274	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν άνεχ. Αμπαντάν 21 Αύγ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απολλώνι»	68	27989	διπλήθε Ακρωτήριον 10 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον διπλήθε Παναράδ 6 Σεπτ. διά Τούρμπο
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίουνια»	44	7229	έφθ. Καράτοι 17 Σεπτ. διά Τούρμπο έφθ. Καράτοι 17 Σεπτ.
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ Τ	(N.A.T.)	έτ. «Αλπίνια»	63	32958	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν άνεχ. Αμπαντάν 21 Αύγ.
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νικόβολις»	45	3599	διπλήθε Παναράδ 6 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον διπλήθε Παναράδ 6 Σεπτ. διά Τούρμπο
ΑΠ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απόστολος»	40	1280	έφθ. Καράτοι 17 Σεπτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ	(N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα	48	3901	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΡΑΓΚΟΝ (κύπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδιτο»	56	10180	άνεχ. Μπαρμπαντος 21 Σεπτ. διά Μόμπιλ άνεχ. Αθάναν 14 Σεπτ. διά Μαριέλ
ΑΡΑΜΙΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρμερίτο»	43	7201	άνεχ. Γενόβελον 18 Σεπτ. διά Ζντάνωφ έφθ. Βεντοπίλης 7 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινάρεδ»	45	2933	άνεχ. Αίλι θέρονταιπ "Αίλαντ 14 Σεπτ.
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλοζ»	35	4965	άνεχ. Ναγκόρια 22 Σεπτ. διά Πόρτ Χέντλαντ άνεχ. Λονδίνον 26 Αύγ. δι' 'Αδάναν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουνη»	64	28313	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν άνεχ. Γενόβελον 22 Σεπτ. διά Πόρτ Χέντλαντ άνεχ. Εγενόβελον 18 Σεπτ. διά Ζντάνωφ
ΑΡΕΤΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρετή»	42	7176	άνεχ. Αίλι θέρονταιπ "Αίλαντ 14 Σεπτ.
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. Ναγκόρια 22 Σεπτ. διά Πόρτ Χέντλαντ άνεχ. Λονδίνον 26 Αύγ. δι' 'Αδάναν
ΑΡΘΟΥΡΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροδιέλο»	58	16258	άνεχ. Ντακάρ 22 Σεπτ. διά Μπέλφαστ άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΙΑ (σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασποθαλέντο»	47	5059	άνεχ. Αθάναν 22 Αύγ. διά Σαντιάγκο (Κούδα)
ΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό 'Αμαρόλλο»	62	25211	άνεχ. Τζιμπούτι 5 Σεπτ. διά Ράς Σουκέριο άνεχ. Χόνκ - Κόγκ 18 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριέττα»	64	35263	έφθ. Καλλάδο 26 Σεπτ.
ΑΡΙΜΑΘΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κέιπ Χόρν»	48	2905	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 14 Σεπτ. δι' 'Αμοτερνταμ διπλήθε Εσκούμινς 22 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	άνεχ. Αθάναν 14 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστείδης»	37	4635	άνεχ. Αμπούρηγον 6 Σεπτ. διά Ρεύκιαθικ εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΙΙ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβόντε»	35	992	άνεχ. Αθάναν 14 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(N.A.T.)	έλπηνικά ουμφέροντα	43	2909	άνεχ. Βεντοπίλης 7 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέ»	38	10280	άνεχ. Ναγκόρια 22 Σεπτ. διά Ντουμάτι άνεχ. Βαρκελώνην 26 'Ιουλ. δι' 'Αρξέθ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	45	4693	έφθ. Αθάναν 14 Σεπτ.
ΑΡΙΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα	38	3570	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ άνεχ. Βανκούμερον 6 Σεπτ. διά Ρεύκιαθικ
ΑΡΚΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Επιλόρε»	68	39617	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΑΡΜΑΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλπην. ουμφέροντα	46	5089	άνεχ. Ηράκλειον 11 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ άνεχ. Αθάναν 14 Σεπτ.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπήκρεστο»	67	45376	άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 26 Αύγ. διά Μίλφορντ Χάφεν άνεχ. Αγ. Βικέντιον 14 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ασγάν»	58	7906	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΑΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασο»	56	22399	έφθ. Ρεύνιδον 20 Σεπτ.
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιουάνο»	54	1960	άνεχ. Πόρτ Κανάρεραλ 17 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντοσουν»	48	11379	άνεχ. Πόρτ Κανάρεραλ 17 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΤΑ		έτ. «Αστα»	56	1749	έφθ. Δουβλίνον 22 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣΙΩΝ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσούπη Μπάλκ Κάρροιερς	64	18000	άνεχ. Λόδι 'Αντζελες 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΡΤΣΕΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντοσουν»	44	10454	εις θέσιν 5.45 B. - 72.9 A. 2 5Σεπτ. διά Σινκαπούρην
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεκημιάδης»	52	8010	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 Σεπτ. διά Σαλίγκον έφθ. Κασσιούνγκ 3 Σεπτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντούντη»	60	12287	άνεχ. Λάς Πόλιας 15 Σεπτ. διά Πόρτ θρόνιν άνεχ. Βανκούμερον 12 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν έφθ. Σάν Λορέντζο ('Αργ.) 23 Σεπτ.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασπουρον»	56	10414	άνεχ. Τάρλεστον 17 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Χάρην 20 Σεπτ. διά Βιτόρια έφθ. Σουάμπιαν 22 Σεπτ.
ΑΣΤΕΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομασιδην»	45	14132	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 19 Σεπτ. δι' 'Αντεν άνεχ. Οζάκαν 6 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΣΤΗΡ (Λιθανίου)	(N.A.T.)	έτ. «Αστέρους»	49	8525	άνεχ. Μομπάνα 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα άνεχ. Ντώνμαν 21 Σεπτ. δι' 'Αμοτερνταμ
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αστήρος»	50	7633	έφθ. Σάν Λορέντζο 17 Σεπτ.
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεύδο»	63	33375	άνεχ. Χάρην 20 Σεπτ. διά Βιτόρια έφθ. Αγ. Βικέντιον 23 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	έφθ. Σουάμπιαν 22 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 19 Σεπτ. δι' 'Αντεν άνεχ. Βορμάν 22 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευπερο»	49	17325	άνεχ. Βορμάν 22 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ άνεχ. Μομπάνα 4 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Φαινάνσιν»	64	31716	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον άνεχ. Τομπάτα 19 Σεπτ. διά Πουσάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ»	63	15977	άνεχ. Χάρην 8 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Βεράκρους 31 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίηντον»	55	12985	έφθ. Βορμάν 22 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ άνεχ. Καράτοι 20 Σεπτ. διά Χάργκ "Αίλαντ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊροντ»	53	11322	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρκες»	68	41000	άνεχ. Τομπάτα 19 Σεπτ. διά Πουσάν άνεχ. Χάρην 8 Σεπτ. διά Σιδέρη
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	54	16027	άνεχ. Βεράκρους 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Βοστώνην 11 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	53	12696	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδέρη άνεχ. Βορμάν 6 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρον»	53	12712	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον διπλήθε Παναμά 16 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρονετ»	52	11524	άνεχ. Βοστώνην 11 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον έφθ. Βοστώνην 13 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρίζ»	63	15985	διπλήθε Εσκούμινς 19 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάΐτ»	56	14839	έφθ. Ναυλάκι 17 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιούκ»	52	10930	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίνσες»	64	39066	έφθ. Βεράκρους 20 Σεπτ. διά Καμαίοι άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 14 Σεπτ. διά Καμαίοι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν»	57	10189	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Σεπτ. διά Τομπάτα διπλήθε Παναμά 27 Αύγ. δι' 'Ιντούον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΙΤΗΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σανμπουπί»	58	10139	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Σεπτ. διά Μουσίρε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Σάνραΐζ»	58	10077	έφθ. Χακοδάτην υπό συμπλήρωσιν έφθ. Ιάλιδο 13 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεροπλ»	56	10087	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 22 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Θάλκον»	59	10505	έφθ. Μίδδλεσεμπρω 21 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Θιούνου»	60	10505	άνεχ. Βίλεμοταν 19 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. «Θρηντού Σίππιγκ»	62	10522	άνεχ. Βίλεμοταν 19 Σεπτ. διά Σάντος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΟΣΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χέλμουσαν»	69	16475	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Γουέλιγκτων
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριταζ»	69	15500	εις θέσιν 0,7 B - 9.57 Δ 23 Σεπτ. διά Κίναν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Χέριο»	69	16457	έφθ. Αλεξανδρειαν 7 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΐΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χοράΐζον»	69	16457	έφθ. Βεράκρους 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ έφθ. Μίδδλεσεμπρω 21 Σεπτ.
ΑΤΡΑΞ (Κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ			

ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραγκουλά»	50	5455	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ.
ΑΧΙΛΛΕΤ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αχίλλετ»	41	5281	άνεχ. Πουαντ Νούαρ 6 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΒΑΡΔΙΑΝΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κερατέα»	33	5432	άνεχ. Μη. Αύρες 20 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΒΑΡΟΣΙ (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	41	4189	άνεχ. Λάς Πάλμας 7 Σεπτ. διά Ντώρμπον
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλεαράμπαι»	55	979	έφθ. Λεμεσόδων 23 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φράνκο»	44	7192	άνεχ. Βρέστον 8 Σεπτ. δι' 'Αδάναν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ δ. (N.A.T.)	έτ. «Άστρο Νούέστρο»	55	10825	άνεχ. Τοιταγκόκ 7 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον	
ΒΕΓΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρασσούντο»	51	10671	άνεχ. Σουάμπα 12 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιούκον»	48	15794	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΒΕΝΟΥΣ ΒΙΚΤΟΡΥ	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	53	12897	έφθ. Βενετίαν 24 Σεπτ.
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βένους»	45	7666	άνεχ. Κουαντάν 17 Σεπτ. διά Σακάī
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άγνηνορ»	68	9000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Σεπτ. διά Κούθαν
ΒΕΡΙΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	60	3068	άνεχ. Χιούστον 12 Σεπτ. διά Φρήταουν
ΒΕΡΜΟΝΤ I	(N.A.T.)	έτ. «Βέρας»	43	6490	έφθ. Μη. Αύρες 13 Σεπτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΕ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεπουμπλίκ Μαρίτ.»	55	6231	έφθ. Ντιπρόϊτ 23 Σεπτ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	(N.A.T.)	έτ. «Μίντ Ήστ»	49	1592	άνεχ. Τεργέστον 19 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
BINKY	(N.A.T.)	έτ. «Κοννουαίη»	57	9156	έφθ. Γδύνια 15 Σεπτ.
ΒΙΟΔΑΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράντο»	64	15288	διπλήθ. Γιερολάτηρ 13 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΒΙΟΔΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμίκους»	43	8450	άνεχ. Βομβάνη 24 Σεπτ. διά Κοαιν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερίαν Τρανάδο.»	58	27372	άνεχ. Ράς Τανόύρα 15 Σεπτ. δι' Ουάιτγκεϊτ
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιγκάδο»	58	11625	έφθ. Σάρος 20 Σεπτ.
ΒΡΑΧΟΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμούλα»	68	31093	άνεχ. Ντακάρ 17 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανόδασ»	53	5608	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 8 Σεπτ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	45	2885	έφθ. Σάντος 23 Αύγ.
ΒΡΥΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεψύρ»	64	33375	άνεχ. Χιροκάτα 31 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	54	8456	έφθ. Πειραιά 22 Σεπτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	«Μονρόβια Σίπη. Κόμπανη»	68	24894	άνεχ. Πόρτ. Χέντλαντ 28 Σεπτ. διά Κόμπε
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	25988	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ. διά Κόμπε
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	64	32231	άνεχ. Ρόττερνταν 22 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	διπλήθ. Παναρά 22 Σεπτ. διά Ριγέκαν
ΓΑΛΑΝΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μολινάρε»	47	2094	είς μεσογειακάδ μεταφοράς
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκλα»	55	9462	διπλήθ. Εσκουμίν 11 Σεπτ. δι' 'Ινδιαν
ΓΕΩΡΓΙΑΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 12 Σεπτ. διά Κιναν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μανάντο»	52	7419	έφθ. 'Αμβούργον 23 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρέθρον»	48	1911	άνεχ. Ντωμπαν 7 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φρανκόνια»	66	30647	διπλήθ. Παναρά 19 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	58	9483	άνεχ. ΈΛ Πολίτο 18 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ 'Οιλ»	54	18790	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 15 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΗΝΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφο»	67	15414	άνεχ. Σάρπης 25 Αύγ.
ΓΙΑΛΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γαλλίδι»	53	1817	άνεχ. Κόκυ Κόκυ 1 Σεπτ. διά Τοινβαγκτάο
ΓΙΑΝΝΑΚΑΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάλτουντ»	31	2841	άνεχ. Αμέρεσον 20 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	41	5270	έφθ. Όλμπαν (Ν.Υ.) 23 Σεπτ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	40	7188	έφθ. Μένα Άχιμαντ 22 Σεπτ.
ΓΚΕΜ (δες)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκούρια»	52	10381	άνεχ. Ελ. Πόλιτο 18 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδριατικ»	63	30650	διπλήθ. Παναρά 25 Σεπτ.
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤ'ΙΤΟΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ 'Οσεαν»	43	8346	άνεχ. Λάς Πάλμας 25 Σεπτ.
ΓΚΛΟΜΠΛΑ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Έδη»	60	8337	διπλήθ. Παναρά 20 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκο»	67	48747	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 15 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	11873	άνεχ. Σερπνές 9 Σεπτ. διά Τάμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουΐλα»	59	23084	διπλήθ. Σιγκαπούρην ρόδες 17 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδουκι»	59	15397	διπλήθ. Σέθεν 'Αιλαντ 15 Σεπτ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν»	39	6281	άνεχ. Σουραμπάγια 11 Σεπτ. διά Σαμαρίντα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΡΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικ»	60	15798	διπλήθ. Πειραιά 6 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλντεν Τσαλίς»	68	10397	διπλήθ. Γιερολάτηρ 12 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
ΓΚΟΥΑΝΤ ΧΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθιαν»	57	21851	έφθ. Μιλάζο 18 Σεπτ.
ΓΚΟΥΑΝΤ ΘΑΙΗΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλανη»	45	3941	έφθ. Πότο Κέμπλα 20 Σεπτ.
ΓΚΟΥΝΤΓΟΥΓΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκουντγουίλη»	49	1396	άνεχ. Σέτε 14 Σεπτ. διά Πόρτο 'Αλέγκρε
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιλι Νόδα»	57	8881	άνεχ. Νιούκαστλ (Άντρο.) 21 Σεπτ. διά Περού
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΛΕΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9411	έφθ. Ταμόπο 17 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΖ ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βερακρούζ»	50	6638	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Σεπτ.
ΓΚΡΗΝ ΝΤΡΑΓΚΟΝ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σδουπού Πενίνσουλαρ»	58	4211	μετωπούναρθο «ΣΗΜΕΡΤΕΑΝΤ» οπμ. Λιθερίας
ΓΛΑΥΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βόδη»	64	15282	άνεχ. Μπράζι 19 Σεπτ.
ΓΛΑΥΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16475	άνεχ. Μόζι 17 Σεπτ. διά Τσουκούμι
ΓΛΥΦΑΔΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	έφθ. Αιγακαδάκι 21 Σεπτ.
ΓΟΡΓΟΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	άνεχ. Σιδηρούναρθο «ΠΛΑΤΡΕΣ»
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΓΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικό»	45	7648	έφθ. Αιγακαδάκι 2 Σεπτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρμόδευντ»	57	14313	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 17 Σεπτ. διά Φρήταουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φούδολεύδη»	57	26032	άνεχ. Πειραιάδη 16 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντεν»	52	20667	άνεχ. Μένον Άχιμαντ 5 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζέντρου»	57	14353	άνεχ. Πουέτο Μιρόντα 10 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΤΑΝΣΕ δ. (N.A.T.)	έτ. «Γκάταση»	55	27278	άνεχ. Σερπνές 17 Σεπτ. διά Λαντς 'Εντ	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέσχουμ»	55	27278	άνεχ. Ποστ 'Ελιζιουπεδ 16 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΝΤΔ. (N.A.T.)	έτ. «Φεντόν»	55	25317	έφθ. Αντεν 21 Σεπτ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙ-ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίλα»	54	27278	έφθ. Χονολούλου 21 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κεστέλλα»	53	21284	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδες 22 Σεπτ. διά Χονολούλου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομαιλ»	62	11971	άνεχ. Μένον Άχιμαντ 21 Σεπτ. διά Φρήταουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ δ. (N.A.T.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Σπάνδων 24 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδες	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόκο»	57	25490	άνεχ. Σπάνδων 25 Σεπτ. διά Σακάī
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κέλδο»	57	25357	άνεχ. Χάλιφας 13 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΣΔ. (N.A.T.)	έτ. «Ιμουνένη»	57	26031	άνεχ. Ποικιλόδεντος 22 Σεπτ. διά Πειραιά	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάγκο»	57	25222	άνεχ. Κέπι Τάουν 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΓΚΑΙΤΕΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Ντράμποντ»	69	41477	άνεχ. Ράτσαντ Ντένεϋ 10 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΤΖΕΣΤΖ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύρο»	50	18802	άνεχ. Ράτσαντ Ντένεϋ 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύροσανδρος»	49	18802	άνεχ. Νέαν 'Ολεάνην 11 Σεπτ. δι' 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΜΑΙΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόντεν»	50	25360	άνεχ. Λάς Πάλμας 8 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οισανία»	49	18802	άνεχ. Σερπνές 15 Σεπτ. διά Σάρος
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	49	25360	έφθ. Λινούποντες 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΟΝΑΡΚ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντίνα»	49	18802	άνεχ. Ποικιλόδεντος 16 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουδόρλαντ Μπάννερ»	58	20546	έφθ. Ποικιλόδεντος 16 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακρον»	57	27902	άνεχ. Ποικιλόδεντος 16 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Αλέξη»	57	20533	άνεχ. Κιουρασάο διπλήθ. Εσκουμιν 19 Σεπτ. διά Η.Π.Α.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάποιοκρυ»	67	22549	έφθ. Νιούκαστλ (Άντρο.) 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Τζέπιοπερ»	68	22513	άνεχ. Σιδηρούντος 2 Σεπτ.	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙ'ΜΠΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Λιπούρα»	68	23064	άνεχ. Σιδηρούντος 25 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕΙΤΣΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Τζέπινι»	67	23064	άνεχ. Νανκόνια 19 Σεπτ. διά Σακάī	
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Τζέντι»	67	22549	δι	

ΔΑΝΑΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Βένκεντορ» ..	54	11747	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 'Απρ.
ΔΑΦΝΗ (μ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπή Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Σακάι 29 Αύγ. διά Περού
ΔΕΛΦΟΙ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεφό»	68	8800	διπλήθε Παναμᾶ 23 Σεπτ. διά Λύτελτον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Τραναρόγκο»	53	5579	άνεχ. Λισσαβώνα 18 Σεπτ. διά Μπαραγκουίλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	(N.A.T.)	έτ. «Άστεριο»	54	8710	άνεχ. Μητέρα 30 Αύγ.
ΔΗΛΟΣ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Πίοντον»	59	10527	άνεχ. Χαρόν 21 Σεπτ. δι' 'Αμπιτζάν
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. φοι Σιγδά	29	2935	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΔΗΜΗΤΡΑ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκρέντο»	68	9528	έφθ. Κολόμπο 18 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Ναδιγκ.»	53	7829	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(N.A.T.)	«Λαμπήριαν Όσεανγουένς»	53	13173	διπλήθε 'Εσκουμίνς 7 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Κυπριανοῦ	43	7187	έφθ. Μαντράς 22 Αύγ.
ΔΙΑΝΑ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Δίάνα»	52	3695	άνεχ. Χιούτον 23 Σεπτ. διά Τσάντλερ
ΔΙΩΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	52	12523	διπλήθε Παναμᾶ 25 Αύγ.
ΔΡΟΜΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κύκνος»	64	17487	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 12 Σεπτ. διά Βραζιλίαν
ΔΩΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κένωσσος»	51	1272	άνεχ. Αμβούργον 24 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΔΩΡΙΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λωριένς»	58	6331	έφθ. Μορογκάρα 15 Σεπτ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λωρίς»	54	6042	άνεχ. Μη. "Αύρες 23 Σεπτ. διά Παρανάγκουα
ΔΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βιτάσσα»	68	35191	άνεχ. Βακαγιάμα 29 Αύγ. διά Περού
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγηνωρ»	58	9431	άνεχ. Λάς Πάλμας 20 Σεπτ. διά Κούβον
ΕΒΗ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Μαριτάιμ»	57	13637	άνεχ. Πούντα Καρντόν 17 Σεπτ. διά Σάντα Τόμας
ΕΒΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθυδος»	48	3627	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Σεπτ. διά Μπιλμάνο
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΗΑΝ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	8122	άνεχ. Μπότγουντ 18 Σεπτ. διά Βερακρούζ
ΕΒΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελπιμέρο»	67	14845	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 24 Σεπτ. διά Τάμπα
ΕΒΜΑΡ	(N.A.T.)	«Φασυντέσιον Αρμαντόρες»	43	8184	άνεχ. Θέουτα 22 Σεπτ. διά Βαλτιμόρουν
ΕΒΡΟΣ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ατλάντικ»	63	15983	διπλήθε Παναμᾶ 11 Σεπτ. διά Γιοκαϊσι
ΕΘΝΟΣ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Ντρέικι»	56	10329	έφθ. Μη. "Αύρες 22 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαζόνι»	56	10289	άνεχ. Λδς. "Αντζελες 2 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρικάνι»	48	3627	άνεχ. Λειδεζες 22 Σεπτ. δι' 'Αμθέρααν
ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζ»	53	1980	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΑΝΤ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΙΑ Τράνονπορτ»	59	30186	άνεχ. Γένοβαν 8 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέκτρα»	59	20915	διπλήθε Ντόρερ 17 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΕΛΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	67	27988	διπλήθε Παναμᾶ 24 Σεπτ.
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνονπορτ»	58	20830	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 12 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κιδίον»	39	4922	άνεχ. Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΕΛΕΝΚΩ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χώρα»	48	982	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερούπολις»	58	13066	άνεχ. Χόγκι - Κόγκι 12 Σεπτ. διά Βακαγιάμα
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελευθερώτρια»	56	2709	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 12 Σεπτ. διά Κόντινεντ
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία»	45	3883	εἰς Περαιά ἀπό 3 'Απρ. (έπιοκευαί)
ΕΛΙΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπολές»	45	2095	άνεχ. Αυθέρεσαν 24 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Τζουτλάντ»	60	10530	άνεχ. Γουλείγκτουν 22 Αύγ. διά Κόστα Ρίκα
ΕΛΛΗΝ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Σάγκοι»	56	10312	έφθ. Φρέπορτ (Μπαχ.) 6 Σεπτ. δι' 'Ανκόνα
ΕΛΠΙΑΔΟΦΟΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτάλμαρ»	35	4963	έφθ. Λονδίνον 8 Σεπτ.
ΕΛΠΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκουαρντ»	55	11936	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ ΜΑΡΚΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράμπι»	60	8539	άνεχ. Καΐρος 24 Αύγ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΠΙΚΙ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερκούλες»	58	30332	άνεχ. Ράς Τανόύρα 1 Σεπτ. δι' 'Αμθεούργον
ΕΡΑΤΩ (Σομαλ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κατερίνα»	43	7199	άνεχ. Μασσαλίαν 2 Σεπτ. δι' 'Αθάναν
ΕΡΩΤ'ΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ριταλέζ»	47	3497	έφθ. Σέτε 22 Σεπτ.
ΕΣΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	διπλήθε Παναμᾶ 4 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	έφθ. Καλκούταν 11 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέντοδος»	19	3858	άνεχ. Αντεν 14 Σεπτ. διά Καράτοι
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	55	2472	έφθ. Σουάντον 22 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσαζέ»	39	3971	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 19 Σεπτ.
ΕΥΑΝΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Οίλ»	66	38339	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΕΥΕΝΓΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουμπέθεύς»	54	11208	άνεχ. Αϊλ δό Γκραίν 24 Σεπτ. δι' 'Αρακούς
ΕΥΕΝΓΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	άνεχ. Πειραιάδ 20 Σεπτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΕΥΕΝΓΕΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Ποοειδών»	46	2524	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 Σεπτ. διά Μπέτρα
ΕΥΕΝΓΕΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλόδαι»	56	10053	άνεχ. Χόρ άλ 'Αμαγία 17 Σεπτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΥΕΝΓΕΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκ Οίλ»	54	19406	διπλήθε Θέρονταντ Αϊλαντ 20 Σεπτ. διά Μίρι
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30150	άνεχ. Νιγηρίαν 13 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνο»	54	35774	έφθ. Τακλούπαν 13 Σεπτ.
ΕΥΣΤΑΘΟΙΟΣ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύκοιστα»	59	9003	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΣΤΑΘΟΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παϊάδα»	43	2896	άνεχ. Βάλδιο Μπαΐ 17 Σεπτ. διά Λισσαβώνα
ΕΦΕΣΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύσταθίος»	55	12497	άνεχ. Κεμπέκ 19 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΕΦΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ»	49	17613	άνεχ. Χάργκ 'Αϊλαντ 16 Σεπτ. διά Σκόλντβικ
ΖΑΝΕΤΤΑ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35527	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΖΕΥΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμέρικαν Κομπιούτερ»	53	10919	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 21 Σεπτ.
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σανταβιέρνες»	40	3496	άνεχ. Κεμπέκ 16 Σεπτ. δι' 'Οζάκον
ΗΓΚΛ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγιο»	68	9527	άνεχ. "Αντεν 20 Σεπτ. διά Μένα 'Αχραντι
ΗΒΝ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Πανευρόπα»	55	20216	διπλήθε Παναμᾶ 14 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΗΛΙΑΣ Λ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Φράιτερς»	68	28774	έφθ. Κεμπέκ 24 Σεπτ.
ΗΡΑ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	άνεχ. "Απανα/Λάγκος 18 Σεπτ. διά Μασσαλίαν
ΗΡΟΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	λάρδονος	48	4574	έφθ. 'Αθάναν 22 Αύγ.
ΗΡΩ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Ελέαν»	47	7356	άνεχ. Πόρτ Ελλήνηπεθ 19 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΗΣΤΕΡΝΗ ΗΓΚΛ (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Ιαλα Θαρακάντοια»	65	23535	έφθ. Μπάχια Μηλάνκα 18 Σεπτ.
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστορούντεθότο»	44	15419	έφθ. Βίλεματαντ 23 Σεπτ.
ΘΑΛΑΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκεκλάν»	49	7773	άνεχ. Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Μη. "Αύρες
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	άνεχ. Νταμμάρ 9 Αύγ.
ΘΑΝΑΣΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενμάρ»	49	5841	έφθ. Κουβάιτ 13 Σεπτ.
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Νέαν 'Ορλέανην 14 Αύγ. δι' 'Ελλάδα
ΘΑΣΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάσος»	52	20257	έφθ. Λισσαβώνα 23 Σεπτ.
ΘΕΑΝΩ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κωνσταντίνο»	53	958	έφθ. Σαδόνα 23 Σεπτ.
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουρένα»	44	7286	εἰς θέσιν 52.50 B – 4.2 A 12 Σεπτ. διά Πειραιά
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοδόσιος»	54	12016	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ.
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 9 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπουν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκούιστο Οσεάνικα»	63	31581	έφθ. Κούρε 20 Αύγ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Κ. (.....)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	έφθ. Καέν 24 Σεπτ.
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάλμαστερ»	47	2680	έφθ. Καράτοι 21 Σεπτ.
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρντινάμπικο»	40	5226	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	TELEX 21-465 ATMA GR.

Εφοδια και τροφοδοσιασ των πλοιων

σας έχετε στην Ελλάδα η

ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΑΤΛΑΣ

Η μεγαλύτερη πιο οργανωμένη έπιχειρησ

Πατέρων Ιαπωνίας

410.435
410.628

ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 Σεπτ. διά Γκουάιμας
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	11234	άνεχ. Πειραιά 21 Σεπτ. δι' 'Άλγκεθίρας
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεχ. Γιβραλτάρ 13 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26653	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 30 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 11 Σεπτ.
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 16 Σεπτ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδές»	55	2740	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 23 Σεπτ.
ΘΟΥΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρ»	43	2015	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροπίζ»	66	40933	άνεχ. Μίνα άλ Φακάλ 17 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ»	61	14218	άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 17 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	άνεχ. "Ηοτχαρ 25 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΙΩΑΚΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριόπι»	50	12540	άνεχ. Ντωρίμπαν 19 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΙΩΑΚΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12906	άνεχ. Σασέμπο 3 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΙΛΕΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιοτιμή»	37	5925	έφθ. Άθανόν 1 Σεπτ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέβον»	47	4962	εις Σαιγόκον όπό 21 Απρ. 1968
ΙΑΚΟΝ Α'ΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρταν»	58	21291	διπλής Παναμά 10 Σεπτ.
Ι Μ Α	(N.A.T.)	έτ. «Αλκυονία»	68	27989	άνεχ. "Αγ. Θρακίοκον 3 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσουούκιο»	44	12646	διπλής Παναμά 11 Σεπτ. διά Καλλάδο
ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέτινιντ»	59	22762	άνεχ. Νιούκαστλ (Αύτρ.) 9 Σεπτ. διά Αμερίκαν
ΙΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	49	4719	έφθ. Βανκούμπερ 22 Σεπτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόδιομικ»	65	30516	άνεχ. Βακαγάμα 6 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκανίο»	67	20959	έφθ. Ροζάριο 14 Σεπτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϋ»	63	13516	διπλής Παναμά 12 Σεπτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΓΑ-ΓΩΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	άνεχ. Ράς Τανόύρα 14 Σεπτ. διά Μπότανο Μπαΐν
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντροφορτ»	63	13517	άνεχ. Μίνα άλ Φακάλ 18 Σεπτ. διά Ζουείτινα
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνιν»	58	22531	άνεχ. Ειδίνγαμόυ 18 Σεπτ. διά Ζουείτινα
ΙΩΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλόστοσερ»	66	45280	άνεχ. Μίδλεσεμπρω 18 Σεπτ. διά Ζουείτινα
ΙΡΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	43	7232	άνεχ. 'Αδανόν 5 Σεπτ. δι' Εύρωπην
ΙΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παραίσαμορ»	33	3946	διπλής Κωνώπολιν 17 Σεπτ. δι' 'Ιταλίαν
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	έφθ. Μανιλάν 18 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εουρού»	58	10077	έφθ. Αμδούργον 18 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΧΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράνεαν»	68	16046	έφθ. Ναγκόγια 17 Σεπτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	άνεχ. Τζεμέλη Ντανά 18 Σεπτ. διά Βίλελμοχαφεν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζισθάνι»	42	7020	εις Αλεξανδρειαν όπό 9 Σεπτ. 1968
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	57	12618	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 13 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΙΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	47	4760	εις Βομβάνη όπό 21 Μαρτ. 1968
ΚΑΑΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάσσινθος»	53	7457	είς Ρόττερνταμ όπό 25 Μαΐου
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	έφθ. Νόρκοπικ 19 Σεπτ.
ΚΑΒΑΛΑΙΕΡ οφ ΑΘΕΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αδριάτικ»	49	6740	έφθ. Μανάους 15 Αύγ.
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Ειδίνγαμόυ 14 Σεπτ. διά Μπαΐν Ρούζ
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάδο»	44	7638	διπλής Κωνώπολιν 20 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	διπλής Σαιν Κρουά 22 Σεπτ.
ΚΑΘΡΙΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οθεροπίς Τάν κοίπ»	30	2377	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτονία Μαρ. τάιμ»	64	10864	άνεχ. Κολυμπία ρίθερ 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΘΡΙΝ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Σεπτ.
ΚΑΤΙΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καϊντς»	53	6979	άνεχ. Ντώριμπαν 1 Σεπτ. διά Χιούστον
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Μίζουσίμα 11 Σεπτ. διά Πόρτ Ελίζαμπεθ
ΚΑΙΤΗ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβρολέϋ»	55	11991	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. δι' 'Αινοθάρντεν
ΚΑΗΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζουώικ»	51	1923	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 19 Σεπτ. διά Μπουεναθεντούρα
ΚΑΗΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βαλένθια»	67	34498	άνεχ. Χάρηκ 'Αίλαντ 21 Σεπτ.
ΚΑΛΛΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρια Τράνσοπορτ»	57	8774	άνεχ. Χόκη Κόγκ 9 Σεπτ. διά Σαδάνναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44708	διπλής Ντακάρ 21 Σεπτ. διά Σάρος
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελαφίνα»	52	8111	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. δι' 'Αμδούργον
ΚΑΜΠΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καμπος»	41	7401	έφθ. Βενετίαν 15 Σεπτ.
ΚΑΝΤΙΜΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντιμλος»	48	5005	έφθ. Σαδάνναν 23 Σεπτ.
ΚΑΠ ΟΡΤΕΓΚΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	9011	έφθ. Ιλάσιεφοκ 21 Σεπτ.
ΚΑΠ ΣΙΝΤΕΡΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	4336	έφθ. Μοσταγκάνεμ ρόδες 17 Σεπτ.
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. Ήντεντίτ Τρανσ.	57	1509	άνεχ. Λύτελτον 22 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΠ ΦΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρομάρ»	55	6187	άνεχ. Τρινιντάντ 15 Σεπτ. δι' 'Αινοθάρντεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγία Βαρβάρα»	50	3913	έφθ. Ιλάσιο 16 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίργκοι»	63	17057	άνεχ. Αμέρεροαν 22 Αύγ. διά Χόρ άλ Αμάγια
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΑΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Π.»	57	24854	έφθ. Πειραιά 21 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	55	15828	εις Μπουγιούκντερε πόρος 22 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΡΑΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστοροσιέρτο»	43	2874	έφθ. Αγ. Θρακίοκον 22 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέραμαρ»	50	6904	άνεχ. Κουάλα Ρούμιν 23 Σεπτ. διά Κιμίτσου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλια Βαλκανίκα»	68	23666	έφθ. Καράτα 19 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλίστο»	50	3910	άνεχ. Αρεάδην 17 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάστοπορ»	61	24871	διπλής Γιβραλτάρ 30 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριους»	51	15784	άνεχ. Τρινιντάντ 15 Σεπτ. δι' 'Ιμιγκαμ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφτι»	56	20899	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 13 Αύγ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φρούτερα»	65	18995	έφθ. Κουάλα Ρούμιν 10 Σεπτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΘΕΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σιππιγκ»	31	1871	άνεχ. Λύτελτον 22 Σεπτ. διά Βανκούμπερ
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελεοφάρερς»	61	18408	έφθ. Ιλάσιεφοκ 21 Σεπτ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αλιάνζα»	52	7678	άνεχ. Μπαράντερος 22 Αύγ.
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελμαρίνα»	66	19827	έφθ. Μίκε 14 Σεπτ.
ΚΑΡΔΑΜΑΥΛΙΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αργυράρ»	56	10170	άνεχ. Τάμπα 10 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φεροείλ Κάρριερς»	69	9070	άνεχ. Τορόντο 23 Σεπτ. διά Χάρην
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	έφθ. Πειραιά 21 Σεπτ.
ΚΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κριομάρ»	56	3401	άνεχ. Ασσάν 17 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΑΣΣΕΣΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	άνεχ. Καπινεντέλο 20 Σεπτ. διά Λάς Πάλμας
ΚΑΣΣΙΣΙΟΠΗ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κασσόποτη»	49	4723	διπλής Κωνώπολιν 22 Σεπτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννικός»	53	7659	έφθ. Αμέρεροαν 24 Σεπτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Νεάπολιν 24 Σεπτ. διά Λέγκορ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φέα»	29	9215	άνεχ. Τέλανοβιλ 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοσαλία»	56	15802	άνεχ. Αλεξανδρειαν 24 Σεπτ.
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Κουρέ 13 Σεπτ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΚΕΙ ΓΓ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσλίο»	58	13996	άνεχ. Πόντε Σεντράλ 31 Αύγ. διά Χάρηκ 'Αίλαντ
ΚΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλτέσα»	58	11755	άνεχ. Κόπιε 17 Αύγ. διά Ράς Τανόύρα
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ναύλιον»	49	15797	άνεχ. Νινκάτα 9 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΕΡΚΕΝΝΑΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	51	6137	έφθ. Σφάδ 22 Σεπτ.
ΚΕΦΑΛΑΡΙΩΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΙΔ Τράνσοπορτ»	59	24944	άνεχ. Αίλ Ό Γκραιν 13 Σεπτ. δι' 'Εσκραδός ρίθερ
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	66	48467	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηναίν»	56	21131	έφθ. Τροιοπόλιν (Λιβάνου) 23 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδαμος»	64	29797	άνεχ. Λονδίνο 12 Σεπτ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυριμδών»	58	20487	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 20 Σεπτ. διά Ντουμάτι
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοιμάρ»	49	8378	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΟΙΔ Τράνσοπορτ»	56	22322	άνεχ. Ντούμπαν 18 Σεπτ. διά Πειραιά
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντινένταλ»	60	22860	διπλής Γιβραλτάρ 22 Σεπτ.
ΚΛΕΑΝΘΗ	(N.A.T.)	έτ. «Π'κούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Μακάο 14 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χλειώ»	51	7651	έφθ. Μόντρεαλ 11 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	38	7666	έφθ. Μαντράς 22 Σεπτ.
ΚΟΝΔΑΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακουμπλλα»	58	22129	άνεχ. Μανίλαν 30 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΓΙΩΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ»	19	2949	άνεχ. Βενετίον 17 Σεπτ. διά Λατάκια
ΚΟΝΣΟΝΕΙΤΙΝΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «			

ΚΟΥΗΝ ΣΟΛΙΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάροιλ»	53	10000	άνεχ. Σάντος 9 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΟΥΛΑΙΗΝΤΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα Σ.»	49	2867	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΚΟΥΝΙΕΤΡΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουνιοτρα»	44	7199	διπλήθε Κων) πολιν 19 Ιουλ. διά Νοδορωσιοκν
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24664	άνεχ. Αμβέρσαν 22 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αιδουρ Κόουστη»	43	8443	άνεχ. Καλκούταν 24 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Κωνοταντάιν»	55	2376	εφθ. 'Αμβούργον 20 Αύγ.
ΚΥΘΩΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13895	άνεχ. Χιούστον 19 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	εφθ. Γένοβαν 22 Σεπτ.
ΚΥΠΡΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπιρίτθ»	43	6996	εις θείον 23.34 N. - 50.12 A. 19 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΚΥΡΑ KATINA	(N.A.T.)	έτ. «Βρόκα»	52	7489	εφθ. Σάντος 20 Σεπτ.
ΚΥΡΙΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	εφθ. Μοντεβίδεο 25 Σεπτ.
ΚΥΡΚΑ		έτ. «Κύρκοπορικη»	54	11743	έφθ. Τόρε 'Ανουνζιάτα 31 Αύγ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούζ Ζαΐρ»	48	3455	διπλήθε Φλώσιηκ 22 Σεπτ. διά Τερνόύζεν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	άνεχ. Πουλό Μπούκομ 22 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσσος»	52	10267	διπλήθε Σάουθεντ 21 Σεπτ. διά Τουάφ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)		έτ. «Μαρβιράζον»	51	2430	εφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ. διά Τενερίφην
ΚΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βοσιλίκη»	53	10918	άνεχ. Απασα) Λάγκος 20 Σεπτ. διά Τενερίφην
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίμαρ»	56	3430	εφθ. Μη. 'Αύρες 21 Σεπτ. διά Ρίγα
ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτικού»	39	2993	άνεχ. Λύμπεκ 21 Σεπτ. διά Ρίγα
ΛΑΕΡΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαριτάιμ»	55	8451	άνεχ. Χοραμάχρ 23 Σεπτ.
ΛΑΙΔΗ ΕΛΣΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Στάλα»	50	8530	άνεχ. Μη. 'Αύρες 17 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρήλακ»	53	3545	άνεχ. Ραβέναν 2 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΛΑΚΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκαπα»	53	11262	άνεχ. Χούγ - Κούγ 23 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόφιαφ»	47	8385	άνεχ. Ντακάρ 18 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Σεπτ. διά Ράς ές Σιδέρ
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκώκη»	65	34185	άνεχ. Ράς Τανόύρα 9 Σεπτ. διά Φώλεϋ
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)		έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεδίλλα»	64	37338	άνεχ. Ράς Γανόύρα 7 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	56	23880	άνεχ. Κοριν 21 Σεπτ. διά Χάργκ 'Αιλαντ
ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίθοςρι	56	4308	εφθ. Μοντεβίδεο 25 Σεπτ.
ΛΕΓΙΚ ΠΛΑΣΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολέα»	48	9181	διπλήθε Πανομά 17 Σεπτ. διά Χιλήν
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σαππόριορ»	44	14243	εφθ. 'Αμβέρσαν 24 Σεπτ.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνοταντίνος»	47	7029	εφθ. Ρόττερντα 15 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	εφθ. Σουάνον 21 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	εφθ. Βαλτιμόρην 15 Σεπτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	57	10499	εφθ. Μαυρίκιον 25 Σεπτ.
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Φρέυτερο»	67	28776	άνεχ. Φάλμουρι 19 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΙΑΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	53	12577	άνεχ. Ταμάταβε 19 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΛΙΝΔΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	42	2881	διπλήθε Κων) πολιν 15 Σεπτ.
ΛΟΙΓΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικαν Σίπινικη»	58	15987	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Αύγ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΛΟΥΓΙΖΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο 'Αζούλι»	57	20730	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΛΟΥΣΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικα Πασιφίκα»	54	11602	εφθ. Μίλφορτ Χάρεν 25 Σεπτ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	άνεχ. Λιδέρουλα 24 Σεπτ. διά Ντάρ ές Σαλάμ
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	εφθ. Ντουμάι 7 Σεπτ.
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	διπλήθε Πανομά 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κονοτελέσιον»	64	29396	άνεχ. Λύμπεκ 18 Σεπτ. διά Λενίνγκραντ
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)		έτ. «Λωζάν»	52	2980	άνεχ. Λαδάν 'Αιλαντ 29 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	67	44646	έφθ. Σαλαδόρ 22 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Χάργ 'Αιλαντ 4 Σεπτ. δι' Ουάιτγκέιτ
ΜΑΙΓΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	εις Ταμάνο ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ασύρορ Μπορεάλις»	69	18700	εφθ. Κομμ Μπαιν 24 Σεπτ.
ΜΑΛΟΥ (λιθάνου)		έτ. «Ιότι»	47	4535	εφθ. Καλκούταν 22 Σεπτ.
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού & Σία	43	7145	εφθ. Αμβέρσαν 23 Σεπτ.
ΜΑΝΑΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλλ. Θαλάσσαι Μεταφραστ	57	10044	άνεχ. Φορταλέστο 22 Σεπτ. διά Λιθερπουλ
ΜΑΝΤΙΝΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν Σίπη»	54	3596	άνεχ. Ντοντζες 26 Αύγ. διά Τρίπολιν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	58	22286	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	57	20564	άνεχ. Μπαχρέιν 22 Σεπτ. διά Ντουμπάι
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αφρικών»	58	16407	άνεχ. Πουάντ α Πέρ 21 Αύγ. διά Βιζακαπανάν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουροπά»	43	15030	εφθ. Βοστάνην 7 Σεπτ.
ΜΑΡΓΚΟ		έτ. «Σάουθερν Κράζ»	66	15404	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναδίρε»	62	8951	άνεχ. Φάλμουρι 6 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρδα»	60	25190	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Σεπτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΜΑΡΙΑ ΘΑΝ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισθμενία»	56	12230	εις μεσογειακά μεταφοράς
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	52	1780	άνεχ. Λονδίνον 22 Σεπτ. διά Γκαρμπόν
ΜΑΡΙΑ Τ	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	άνεχ. Ναύπλιον 1 Σεπτ. διά Σάν Αντίοχο
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίνη»	43	8518	άνεχ. Ρουέν 21 Αύγ. δι' 'Αρχαγγελον
ΜΑΡΙΑΝΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρταρα»	59	28693	άνεχ. Βενετίαν 2 Σεπτ. διά Χαϊφόρη
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ		έτ. «Δωδεκανησιακή»	48	2134	άνεχ. Καρπάταν 2 Σεπτ. διά Σαν Ζηλανδίαν
ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ Α. Σ.	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	44	2085	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθαν.) 22 Σεπτ. διά Τεργέστην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρο Βεντουρόζο»	58	9407	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθαν.) 14 Σεπτ. διά Νταντάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Σιγκάλη»	51	5747	άνεχ. Τρίπολιν 2 Σεπτ. διά Βάρδαν
ΜΑΡΙΚΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Ικις 14 Σεπτ. διά Νέαν Ζηλανδίαν
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	άνεχ. Τρίπολιν (Λιθαν.) 22 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέκον»	43	7253	άνεχ. Ντηπρότ 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλανόρες»	68	14800	άνεχ. Χροκάτα 10 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ !!! (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριψούντα»	49	10596	διπλήθε Πανομά 23 Σεπτ.
ΜΑΡΙΜΠΡΟΥΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12488	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Ταράντο
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπρούνα»	55	23802	άνεχ. Ναγκόνια 6 Σεπτ. διά Χάμπρας
ΜΑΡΙΝΑ (π.)		έτ. «Φιντελίτη»	66	19411	έφθ. Σαφάγκα 6 Σεπτ. διά Χάμπρας
ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ	(N.A.T.)	έτ. «Εθρος»	44	7203	άνεχ. Βούδιαν 19 Σεπτ. διά Σαφάγκα
ΜΑΡΙΝΑ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπούνο»	63	15364	έφθ. Μη. 'Αύρες 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαρίνα»	65	19758	άνεχ. Καλλάο 7 Σεπτ. διά Σάν Νικολάς (Περού)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρινερς»	48	2739	άνεχ. Μακέι 4 Σεπτ. διά Μοέγκο
ΜΑΡΙΟΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφίλια»	58	12443	έφθ. Ριο Γκράτε 22 Σεπτ.
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπίμα»	51	10216	άνεχ. Χάργ 'Αιλαντ 17 Σεπτ. διά Μαντράς
ΜΑΡΙΡΟΖΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριρόζα»	51	11901	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Σεπτ.
ΜΑΡΙΣΙΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρα»	49	10337	άνεχ. Ντουμάι 15 Σεπτ. διά Ρίθερ Μουάι
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολικός Αστήρ»	53	11310	έφθ. Πειραιά 17 Αύγ.
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούριον»	37	5345	εις θέσιν 14.45 B - 42.10 E 23 Σεπτ. διά Μαντράς
ΜΑΡΚΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36360	άνεχ. Νταμπάρ 19 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ		έτ. «Πλανδία»	61	12011	άνεχ. Βανκούμπερ 4 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόρος»	54	16573	άνεχ. Ντουμάρ 23 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7327	άνεχ. Κείπ Τάουν 31 Αύγ. διά Τοιταγκόδηκ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδαμικ»	56	23871	έφθ. Νεπόλιν 6 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιών»	64	9390	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Σεπτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7333	άνεχ. Μοντεβίδεο 10 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλαζας»	65	34185	άνεχ. Μένα Αχμαντί 12 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΑΧΗΤΗΣ		έτ. «Αίροβαλ Μότοροπιν»	57	8855	έφθ. Τσαλάν 18 Σεπτ.
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέδουσα»	52	22353	διπλήθε Θερντάντ 'Αιλαντ 14 Αύγ. διά Παγκαλάν Σουσού
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Χάργ 'Αιλαντ 2 Σεπτ. διά Λάντος 'Εντ
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλληργκασ»	57	11691	διπλήθε Ακρωτηρίον 17 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	διπλήθε Πανομά 13 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)		έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	άνεχ. Τζακάρτα 18 Σεπτ. δι' Αμοτερνταμ
ΜΕΡΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλια»	43	7258	άνεχ. Άδαναν 11 Σεπτ.
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνεπτούνο»	58	24955	άνεχ. Άδαναν 16 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	30906	άνεχ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 3 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΙΚΤΟΣ (

ΜΙΝΩΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21267	έφθ. Μπαχρέιν 25 Σεπτ.
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αγαναντέρος»	41	8367	άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 17 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μίσαρη»	66	22241	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ. διά Κόμπε
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έλληνική ουμέροντα	69	9070	άνεκ. Μασσαλίαν 13 Αύγ. δι' 'Αθάναν
ΜΙΣΤΡΑΛ I	(N.A.T.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1689	εἰς θέσιν 23.47 Β - 16.5 Δ 10 Σεπτ. δι' 'Αλγερίου
ΜΙΧΑΗΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροβίνκια»	59	26737	έφθ. Χάργι "Αίλαντ 21 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Ιλουντοζότς»	55	15807	άνεκ. Ντακάρ 15 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούμεντο»	65	28313	άνεκ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ. διά Πόρτ Τζεντίλ
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	58	22129	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 25 Αύγ. δι' Ούλσαν
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 23 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΟΣΧΑΝΘΗ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβάντες»	51	3386	έφθ. Μπορντίν 17 Σεπτ.
ΜΟΥΣΣΕΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουσσές»	29	9307	έφθ. "Αδάναν 7 Σεπτ.
ΜΠΑΖΙΛ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαζίλη»	48	3574	άνεκ. Εμρεν 21 Σεπτ. διά Λισσαδῶνα
ΜΠΑΖΙΛ III	(N.A.T.)	έτ. «Σέρρε - Γκουάκα»	65	18459	έφθ. Σάουθεν 22 Σεπτ.
ΜΠΑΜΠΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάμπερο»	45	3834	άνεκ. Πειραιάς 13 Σεπτ. διά Τρίπολιν (Λιθύνς) ΕΠΟΛΗΘΗ
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρφας»	52	4303	έφθ. Αμβερσαν 20 Σεπτ.
ΜΠΕΣΣΗ Α. ΠΑΠΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεσόν»	67	43231	άνεκ. Πόρτ Ντιζον 19 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα διπλήθε Γιβραλτάρ 16 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίθερ»	57	20464	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ.
ΜΠΛΑΚ ΝΑΪΤ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάλος»	45	5101	προσήραξεν εἰς Κάπ Σιμ 25 Μαΐου
ΜΠΛΟΥ MOYN (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιναμάρ»	44	2937	έφθ. Στεττίνον 20 Σεπτ.
ΜΠΟΥΝΑ ΣΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μηλού Σήν»	48	3351	άνεκ. Θεούτα 17 Σεπτ. διά Βηρυττόν
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερός	58	980	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Σεπτ. διά Κεμπέκ
ΜΠΟΡΝΑΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Μπορνάμουθ»	56	10422	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Σεπτ. διά Ντουμπάι
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρα»	53	12861	έφθ. Σεμπαδάγκ 14 Αύγ. (έπισκευα)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγιας»	59	22846	έφθ. Ντακάρ 21 Σεπτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπουενά»	53	11886	έφθ. Άλεξανδρειαν 14 Σεπτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΥΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστόγουιντ»	56	10062	άνεκ. Σάντος 10 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΜΠΟΥΟΝΑΒΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέωβος»	42	7265	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 Σεπτ. δι' 'Ινδίαν
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλο»	50	9627	εἰς θέσιν 4.20 Ν - 6.34 Δ 19 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΜΠΡΙΜΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεινάντε Τρανό»	63	10594	έφθ. Μορμουγκάο 9 Σεπτ.
ΜΠΡΟΔΕΡΕΣ Σ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Κόστο»	43	7233	άνεκ. Χάμπτον ρόδης 24 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	έφθ. Γκιζόν 12 Σεπτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	8588	έφθ. Ομρουγκίκον 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυοτράς»	57	25267	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 20 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	έφθ. Κικίζον 20 Σεπτ.
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεκ. Αρντρούσαν 16 Σεπτ. διά Βαλαρού
ΝΑΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αργούς»	43	8505	άνεκ. 'Αλεξανδρειαν 10 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάρο»	57	23690	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 6 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΝΑΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάντ»	59	24009	διπλήθε Λίαραντ 17 Σεπτ. διά Β. Αφρικήν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 20 Σεπτ.
ΝΑΥΑΜΑΧΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυαμάχος»	46	8505	πούλη Μπούκου 24 Σεπτ. διά Κίναν
ΝΑΥΣΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαφέλη»	61	10744	άνεκ. Ριο Γκράντε 15 Σεπτ. διά Βιτόρια
ΝΑΥΤΟΜΟΝΤΙΑΙ I (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουλάναφτη»	52	20887	άνεκ. Γιοκοχάμαν 10 Σεπτ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεκ. Ούμ Σαΐδ 18 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντε»	58	24068	άνεκ. Νιούπορτ 23 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΕΔΔΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ναούτα»	43	14304	εἰς θέσιν 4.20 Ν - 6.34 Δ 19 Σεπτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΝΕΔΙ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς»	38	7897	έφθ. Ναγκόνια 20 Σεπτ.
ΝΕΙΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ναοιέντο»	56	10693	άνεκ. Νεάπολιν 15 Σεπτ. διά Μπάρ
ΝΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νελλά»	38	4996	έφθ. Σάροκ 21 Σεπτ.
ΝΕΛΣΩΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρή N. K.»	57	12784	άνεκ. Ριο Γκράντε 22 Σεπτ. διά Μη. Αύρες
ΝΕΜΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπι»	42	9730	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 20 Σεπτ. διά Κιουρασσό
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ T.»	58	29262	άνεκ. Λονδίνον 23 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΝΕΠΤΟΥΝ		έτ. «Καρντενόζα»	67	15996	έφθ. Άλεξανδρειαν 22 Σεπτ.
ΝΕΡΒΙΩΝ		έτ. «Αστρα»	44	8536	εἰς Τοιταγκούκ όπα 31 Μαΐου
ΝΕΡΕΙΝΤ' (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρειντη»	64	16073	άνεκ. 'Οζάκαν 9 Σεπτ. δι' ΗΠΑ
ΝΕΣΤΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεδάνικ»	58	24256	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 22 Σεπτ. διά Σπέτζια
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	67	54502	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΝΕΦΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Πράνσασιφίκη»	52	11267	έφθ. 'Οζάκαν 21 Σεπτ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρέγκα»	44	8536	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 5 Σεπτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΙ ΟΣ (μετ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ Κάρριερς»	60	14203	έφθ. Τάγκαρ 22 Σεπτ.
ΝΙΚΟΔΗΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	έφθ. Μαρικίον 20 Σεπτ. διά Τοινθαγκτάο
ΝΙΚΟΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράύτερς»	68	9034	έφθ. Τάγκαρ 24 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλεσουμ»	53	12396	έφθ. Ριο Γκράντε 22 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3635	άνεκ. Φράτουσαν 18 Σεπτ. δι' 'Αλεξανδρειαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόλφο ντε Παναμά»	68	97500	άνεκ. Χάρκι "Αίλαντ 19 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροίπ Κορπ.»	58	7324	άνεκ. Μπιλμπάν 18 Σεπτ. διά Πασάγιες
ΝΙΚΟΛΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	2612	διπλήθε Μπρούνωνμπούτε 16 Σεπτ. διά Βεστέρας
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγια 1»	51	3364	έφθ. Λα Παλίς 20 Σεπτ.
ΝΙΚΟΠΟΛ	(N.A.T.)	έτ. «Χελμός»	41	5236	άνεκ. Μαυρίκιον 20 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΙΜΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιμάρ»	53	13459	άνεκ. Ναγκασάκι 1 Σεπτ. διά Χάργικ "Αίλαντ
ΝΙΟΥΓΚΕΙΤ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασβίληρης	41	6743	έφθ. Όραν 5 Σεπτ.
ΝΙΟΥΛΕΙΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασβίληρης	42	7043	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 2 Σεπτ. διά Τοινθαγκτάο
ΝΙΟΥΦΟΡΕΣΤ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. Αλ. Τασβίληρης	44	7145	έφθ. 'Αθανάντ 1 Αύγ.
ΝΟΒΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδα»	47	3737	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.
ΝΟΕΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκιάθος»	41	7251	άνεκ. Αδάναν 17 Σεπτ. διά Μαριέλ
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμφών»	58	20451	άνεκ. Βαλτιμόρην 17 Σεπτ. διά Κιουρασσό
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΤΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Θράύτερ»	44	14800	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 23 Σεπτ. διά Μόμπηρα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουεστρά»	58	18184	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 12 Σεπτ. δι' 'Αρούμπα
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεμους»	59	18180	έφθ. Φαλκονάρα 21 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'ΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αμπερ»	67	22543	έφθ. Υμούντεν 9 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟ'Υ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίαμ»	64	38649	άνεκ. Χαλούδη "Αίλαντ 10 Σεπτ. διά Γενοβαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πιοσιφικ Κάρριερς»	67	25837	άνεκ. Γιβραλτάρ 14 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυμύρα»	56	12402	άνεκ. Λα Παλίς 7 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	56	18210	διπλήθε Θερσαντίαν "Αίλαντ 20 Σεπτ. διά Ντουμπάι
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πετρολέρα Αρμαντόρα	52	12029	έφθ. Γενόβαν 19 Σεπτ.
ΝΟΡΘΟΓΥΙΟΝΤ		έτ. «Ανίς»	69	10600	εἰς Μπιλμπάν ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιλγασος»	52	12557	έφθ. Μη. Αύρες 21 Σεπτ.
ΝΤΑΝΥ (π.)		έτ. «Κωνστόνδης»	25	1473	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΤΑΡΧΑΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρόλεουμ»	58	25673	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 12 Σεπτ. δι' Ούλσαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιντηγουροντ»	58	17743	άνεκ. Ράς Τανούρα 14 Σεπτ. δι' 'Αμβέροαν
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγνήνορ»	68	9000	άνεκ. Αθάναν 21 Σεπτ. διά Γκουαγιακίλ
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΗΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ση Εντερπράϊζ»	58	13545	έφθ. Νέαν 'Υρκην 25 Αύγ.
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ση Εντερπράϊζ»	61	13198	άνεκ. Γουείπα 2 Σεπτ. διά Νόδα Σκότια
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωροκή & Δελφοκή»	57	23960	άνεκ. Μιγιάκο 13 Σεπτ. δι' 'Οναχάμα
ΝΤΕΛΟΦΙΚ ΣΚΑ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ση Εντερπράϊζ»	63	13751	άνεκ. Χαλιφάδ 23 Σεπτ. διά Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΝΤΕΣΤΡΗΧΑΝ		έτ. «Πράντο»	63	15297	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 22 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΝΤΗΣΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καζομπλάνκα»	57	22006	άνεκ. Εσκράδος Ρίθερ 12 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΝΤΗΣΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοον»	57	20458	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 13 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΝΤΗΣΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντηζέρτη»	56	20352	έφθ. Κορούδιαν 23 Σεπτ.
ΝΤΗΣΖΙΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοδιγκίτορς»	60	19988	άνεκ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Κουάλα Ρομπιν
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόδερρ»	53	15826	έφθ. Μόντρεαλ 24 Σεπτ.
ΝΤΟΛΦΙΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλάντιν Ναδιγκ.»	45	3550	έφθ. Πόρτ Κορτί 8 Σεπτ.
ΝΤΟΛΦΙΝ II	(N.A.T.)	έτ. «Νόδολιν»	48	2413	διπλήθε Κωνίο πολίν 4 Σεπτ. διά Βραίλαν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θουκίδης»	51	12590	άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 6 Σεπτ. διά Λα Πλάτα
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απομοσθέντης»	53	12200	άνεκ. Γενόβαν 23 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(N.A.T.)				

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέτζεντ»	66	45280	άνεχ. Μιδδλεσμπρω 13 Σεπτ. διά Ζουειτίνα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Ιουλ. διά Γουαμόδα
ΝΤΡΑΓΑΝΤ	(N.A.T.)	«Οθεροίνη Μπάλκ Τρανό.»	56	11412	προσήραξεν εἰς Γκέλντσακ Πλεύτ 22 Σεπτ.
ΣΕΝΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	47	2873	άνεχ. Λαύριον 9 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΟΛΓΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	43	7265	διηλώθε Γιβραλτάρ 26 Αύγ.
ΟΛΝΤ ΓΟΥΟΡΙΟΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριμπεράμαρ»	39	2815	άνεχ. Λεγκόρων 5 Σεπτ. διά Βαρκελώνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	109600	εἰς 'Οζάκαν ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξάπτερ Μαριτάιμ»	54	17999	διηλώθε Ντακάρ 15 Σεπτ. διά 'Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορταγκένα Σίππιγκ»	54	13652	άνεχ. Κόπερ 17 Σεπτ. διά Πούλο Μπούκομ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (γ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμρόουζ»	54	20453	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 6 Σεπτ. διά Μπόννυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ειδοντείλ»	54	20495	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 18 Σεπτ. διά Χίλην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (ε')	(N.A.T.)	έτ. «Σίγνουελ»	65	38600	άνεχ. Γκότεμπουργκ 20 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	32380	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Σεπτ. διά Τρίνιταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΤ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 17 Σεπτ. διά Μελβούρνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	έφθ. Μάλταν 12 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρταμαρι»	65	38608	άνεχ. Μίδδλεσμπρω 17 Σεπτ. διά Τομπρούκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονεσπον»	65	32407	διηλώθε Ακρωτήριον 12 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρροδον Σίππιγκ»	54	14047	διηλώθε Παναμά 11 Σεπτ. διά 'Ιλο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνουιτς»	58	27602	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Σεπτ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τραναμαρίν»	50	24741	άνεχ. Μπούλεν Μπαϊν 13 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τσεστερ»	53	14221	άνεχ. Βοστώνην 10 Σεπτ. διά Καριπίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάρμπαντος»	53	14009	έφθ. 'Αγ. Βικέντιον 23 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	άνεχ. Καμπίντα 15 Σεπτ. διά Χουέλδα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλούφιλντ»	49	24682	διηλώθε Παναμά 5 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ»	53	18781	έφθ. Μασσαλίαν 15 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουανόπο»	54	13934	έφθ. Φρουμάντλ 23 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλ»	55	13709	έφθ. Οζάκαν 13 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανακοντίνενταλ»	54	18476	έφθ. Τολέδαν 20 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	άνεχ. Σαιν Τζών (N. B.) 19 Σεπτ. διά Κλήθελαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	διηλώθε Παναμά 15 Σεπτ. διά 'Οζάκαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιγκουντ»	68	15800	διηλώθε Τοιμάρι 16 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σώμερεστ»	65	15577	εἰς Σιμίζου ύπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλιμουθ»	65	15671	άνεχ. Σικάριο 13 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κινοντέιλ»	69	16000	άνεχ. Χιροχάτα 24 Αύγ. διά Μπ. 'Αύρες
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αντέρελου»	67	15650	άνεχ. Χοκοχάμαν 7 Σεπτ. διά Σιμίζου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ολίντα»	69	15800	άνεχ. Χάρην 15 Σεπτ. διά Σαίν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ		έτ. «Χόσουλαντ»	69	15800	άνεχ. Φιλαδέλφειον 22 Σεπτ. διά Πουάντ α Πίερ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρυλαντ»	55	13934	έφθ. Μασσαλίαν 13 Σεπτ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	32008	διηλώθε Γιβραλτάρ 17 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερ»	59	32007	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 21 Αύγ. διά Κορέαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπρουκ»	54	17999	άνεχ. Αντεν 22 Σεπτ. διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	55	18790	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 15 Σεπτ. διά Σαίν Κρουά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτο Τράνσοπτ»	55	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειον 22 Σεπτ. διά Πουάντ α Πίερ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενοσάντα»	54	13665	έφθ. Μασσαλίαν 13 Σεπτ. (έπισκευα)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντερόντοντο»	54	20595	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρελαντ»	49	17792	άνεχ. Τέλας Σιτι 17 Σεπτ. διά Μόντρεολ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιομόντε»	54	14047	άνεχ. Μένα 'Ακρωντι 22 Σεπτ. διά Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλ»	49	24689	άνεχ. Χάρην 6 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τράνσοπτ»	59	37958	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Σεπτ. διά Τρίνιταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουετά Σίππιγκ»	60	37744	άνεχ. Γένοβαν 14 Σεπτ. διά Μάρσα έλ Μπρέγκα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αραπάιν»	63	30574	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Σεπτ. διά Τραμαντάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΡΑΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούσερν»	64	30581	έφθ. Βακαγιάμα 18 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΕΘΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέλιμπουρο»	65	15179	άνεχ. Μένα Σαούδ 29 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οξιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Λά Σκιόρα 20 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόλκον»	65	47493	άνεχ. Πότ Εθεργκλέιντς 20 Σεπτ. διά Φρηπορ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΕΙ'ΙΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηνφόρντη	50	17791	άνεχ. Ρότερντον 12 Σεπτ. διά Χαλούλ 'Αιλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπερβερλου»	64	47493	εἰς Μην. 'Αύρες ἀπό 13 Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ Ναΐνγ.»	54	13598	άνεχ. Λιοσιανόν 24 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόμι Λάινς»	31	18563	άνεχ. Μπούμπαντος 21 Σεπτ. διά Ρίον 'Ιανέριον
ΟΜΝΙΟΥΜ ΓΟΥΟΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Αριάδνη»	43	11753	διηλώθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ.
ΟΠΟΡΤΕΣΤΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλιμπρεσα»	56	21090	άνεχ. Πότερ Χέντλαντ 20 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΕΑΝΤ		έτ. «Ιντερθρέσεαν Μπάλκ»	56	11267	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 13 Σεπτ. διά Μπαντ. Μαχαόχρ
ΟΡΙΕΝΤ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίνταντον»	54	12069	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 20 Σεπτ. διά Πουέρτο Καμπέλο
ΟΡΙΕΝΤ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρο Κάμπεον»	54	12846	έφθ. Ρεσιφ 21 Σεπτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	56	20921	διηλώθε Κυνόπολιν 22 Σεπτ. διά Ρένι
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οροσόδη»	58	12667	άνεχ. Ρίο Γκράντε 20 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ΟΡΟΝΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Ρούσσος	42	2881	άνεχ. Μένα Σαούδ 29 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΡΟΣΟΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όρο»	53	9839	άνεχ. Ρότερντον 23 Σεπτ. διά Πούαντ 23 Σεπτ.
ΟΡΟΥΤΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόδρο»	51	10155	έφθ. Ρεσιφ 21 Σεπτ.
ΟΡΦΗ (κυπρ.)		έτ. «Κάδιας»	52	1358	διηλώθε Πουάντ Νούάρ 10 Σεπτ.
ΟΡΧΙΔΕΑ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Προπερόμαρ»	44	7261	έφθ. Ντουμάι 19 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΝΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	49	15456	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 Σεπτ. διά Μπορντών
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Χρτούνια»	56	8974	άνεχ. Ανκόνα 20 Σεπτ. διά Ραβέναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10016	άνεχ. Λόδης 12 Σεπτ. διά Μουτσούρι
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάννονθερ»	57	15406	έφθ. Νασσάου 24 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπερωκ.)		έτ. «Χόδη Λάινς»	65	27645	έφθ. Τουπάτα 18 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝΙΚ ΑΜΙΤΥ		έτ. «Πασιφικ Γιούνιον»	44	14238	άνεχ. Νταμπίερ 15 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΣΕΑΝΙΚΑ		έτ. «Οσεάνικο»	65	28101	άνεχ. Ρότερντον 23 Σεπτ. διά Περικόν Κόλπον
ΟΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23234	άνεχ. Ρότερντον 11 Σεπτ.
ΟΥΑΓΓΕΣΣΕΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελδιβίντος»	57	18176	έφθ. Μπαλικόπαν 12 Σεπτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Αστροσουερέτη»	55	1839	άνεχ. Τάιν 24 Σεπτ. διά Λένινγκραντ
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριν»	29	2692	έφθ. Καέν 16 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασδία»	58	10659	διηλώθε Παναμά 21 Σεπτ. διά Μελβούρνην
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφτόβρυσσες»	43	7296	έφθ. Τζέντα 17 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)		έτ. «Ελλην. ουμφέροντα	52	4486	άνεχ. Σιγκαπούρην 6 Σεπτ. διά Μπορντών
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Ζώρτζ»	43	8426	άνεχ. Ανκόνα 20 Σεπτ. διά Ραβέναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόπκοτα»	57	10493	άνεχ. Λόδης 12 Σεπτ. διά Πιάνα
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανάγος»	52	3562	άνεχ. Λίθερουπολ 12 Σεπτ. διά Βεγγάζην
ΠΑΝΑΧΑΓΚΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεφύρου»	63	30408	άνεχ. Χάρηκ 'Αιλαντ 5 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΠΑΝΑΘΗΝΑΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Μπριζόπορτ 7 Σεπτ.
ΠΑΝΑΘΗΝΙΤΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Νούνς»	43	2867	άνεχ. Πειραιά 3 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΠΑΝΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοριν Κ.»	58	12417	άνεχ. Μπαρέκρη 28 Αύγ. διά 'Οκινάουα
ΠΑΝΑΤΑΡΑΠ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράμπα»	37	1575	άνεχ. Βιρούτον 3 Σεπτ. διά Γαλάτσι
ΠΑΠΠΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελένη»	67	43231	άνεχ. Λίναρη 21 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάιλμα»	44	3807	έφθ. Χάπτον ρόδες 21 Σεπτ.
ΠΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανκόριμπο»	59	23607	άνεχ. Πότερ Σουέτχαμ 11 Σεπτ. διά Λογκβιού
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Αλδρά»	61	13903	άνεχ. Ναυπάκτων 17 Σεπτ. διά Τζαρτάντον
ΠΑΣΙΟΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σελέστιαλ»	65	38116	άνεχ. Ναυπάκτων 3 Σεπτ. διά Ντουμάρι
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Άλτερ»	54	7530	έφθ. Γκίζον 21 Σεπτ.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)		έτ. «Πόλη»	50	5623	άνεχ. Νέαν Αγαθά 22 Σεπτ.
ΠΑΤΡΑΪΚ ΣΚΑΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πλατριάρχη	43	7172	άνεχ. Τομπάκι 3 Σεπτ. διά Προγκρέσο
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδιος»	43	6998	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 17 Σεπτ. διά Καύμαν 'Αιλαντ
ΠΕΛΑΣΓΟΣ		έτ. «Οινο			

ΠΕΤΡΟΣ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσοπαρος»	48	3349	εις θείαιν 62.49 Β. - 4.42 Α. 24 Σεπτ. διά Χάρτλεπουλ
ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκη Όιλ»	65	41255	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Σεπτ. διά Κορέαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσεάνον»	58	23607	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ. διά Ράς Λανούφ
ΠΗΤΕΡ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Πινελόπη»	54	8516	έφθ. Χουέλδα 15 Σεπτ.
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλαβαλ»	61	13379	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηπορεύη»	67	48747	άνεχ. Βιτόρια 2 Σεπτ. διά Ναυγκόγια
ΠΛΕΙΤ ΜΑΣΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλια»	53	12513	άνεχ. Χάμπτον ρόδος 15 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9422	έφθ. Γκουαγιακιλ 7 Σεπτ.
ΠΛΩΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Βραχος»	40	6684	άνεχ. Μπιλμπάο 19 Σεπτ. διά Μη. 'Αύρες
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτρίε»	59	10841	άνεχ. Ντητρόιτ 20 Σεπτ. διά Β. 'Ισπανίαν
ΠΟΤΙΝ ΚΛΗΑΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκάντοντομ»	68	35191	άνεχ. Τομπάτε 30 Αύγ. διά Σάν Νικολάς
ΠΟΛΛΑ Ν.	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Πώλ»	66	33291	διπλήθε Παναμά 3 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (Π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάσα»	48	2724	άνεχ. Στεπτίνον 21 Σεπτ. διά Σετούμπαλ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρνορτέρνο»	56	10483	άνεχ. Μολάγα 17 Σεπτ. διά Βαλπαραΐζο
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	45	3605	έφθ. Αλεξάνδρειαν 15 Σεπτ.
ΠΟΥΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αργκους»	57	8549	έφθ. Βαλτιμόρων 24 Σεπτ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοάντε»	44	4897	άνεχ. Σουάνον 9 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΠΡΗΤΤΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστιμίνοτερ»	52	11391	έφθ. Χόγκ - Κόγκ 24 Σεπτ.
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΒΗΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπτιτο»	57	10389	άνεχ. Ρεσιφ 21 Σεπτ. διά Νέαν 'Υδρκην
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτο Κονκούστα»	46	8362	έφθ. Στεπτίνον 10 Σεπτ.
ΠΡΟΦΕΤ ΗΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθεύς»	50	7721	άνεχ. Σιγκαπούρην 27 Αύγ. διά Γένοβαν
ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	59	9633	άνεχ. Αγ. Βικέντιον 17 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΡΑΙΜΠΟΟΥ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	58	8414	άνεχ. Τάουνοβιλ 15 Σεπτ. δι' 'Ισπανίαν
PANNER (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτει»	44	7984	έφθ. Τσινάμπο 9 Σεπτ.
ΡΑΦΑΕΛΛΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9422	
ΡΑΧΙΩΤΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Βραχος»	40	6684	
ΡΕΓΓΙΝΑ (π. επιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βικτρίε»	59	10841	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Αργκους»	44	4897	
ΡΕΣΠΛΕΝΤΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτοάντε»	52	11391	
ΡΙΓΚΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστιμίνοτερ»	57	10389	
ΡΙΟ ΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόπτιτο»	46	8362	
ΡΟΔΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρτο Κονκούστα»	50	7721	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπθεύς»	59	9633	
ΡΟΜΠΕΡΤ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	
ΡΥΘΜΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτόκλητος»	44	7984	
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΤΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	
SAINT ΑΘΗΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκούε»	57	23693	
SAINT ΑΝΑΡΕΑΣ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορομαρ»	38	5548	
SAINT ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτάιμ 'Εντερπρ»	54	13043	
SAINT ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνείς Κρουαζιέραι»	39	10153	
SAINT ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρικάνα»	59	19047	
SAINT ΜΑΙΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	66	23570	
SAINT ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούνιον Επλέντορ»	51	6905	
SAINT ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραλάντα»	65	16334	
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόδοι»	55	17104	
SAINT ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστερον Ση»	56	21028	
SAINT ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσεανία»	54	11248	
SAINT ΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλουπί»	57	10316	
SAINT TZΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θιλντοτονι»	56	9206	
ΣΑΛΑΜΙΝΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνα»	54	2716	
ΣΑΝ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θάντερ»	58	3065	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Νικολάς»	57	20686	
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εμμανουέλ»	45	5105	
ΣΑΝΤ ΖΩΡΤΖ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Κωνσταντίν»	58	9438	
ΣΑΝΝΥ ΛΑΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Νικόλας»	56	12279	
ΣΑΝΝΥ ΔΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Μαρία»	53	8715	
ΣΑΝΟΥΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάύντ»	59	12900	
ΣΑΝΡΑΙΖ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλ»	66	16334	
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονάθαλ»	53	12856	
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιάνιν Γρηγορούδηα»	59	22332	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ιάνιν Μαριτ.»	59	7490	
ΣΑΝΤΑ ΤΖΩΡΤΖ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Εξηρές	53	9439	
ΣΑΝΝΑΙ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζωρτζ»	54	9941	
ΣΑΝΝΑΙΝΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποσειδώνη»	56	2709	
ΣΑΝΝΑΙΝΑΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλναστο»	50	2736	
ΣΑΝΝΑΙΝΑΣ Ζ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίσια»	57	9047	
ΣΑΝΝΑΙ ΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Εντρε Ρίος»	51	10353	
ΣΑΝΝΥ ΛΑΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λάζια»	49	1439	
ΣΑΝΝΥ ΔΑΙΗΝΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόμπαλ Δ.»	53	6530	
ΣΑΝΝΥ ΕΠΙΣΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σαννιγουάιτς Κάρριερς»	55	11922	
ΣΑΝΝΥ ΘΕΡΕΡΝ ΉΓΚΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάξεαρ»	43	7187	
ΣΕΡΦ ΦΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγια Βαρδάρα»	46	2849	
ΣΕΡΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδίντα»	53	2550	
ΣΗ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Σεϊλίο»	56	9966	
ΣΗ ΚΑΠΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίο Βαλίδζα»	65	31779	
ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίονερο»	57	9143	
ΣΗΒΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	63	11482	
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Σάξεαρ»	63	14020	
ΣΗΤΑ ΔΟΥΡΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεαν - Φράτερ	44	19053	
ΣΗΤΕΡ ΚΛΕΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αγάπην»	57	944	
ΣΙΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέμψι»	57	984	
ΣΚΑΥΛΑΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεϊλίο»	58	13906	
ΣΚΙΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίο Βαλίδζα»	63	12273	
ΣΝΙΚΟΛΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζιούνον»	64	17487	
ΣΟΚΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Σνικολάς»	50	6036	
ΣΟΝΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σοκός»	50	5304	
ΣΟΥΕΡΤΕ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τάγκεο»	62	28326	
ΣΟΥΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουέρτε»	43	7257	
ΣΟΥΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πρίοντο»	57	10661	
ΣΟΦΙΑ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	53	10164	
ΣΟΦΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σορία»	45	12723	
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Σοφία»	29	7030	
ΣΟΦΙΑ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλαιορ»	65	14048	
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αικατερίνη»	57	10398	
ΣΠΗΝΤΙΓΟΥΑΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπονίτο»	54	12113	
ΣΠΛΕΝΤΙΤ ΣΚΑΪ' (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοθίκι»	35	758	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακτιβ»	57	20683	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλουσσες»	44	7240	
ΣΤΑΛΔ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γουάλντεν»	64	34593	
ΣΤΑΡ ΟΦ ΟΣΣΑΜ (κ.)		έτ. «Τροδίτης»	56	30709	
ΣΤΑΣΕΙ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσαμ»	43	7230	
ΣΤΕΒΟ (Σομ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσονταν»	51	4033	
ΣΤΕΦΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ανταμπι»	54	11815	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Φαιρφλιντ»	44	7066	
ΣΤΟΑΤ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαούρο»	60	10733	
ΣΤΟΑΤ ΙΘΑΚΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενίρ»	56	10360	
ΣΤΟΑΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιθακα Στάρ»	51	8048	
ΣΤΟΡΒΙΚΕΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζεμινι»	60	13335	
ΣΤΡΥΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κονσούνεινς»	57	12976	
ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στρυμών»	69	16475	
ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κυρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ Στημ Ναβ.»	53	1764	
ΣΥΡΙ!	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινί»	50	1797	
ΣΦΑΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Φράτερς»	68	9070	
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίδουρο Κόουντ»	44	8636	
		έτ. «Βέστα»	56	10096	

ΤΑΚΗΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλεξάνδρα»	51	2979	διπλήθε Κων) πολιν. 12 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΤΑΜΠΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ιον»	52	5483	ίδες «ΠΕΛΑΣΓΟΣ» ώς μετωνυμάσθη
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (Αιόδουν)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα»	44	7349	έφθ. Ρόττερνταν 23 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τάρσορεύ»	60	8742	άνεκ. Μπριοπαιν 22 Σεπτ. διά Μελθούρην
ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταροπ»	58	13501	άνεκ. Βίλεμισταν 20 Σεπτ. διά Ρίο Χάινα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	(N.A.T.)	έτ. «Άλικη»	56	8001	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 10 Σεπτ. διά Φουσίκι
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ταροουφτ»	57	7977	έφθ. Λά Παλίς 20 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΑΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ταργουέβ»	55	10865	έφθ. Καλκούτταν 21 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓ'ΘΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σαινις 'Αναστάσιος»	57	21202	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Σεπτ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΕ	(N.A.T.)	έλλην. ουμφέροντα	68	11025	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Σεπτ. διά Μπαγκόδηκ
ΤΑΡΣΕΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άγ. Σπυρίδων»	47	5605	διπλήθε Βιρραλάτρ 13 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαινις 'Αναστάσιος»	57	21202	άνεκ. Μόσι 23 Αύγ. διά Αντραλίαν
ΤΕΡΕΑΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιλίνια»	44	7240	έφθ. Κριστομπαλ 30 Αύγ.
ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλεξάνδρεια»	58	10499	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΕΥΚΡΟΣ (Αιόδουν)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινικ. Ναβιγκ.»	38	1465	εις θείον 28 Ν - 19 Δ 16 Σεπτ. διά Σάντος
ΤΕΖΑΝΙΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερδέαν 'Οιλ»	68	48339	έφθ. Γκπλογκ 23 Σεπτ.
ΤΖΑΝΙΣ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Έλσεγκούρο»	68	14800	άνεκ. Πειραιά 20 Σεπτ. διά Θεσσαλίαν
ΤΖΕΗΝ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιν»	48	2226	έφθ. Χάρης 22 Σεπτ.
ΤΖΕΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτο»	65	19421	άνεκ. Χίουστον 19 Σεπτ. διά Παραμαρίμπο
ΤΖΕΝΝΥ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπιτον»	51	4359	άνεκ. Χάρης 25 Σεπτ. διά Σεμπού
ΤΖΕΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σησπρέύ»	69	9100	άνεκ. Λίβερπουλ 16 Σεπτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΤΖΕΟΝΤΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίμορ»	53	12235	άνεκ. Χάρης 19 Σεπτ. διά Αρούμπα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάνθεον»	53	10873	έφθ. Μοντεβίδεο 20 Σεπτ.
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Ελμοτόρες»	68	14845	άνεκ. Αμπιτζάν 13 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκιγκ»	42	7268	άνεκ. Τείμπλ Μποϊλ 4 Σεπτ. διά Χάρης "Αίλαντ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλμπάο»	54	19129	άνεκ. Μπορούκ 19 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΤΖΩΝ Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοστάλαντικ»	66	39556	διπλήθε Παναμά 8 Σεπτ.
ΤΖΩΝΝΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρτα»	57	9689	διπλήθε Κων) πολιν. 8 Σεπτ. διά Νοθορωσίσκην
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (σ. Μάλτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεθαντάνι»	39	5333	έφθ. Αθάναν 11 Σεπτ.
ΤΙΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	7362	έφθ. Αμβέρσαν 24 Σεπτ.
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	53	27863	άνεκ. Κολόμπο 5 Σεπτ. διά Ράς Γκαρίμπ
ΤΙΤΙΚΙ (δ. κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οργκα»	52	11218	άνεκ. Βρέμπνη 11 Σεπτ. διά Μπαΐα
ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρφορτούνα»	64	15597	εις Παλέρμοις ἀπό 25 Νοεμ. 1968
ΤΟΜΑΖΟ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθερόλα»	28	1390	έφθ. Αθάναν 29 Αύγ.
ΤΟΝΥ (Λιόδουν)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλην Καραπιέρη	43	7176	άνεκ. Αθάναν 11 Σεπτ. διά Ράς Γκαρίμπ
ΤΟΥΛΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίστιμη»	37	6426	άνεκ. Ρόττερνταν 24 Σεπτ. διά Βρέμπνη
ΤΡΕΓ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρέιντ»	54	12570	έφθ. Νταμμάν 14 Σεπτ.
ΤΡΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	53	5493	άνεκ. Λορέντζ Μάρκες 12 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
ΤΡΙΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρινί»	57	10493	άνεκ. Λορέντζ Μάρκες 24 Σεπτ.
ΤΡΙΝΤΟΙΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου»	67	34501	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΤΡΙΤΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαλόγκρο»	64	28311	έφθ. Φώλευ 24 Σεπτ.
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11913	άνεκ. Ράς Τανούρα 9 Σεπτ. διά Σαθόνα
ΤΡΟΠΙΚ ΝΤΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κλίππερ»	66	45255	έφθ. Πειραιά 5 Σεπτ.
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντάν»	46	1670	έφθ. Μασσαλίαν 29 Αύγ. (επισκευαί)
ΤΣΑΡΛΣ Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	23664	άνεκ. Μπορντώ 11 Σεπτ. διά 'Αρούμπα
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδροῦσσα»	57	12881	άνεκ. δυτ. Αφρικήν διά Νύνασχαμν
ΦΑΕΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμετ»	45	15005	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 18 Σεπτ.
ΦΑΙΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάνοερ»	46	13849	άνεκ. Κάμπο Ρόχο 16 Σεπτ. διά Πόιντ Κόμφορτ
ΦΑΙΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικο»	43	13548	άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13998	έφθ. Φιλαδέλφειον 13 Σεπτ.
ΦΑΙΜΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Φάλμουθ»	59	10251	άνεκ. Ντακάρ 27 Αύγ. διά Κόμπες
ΦΑΝΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φάννυ»	48	2436	έφθ. Καζαμπλάνκα 21 Σεπτ.
ΦΑΝΤΟΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερμάντ»	57	21910	άνεκ. Κοσιών 14 Σεπτ. διά Χάρης "Αίλαντ
ΦΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μέις»	44	13854	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 20 Σεπτ. εις θέσιν 34.45 Β - 32 Δ 22 Σεπτ. διά Αθάναν
ΦΕΙΑΙΤΣΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αννα»	45	7096	διπλήθε Χέλαιμποργκ 9 Σεπτ.
ΦΕΑΤΟ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύαγαρδρας»	53	1385	έφθ. Χάρης 13 Σεπτ.
ΦΕΝΙΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορκαλίμπρε»	43	7265	άνεκ. Αμδούργον 9 Σεπτ. διά Μένα 'Αχμαντί
ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρομέδα»	63	50872	άνεκ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμπάνιο»	36	3149	άνεκ. Θώλευ 29 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Πασιφίκ Μαρ. Κάρριερς	67	46382	άνεκ. Βομβάνη 22 Σεπτ. διά Κάντλα
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτο»	53	12107	έφθ. Βρέμπνη 21 Σεπτ.
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άλδρα»	60	13997	άνεκ. Γιούντον 18 Σεπτ. διά Μπ. "Αύρες
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φρατέρνιτο»	63	10382	άνεκ. Γιούντον 20 Σεπτ. διά Μπαγκόγκ
ΦΡΗ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ (Κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλ. Τοαθλίρης»	44	7132	έφθ. Θέσια 24 Σεπτ.
ΦΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ααρών»	49	9605	διπλήθε Παναμά 12 Σεπτ. διά Χιλήν
ΦΡΙΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλείνες»	44	15020	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 19 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Άλφοτρινί»	57	10493	άνεκ. Γιοκοχάμην 26 Αύγ. διά Ιλιγκαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	68	44646	διπλήθε Ούσαντ 28 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλακιπάταιν»	67	36365	άνεκ. Βακαγιάμα 24 Αύγ. διά Γιοκοχάμην
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιλγκριμ»	56	10583	άνεκ. Βανκούβερ 16 Σεπτ. διά 'Ινδιαν
ΧΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χίος»	56	10597	άνεκ. Αστομπούλα 10 Σεπτ. διά Ν. Κορέαν
ΧΟΛΑ ΚΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορε Κάρριερς»	55	13458	άργεις Πειραιάς ἀπό 24 'Απρ. 1968
ΧΡΙΑΛΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Χριλακ»	44	2871	άνεκ. Γιοκοχάμην 7 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτο»	66	19419	άνεκ. Σάντος 24 Σεπτ. διά Ντώρπαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσέανο Ατλαντικο»	59	29141	έφθ. Γινόβαν 24 Σεπτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούγιασλ»	55	23930	έφθ. Φιλαδέλφειον 24 Σεπτ.
ΧΡΥΣΗ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	19183	άνεκ. Λειζες 16 Αύγ. διά Νταμμάν
ΧΡΥΣΗ Α. Σ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρίλα»	51	5563	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ(δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Όιλ»	66	41066	άνεκ. Ακίτα 1 Σεπτ. διά Νέαν Καληδονίαν
ΩΚΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σεξτάντ»	56	8390	έφθ. Μάλταν 20 Σεπτ.
ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίρα»	60	31791	άνεκ. Γουέπα 29 Αύγ. διά Μπακάρ
ΩΚΕΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν»	67	29426	

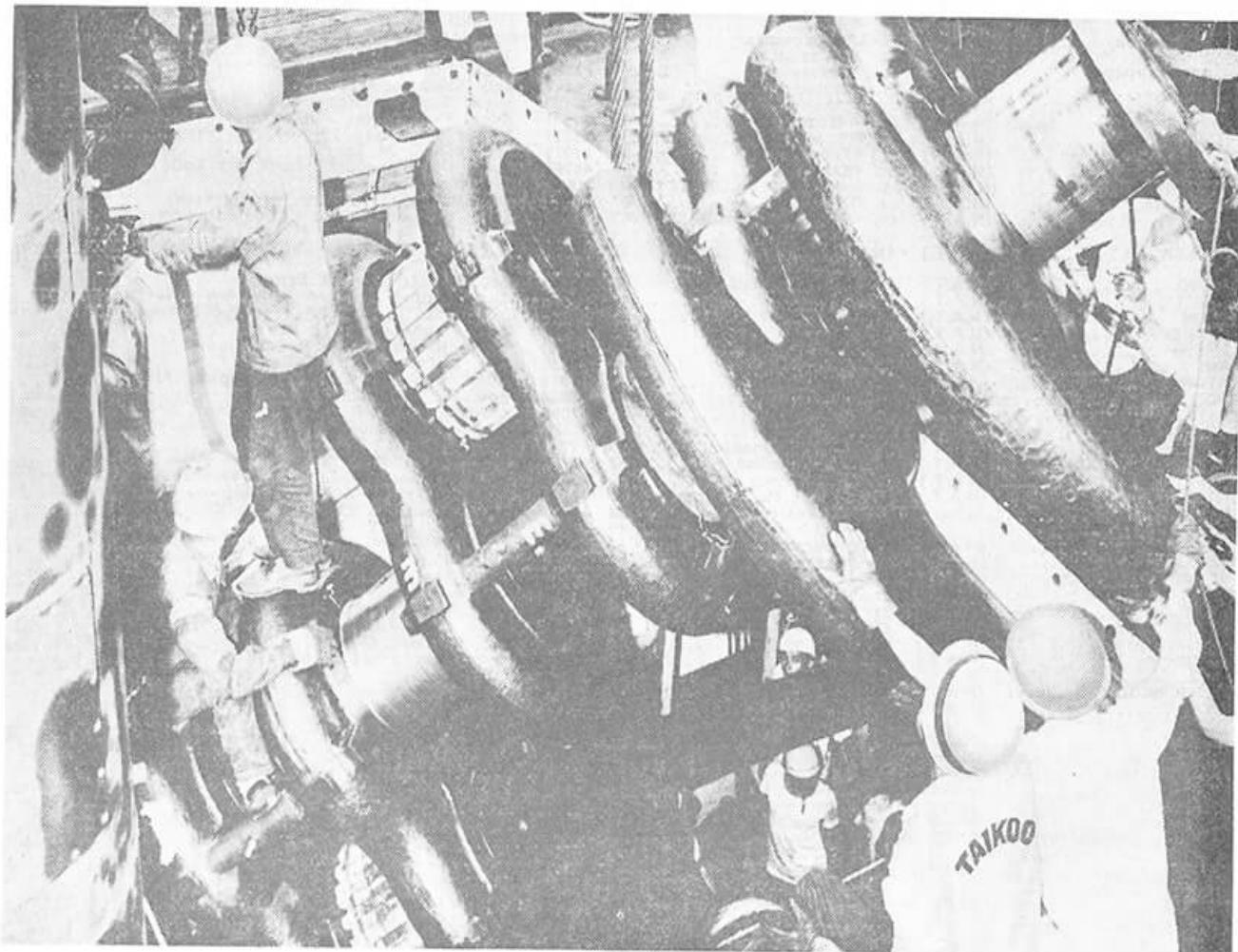


In Hong Kong engine repair specialists are recognised by the name



TAIKOO DOCKYARD ARE THE AUTHORISED REPAIRERS IN HONG KONG FOR THE FOLLOWING MARINE DIESEL ENGINES:

- Burmeister & Wain • Doxford • Fiat • Gotaverken • Stork • Sulzer



The Engineering Shops are fully equipped for repairing all types
of main propulsion machinery, boilers and auxiliaries.

Extensive facilities are available for machining large propeller shafts,
re-metalling all sizes of bearings, re-blading turbines and rotor balancing.

**TAIKOO DOCKYARD
HONG KONG**

MEMBER OF THE SWIRE GROUP



P.O. Box No. 1, Cables: Taikoodock Hongkong, Telex: HX476

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 216

EDITOR : D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st OCTOBER 1969

Before it is too late

As they are apt to in most things, Greeks are being carried away by the current fever for shipbuilding and shiprepair bases.

The success of Hellenic Shipyards and the recent opening of the Eleusis yard have given rise to a spate of new plans for bases in all parts of the country, from Lavrion and Kynosoura to Pelion and Souda Bay. Investments amounting to millions of dollars are being bandied about with specific details on the size and installations of each projected base.

Yet one hears no word about the human element. Where are the engineers and technicians to be found to man these new installations at a time when both Hellenic Shipyards and the Eleusis yard, not to mention the Perama yards, are finding it difficult to meet their own manpower needs?

Steps should be taken right now to set up more training schools and enlarge the engineering faculties of our universities to meet this new demand for naval architects and personnel skilled in the shipbuilding and shiprepairing trades.

Unless this is done, those available will find themselves so much in demand that they will become expensive. And when inordinately high salaries have to be paid, shipbuilding and shiprepair costs will naturally rise and nullify all the other advantages of building a ship or repairing it in Greece.

So those who are thinking of investing their millions in new shipbuilding and shiprepair bases in Greece should seriously consider the manpower aspect of their proposals and take steps to solve this problem before it becomes an insuperable obstacle to the fruition of their grandiose plans.

At a time when existing bases need between seven and eight thousand skilled technicians and workers and, in spite of their efforts to train new staff, are finding it difficult to expand their activities and installations as a result of the manpower shortage, what will happen when new bases push the manpower requirements up to fifteen to twenty thousand?

Our labour ranks have been thinned by emigration to Germany and other European countries — at a time when they are most needed to serve the needs of our expanding industries.

The problem is a serious one for industry as a whole and more particularly for the shipbuilding and shiprepair industry. If nothing is done now, before it is too late, we may well have cause to regret it bitterly in years to come.

Another launching at Skaramanga

The sixth SD14 to be built by Hellenic Shipyards, was launched last week at Skaramanga. The sponsor, Miss Ditty Th. Galani, named the ship "AEGIS BANNER".

by breaking the traditional champagne bottle on the ship's bow.

This ship, built for Mr. N. Papalios, is the fifth of six such vessels ordered by this owner from Hellenic Shipyards Co.

As Mr. Christopher Caldis, the Technical Director of Hellenic Shipyards, announced in his address, the number of SD.14 vessels on order, has, since the last launching, increased from 18 to 22 bottoms, not including a further two, for which Mr. Callimanopoulos' Hellenic Lines hold an option, whilst at the same time further negotiations for more bookings of similar vessels are under way.

He added that the constructional drawings for the 35,000-ton bulk carriers, are nearing completion.

TECHNICAL DETAILS OF THE SHIP

Length Bp	440'0"
Breadth moulded	67'0"
Dept to upper deck	38'6"
Draft loaded	29'0"
Deadweight	15,000 tons
Gross tonnage	9,070 tons
Net tonnage	6,133 tons
Cubic capacity	764,300 c. ft.
Service speed	14 knots
Two 5 ton S.W.L. derrick booms for each hatch opening.	
One 5 ton electric winch for each derrick boom.	
Engine: SULZER 5RD68	
B.H.P. (M.C.R.): 5,500	
Electric Power: 440 Volts 3 phased 60-cycle A.C.	

Almost immediately after the launching, the keel of the 7th SD.14 (Hull 1059), for account of Mr. G. Kefalas, was laid.

Foreign exchange earnings

The impression that foreign exchange earnings from shipping declined during the first six months of 1969 is an erroneous one. A more detailed examination of the sums involved shows a marked increase in remittances from seamen and a smaller increase

in remittances from shipowners as against the figures for 1968 and 1967. The relative figures are listed below:

	January to June	1967	1968	1969
In thousands dollars				
1. Crew remittances	19,364	22,338	25,681	
2. Shipowner remittances	56,334	67,189	68,530	
3. Victualling & repairs	9,499	9,995	9,526	
4. Taxes	480	881	292	
5. Passenger fares	1,662	1,502	1,639	
6. Contributions to pension funds	2,708	8,331	2,481	
Total :	95,305	115,260	114,574	

It is to be noted that:

a) Our crews are remitting more money than before. This proves that the Government's measures and incentives are producing the desired result.

b) Shipowners' remittances, consisting mostly of crew wages and allotments to seamen's families, have increased slightly.

c) Victualling and repair revenues are higher. They could be still higher if the whole supply organisation here became more efficient.

d) Contributions to pension funds were smaller. The reason for this is the fact NAT transferred five million dollars from abroad for local investments in 1968.

All the indications are that by the end of the year, the total amount will be close to \$300 million in foreign exchange earnings from shipping due to the fact that more Greek ships than ever are operating this year; more seamen are employed; more shipping offices are making their headquarters in Piraeus and there are greater facilities available for shiprepairs in Greece.

The Lemos shipbuilding programme

Following the contracts signed a few days ago by Mr. Costas M. Lemos, this shipowner

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON E.C. 3

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS,
ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον άνταποκριτών εις τούς κυριωτέρους Αιγαίνας
Διευθύνεται προσωπικώς ύπό τοῦ "Ελληνος

Κου ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ
Ναυτιλιακὰ ζητήματα.

takes his place among Greece's shipping titans (Onassis, Niarchos, P. Goulandris Bros.) who have ordered more than two million tons' worth of newbuildings each with small differences among themselves. With the exception of D. K. Ludwig, Costas Lemos leads the field among his foreign colleagues in terms of new orders.

The Lemos orders call for seven 136,000 dwt. ore carrier - tankers from IHI; two 175,000 OBO's from Nippon Kokkan and four 225,000-tonners (with two on option) from the Weser yards.

Total: 13 ships with two on option, totaling 2,322,000 dwt.

Delivery by 1972 and total value in the vicinity of 188 Drs. million.

It is to be noted that Costas Lemos pioneered the Scenic-type combined ore carrier-tanker in 1960 and leads the world field with his 175,000-ton OBO's now on order.

Mr. Lemos recently remarked that those shipowners will prevail who can foresee new developments and who hasten to acquire pioneer vessels of special construction and type which will be more competitive and provide the greatest facilities and lowest freight for the world's ever-growing needs in maritime transport.

He is obviously heeding his own advice.

Greek flag for Goulandris ships

Five mammoth vessels delivered or to be delivered shortly by Ishikawajima Harima and Mitsubishi to P. Goulandris Bros. have hoisted the Greek flag. They are the:

1. Tanker "Mobilita", 100,500 dwt. delivered in August by IHI.

2. Combination carrier "Tornado", 73,300 dwt. to be delivered in November by IHI.

3. Tanker "Andros Texas", 212,000 dwt. to be delivered in December by IHI's Kure yards.

4. Tanker "Andros Star", 212,000 dwt. to be delivered by Mitsubishi in November.

5. "Andros Apollo", 212,000 dwt. to be delivered in January 1970 by IHI.

Shipping loans

Worthy of special note is the fact that the Hellenic Industrial Development Bank has advanced shipping credits to the tune of Drs. 706,104,000 in 1968 or 31.8% of total credits advanced by this institution. This figure is a vast increase over the Drs. 79,814,000 advanced in 1966 and the Drs. 186,977,000 advanced in 1967.

It is a direct result of the Government's shipping policy and a welcome change from the myopic and faint-hearted policies of previous Governments which tended to look upon shipping as something separate and unconnected with the national economy.

Today, the National Government has not only ranked shipping among the leading pro-

ductive industries of the country but has also done everything possible to forge closer links between our far-flung shipping enterprises and the homeland. The most important of all the measures taken were those that opened the way for shipping credits. The fact that the HIDB alone advanced loans amounting to Drs. 23 million in 1968 is proof that the bad old days are gone forever. Tomorrow will dawn brighter.

Freight war

A freight war has broken out between Hellenic Lines and the German and Swedish lines serving regular cargo traffic between Black Sea-Eastern Mediterranean ports and the Continent that has split the Mediterranean — Continent Conference wide open.

The war broke out as a result of the special agreement signed between the German line and the Turkish line cornering Turkish cargoes at the expense of Hellenic Lines. Royal Dutch line was later included in this special agreement and negotiations were started with the Swedish line with the same object in view.

Although Hellenic Lines belonged to the Conference, this special agreement nullified any advantages to be gained from Conference membership. Hellenic Lines therefore slashed its rates and secured sufficient cargoes from Turkish and Greek shippers to turn the tables on its competitors.

It is now expected that the other lines will seek to come to terms with Hellenic Lines and restore the Conference set-up. If not, it may well spell the doom of the Continent — Mediterranean Conference as well, to which the above-mentioned companies and Hellenic Lines belong.

Coastal shipping

In a lengthy memorandum to the Minister of Mercantile Marine, the Association of Coastal Passenger Ship Owners has delineated its views on the measures recently proposed by the Ministry to improve Greece's coastal communications.

The Association disagrees with certain of the Ministry's proposals and considers that the number of ships now in service is more than sufficient to serve present needs. It admits, however, that there is a lack of standard-type ships needed to serve future needs. More specifically, the Association disagrees:

a) with the acceptance of ships conforming with the safety regulations of 1960. New ships are needed, to replace the existing old ones preferably at the rate of one new ship for every two old ones which should be withdrawn.

b) with the facilities granted for building six new vessels. They are deemed insufficient. The participation of the shipowners should be reduced to 10% at the most and payments should begin one year after the ship enters service with an interest rate of 2-3%.

c) with the 7% hike in fares. It is consi-

dered too small. The Association also does not consider the reduction in complement will help much and the laying up period of 3 months instead of 55 days might benefit the older ships but will do no good to the new ones which should operate for a greater length of time during the year. Finally, the advantages to be gained from drydocking at the OLP docks are considered dubious from a financial standpoint.

On the other hand, the Association agrees that:

a) basic categories of passenger and car ferries should be established.

b) that the legislation governing coastal shipping should be revised and brought up to date.

The association also requests that the specifications of the six vessels to be built should be reviewed and that coastal shipowners be admitted to the relative committee.

Finally, the Association expresses its bitterness at the harshness with which Ministry inspectors and administrative organs apply the regulations concerning the shipowners' obligations to passengers.

"It is to be hoped," the memorandum concludes, "that this strict control will be relaxed as a result of the measures under study for the benefit of the travelling public."

Labour regulations

The committee set up by the Ministry of Mercantile Marine to study work conditions on merchant ships of more than 800 grt. has recommended many interesting modifications to the existing labour regulations.

Many of the observations contained in the committee's report are those made by the engineers superintendents and port captains of shipping firms. This means that the new labour regulations will have been drawn up on the basis of recommendations made by those best equipped to have valid opinions on the subject.

The final draft of the new regulations should be carefully drawn up and due note should be taken that in accordance with the collective agreement now in force, payment for extra work is permissible only in those instances specified in the agreement.

Containers

A container line has been established between Piraeus and Venice by an Italian shipowner with a ferry-type vessel duly modified to load containers and due in Piraeus on her first call on October 6. She is the "Cabo de Golfo" and will be supplemented shortly with a second similar vessel, the "Cabo di Levante".

Thus, the container era is dawning for Piraeus and the advantages of container ships over conventional vessels will be observed locally for the first time.

Meanwhile, the Piraeus Port Authority (OLP) has earmarked Drs. 30 million for works in the harbour to accommodate con-

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

tainer ships in the area of the former Vassiliades Dockyard.

The Corinth Canal

We have dealt with the Corinth Canal before and we repeat that it is too narrow to serve even medium-sized vessels and the dues are too high, particularly for passenger liners that pass through the canal twice or three times a week.

Indeed, a passenger liner running between Greece and Italy and transiting the canal twice a week pays canal dues to the tune of three million drachmas per annum. This is far too much. Regular customers such as these liners should be accorded a 30% reduction at least. Moreover, they are not many — larger ships being unable to go through the canal and stopping at Patras.

The canal should be widened and dues should be reduced for liners that use the canal all year round.

The training schools

The number of applicants to the merchant navy training schools exceeded the number of vacancies by one third. At a time when the shortage of qualified officers is so acute, it would be criminal to allow this overflow to be lost through lack of space. As far as the engineers are concerned we believe it is not only possible but absolutely imperative that two sections be established

at the Aspropyrgos and Skaramanga schools. The deck apprentices could also be distributed among the schools in the provinces. As far as the radio officers are concerned, there appears to be no problem as the applicants barely exceed the vacancies.

Greek youth has answered the call to the sea. A sea career should not be denied it because of a space shortage in our schools.

Greek goods in transit

It has been reported that a committee has been set up to study the establishment in various foreign ports of bonded warehouses where Greek products can be stored in transit for the supply of Greek ships.

This is a measure we have recommended time again from these columns and we are glad to see something is being done about it at last.

Moreover, we endorse the view of the Shipowners' Association that before these stores are established, the items they will stock should be carefully chosen and the ports selected should be strategically located. Perhaps one or two trial stores should be set up for a start before any large-scale operation is embarked upon.

There is no doubt that when this new venture becomes properly established and if it is operated efficiently, the Greek economy will stand to gain millions of dollars per annum.

Health and strength

There is little doubt that the victualling scale now applied on Greek ships will have to be modified.

The Ministry of Mercantile Marine has reaped a rich harvest of reports from all quarters on the various problems created by the new scale.

These should be studied by Professor Kologirou and his team of experts who drew up the new scale in the first place. There is no doubt that the accent should be on healthy food at all times but extremes should be avoided and a new victualling scale be drawn up that will eliminate complaints without going back to the regimen of starches and rich food that played havoc with our ulcer-prone crews.

The Ministry should also remind the committee that practical considerations should be taken into account. There is not enough space on most ships for the storage of large quantities of fruit and fresh vegetables and certain items such as nuts and dried fruits are not always easily obtainable in some foreign ports — or if they are available, they are inordinately expensive.

The new victualling scale had two objectives — healthier food for seamen and the avoidance of quarrels and complaints. The first has been achieved. It is now up to the committee, with the help of the Ministry, to make those modifications needed to achieve the second objective.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ,, — ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ :

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διευθυντής Τυπογραφείου : 'Αθ. Κωσταράς, Θέμιδος 80 — 'Αμαρόύσιον

*Ιδιόκτητοι τυπογραφικαί εγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard with an S.D. 14 on building berth no. 1 at right. The 240.000-ton graving dock (under construction) can be seen at left.

Shipbuilding and Shiprepairing in the Mediterranean

Tankers and bulk carriers up to 35.000 dwt. - S.D. 14 Liberty replacements - Specialised craft - Tugboats - Oil Loading Platforms - Floating Docks. These are some of the wide range of shipbuilding activities at Skaramanga Yard, the most up-to-date shipyard in the Mediterranean.

Conversions and enlargements - Surveys - Hull, Engine and Propeller Repairs - Three Floating Docks for ships up to 72.000 dwt. - 240.000-ton graving dock under construction. All repair work at Skaramanga is carried out swiftly and efficiently at very competitive prices.



OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611.142 - Telex: 215123 - Cables: SHIPYARD ATHENS
SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471 (9 lines), 8.073.351 (9 lines), 8.073.610 (10 lines) - Telex: 215293 & 215396 - Cables: SHIPYARD ATHENS
U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd. 41/43 Park St., London W.1-Tel. 01-629 8400 - Telex: 285611/2 - Cables: SHIPNIAR LONDON
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.York N.Y. 10022-Tel. MU 8-7070-Telex: 224042-Cables: TROCEANIC NEW YORK