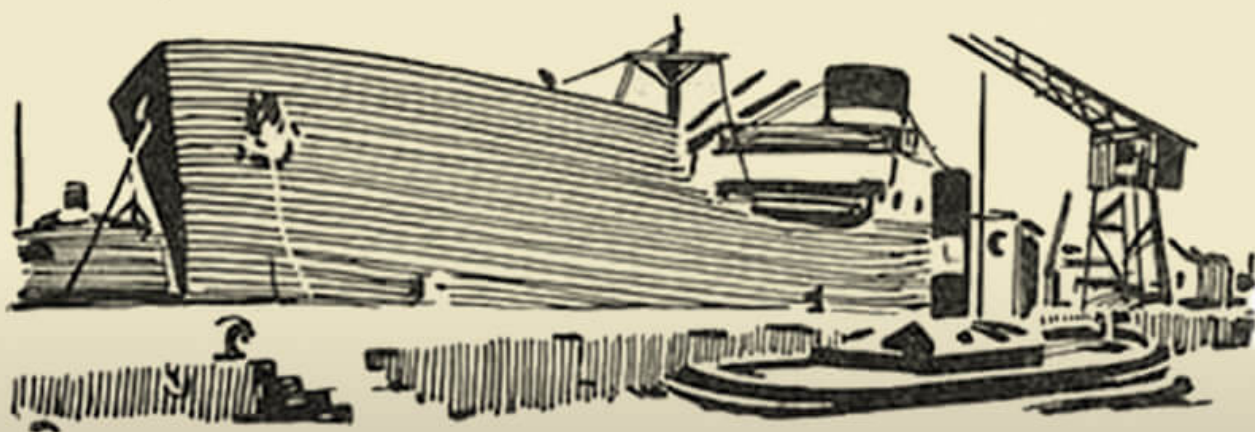


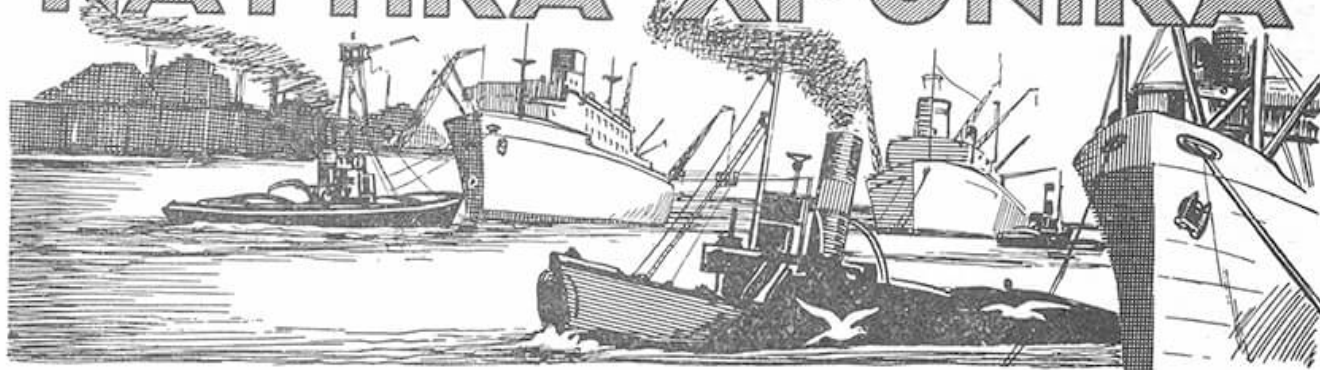
ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1972

Αρ. Φύλλου 883/642

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΑ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 883/642

ΕΚΔΟΤΗΣ :
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1972

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟΕΧΕΙ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ

Εξ άφορμής του πρωθυπουργικού λόγου κατά το παρατεθέν υπό της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών δείπνου εις το «Χίλτον», κατά τον όποιον ετονίσθη ότι μόνον ποσοστόν 46% του έλληνοκλήτου στόλου φέρει την κυανόλευκον, έχομεν να παρατηρήσωμεν ότι ο κ. Πρωθυπουργός εύρίσκει απολύτως έν τοίς πράγμασι, καθ' όσον επί συνόλου χωρητικότητος 34,1 εκατομμυρίων τόννων γκρός, μόνον τά 14,5 εκατομμύρια τόννων φέρουν την έλληνικήν σημαίαν. (Αριθμοί των «Ναυτ. Χρονικών» διά τό 1971).

Διάφορον όμως είναι τό ποσοστόν εάν ελαμβάνετο ύπ' όψιν ο αριθμός των πλοίων. Πράγματι, επί συνόλου 3.600 περίπου πλοίων, τά 2.300 και πλέον φέρουν ήδη την κυανόλευκον. Τό ποσοστόν εις την περίπτωση αυτήν ανέρχεται εις 64%. Τούτο ένέχει όλως ιδιαιτέραν σημασίαν, δεδομένου ότι, από άπόψεως συναλλαγματικής προσόδου της χώρας έκ της έμπορικης μας Ναυτιλίας, δέον να λαμβάνονται ύπ' όψιν αί μονάδες των πλοίων και ούχι ή χωρητικότης. Καί έχομεν εις τό παρελθόν διά στοιχείων καταδείξει, ότι περισσότερα εισφέρει έν σκάφος μικρού μεγέθους, προσεγγίζον μάλιστα κατά τακτικά χρονικά διαστήματα εις έλληνικούς λιμένας, παρ' όσον έν πλοίον γαμουθ. Ένδεικτικός δέ άναφέρομεν, ότι γνωστή ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιώς, διαχειριζόμενη 4 μικρά φορτηγά πλοία της τάξεως των 3.000 τόννων γκρός περίπου έκαστον, εισήγαγε κατά τό 1971 συνάλλαγμα της τάξεως των 800.000 δολλαρίων. Αμφιβάλλομεν εάν ένας σύγχρονος πλωτός κολοσσός, έν τάνκερ μαμουθ επί παραδείγματι, φέρον την κυανόλευκον, όπερ ουδέποτε προσεγγίζει εις Έλλάδα, θα εισέφερεν εις την Έθνικήν Οικονομίαν συνάλλαγμα μεγαλύτερον του 80% της μισθοδοσίας του πληρώματος, έκτός των άκεραίων εισφορών του πλοιοκτήτου εις τό ΝΑΤ.

Αλλά και από πλευράς γοήτρου, μεγαλύτεραν σημασίαν ένέχει, καθ' ήμάς, ή ύψωσις της έλληνικής σημαίας εις περισσότερα έστω και μικρότερα σκάφη, παρ' εις όλίγα μεγάλα, άντιπροσωπεύοντα έπιθλητικόν, πράγματι, όγκον χωρητικότητος, όστις και διαμορφώνει τάς άναφερθείσας ύπό του κ. Πρωθυπουργού ποσοστιαίας αναλογίας. Απώτερα έθνική μας έπιδίωξις πρέπει να είναι ή εμφάνισις της κυανόλευκου εις όσον

τό δυνατόν περισσότερους λιμένας του κόσμου. Καί τούτο δέν έπιτυγχάνεται είμή μόνον διά της ύψώσεως της σημαίας μας εις όσον τό δυνατόν περισσότερα άριθμητικώς πλοία, χωρίς βεβαίως να είναι ήσσονος σημασίας τό γόητρον, όπερ προσδίδουν τά σύγχρονα, πλην όλιγόριθμα, πλωτά μεγάθηρια. Εις την περίπτωση όμως των μεγαθηρίων πολλοί λόγοι παρεμβάλλονται διά την έδω νηολόγησιν των. Έλπίζομεν ότι, σύν τώ χρόνω, θέλουν και αυτοί παρακαμφθί.

ΤΟ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΝ ΕΜΠΟΔΙΟΝ

Πρόβλημα όμως σοβαρόν, όχι και άνυπερβλήτον ύφίσταται, όπερ άναγκάζει άρισμένους πλοιοκτήτας με μεγάλας νεοτεύκτους ίδιαι μονάδας να προσφεύγουν εις τό Λιβεριανόν νηολόγιον. Καί τό πρόβλημα τούτο έγκειται εις τό γεγονός ότι τά Λιβεριανά πλοία κολύπτονται ασφαλίστικώς κατά των κινδύνων πολέμου από τό Αμερικανικόν Δημόσιον, ένω τά Έλληνικά είναι τό γε νύν έχον άκάλυπτα.

Τό ΝΑΤΟ θα έπρεπε να αναλάβη την άσφάλισιν των. Από ετών έπίμονοι πρόσ τούτο κατεβλήθησαν από τους έφοπλιστάς προσπάθειαι, πλην δέν έτελεσφόρησαν μέχρι τούδε.

Η Έθνική Κυβέρνησις δέν παρέλειψε να παράσχη άμέριστον την συμπαράστασιν της διά την έπίλυσιν και του προβλήματος αυτού, του σοβαρωτάτου δι' ένα στόλον μεγάλων, όπως ο Έλληνικός, όστις έν περιπτώσει πολέμου εις την ύπηρεσίαν του συμμαχικού άγώνος θα διατεθί. Χρειάζεται πάντως αί ένέργεια να ένταθούν έχουν άλλως τε άρκετά προχωρήσει. Αιρουμένου του έμποδίου αυτού κανείς πλέον λόγος δέν δικαιολογείται να προβληθί διά την μη ύψωσιν της Κυανόλευκου επί του συνόλου των έκπατρισμένων πλοίων μας.

ΔΙΑ ΤΟ ΚΑΛΟΝ ΜΑΣ ΟΝΟΜΑ

Δοκιμάζεται από έτους και πλέον ή έφοπλιστική έπιχείρησις. Όλιγότερα τά έκ

της έκμεταλλεύσεως των πλοίων έσοδα, περισσότερα αί δαπάναι, σταθερώς αύξανόμεναι, λόγω του εις την ξένην κρατούντος πληθωρισμού. Ζημιαί άποκομίζονται σοβαραί, μη καλυπτόμεναι, βεβαίως, από τά άποθεματικά, τά άνύπαρκτα διά τινας έπιχειρήσεις, λόγω των πολλών ναυπηγήσεων και άγορών σκαφών. Εύνόητοι, κατά συνέπειαν, αί προκύπτουσαι δυσχέρειαι. Δέν πιστεύομεν, πάντως, να προκαλέσουν γενικωτέραν τινα ζημίαν διά την έλληνικήν ναυτιλιακήν έπιχείρησιν.

Κρούσματα άδυναμίας περί την άπόλυτον προσήλωσιν προς συμβατικάς ύποχρεώσεις δέν έχομεν να έπιστημόνωμεν. Απολαμβάνει, εύτυχώς, τόση έμπιστοσύνη μεταξύ των διεθνών κύκλων ο έλληνικός έφοπλισμός, ώστε να διεξέλθι και την παρούσαν κρίσιν αλώδην. Αληθές είναι ότι, ή καχεξία της ναυλαγοράς μας κατέλαθεν έν πλήρη δημιουργικώ όργασμώ. Πλησιίστιοι είχομεν άναχθί εις τό πέλαγος της αίσιοδοξίας διά την αύριον. Δεδομένου, όμως, ότι μέγιστον μέρος των ναυπηγήσεων και των άγορών μας έχουν πραγματοποιηθί εις τιμάς χαμηλάς και ότι από όλους πιστεύεται τό πρόσκαιρον της κρίσεως, της από έτους κρατούσης, πρέπει να είμεθα βεβαίοι, ότι και τώρα ο έφοπλισμός μας θα κρατηθί εις τάς επάλξεις με όλην την σφριγηλήν του μαχητικότητα.

Χρέος μας, όπωσδήποτε, προβάλλει έπιτακτικόν. Κατά την παρούσαν δύσκολον περίοδον —την παροδικήν άναμφισβητήτως— μετά θρησκευτικής εύλαθείας όφείλουν οι διαχειριζόμενοι τά πράγματα του έλληνικού πλοίου να φροντίζουν διά την πιστήν εκπλήρωσιν των ύποχρεώσεων των. Θα χρειασθούν ίσως προς τούτο θυσιά σημαντικά. Διά τό καλόν όνομα των συναλλασσομένων, αυτού του έλληνικού πλοίου επιβάλλονται.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΕΙΣ

Νέας άπαιτήσεως αύξήσεως των επί σκαφών ασφαλίστρων προβάλλουν οι Αγγλοι ασφαλισταί κατά την ανανεώσιν των άσφαλιστηρίων συμβολαίων. Έσημειώθησαν περιπτώσεις καθ' ός ή αύξησις έξικνείται εις τά 35%, έναντι των πρό έτους, καταβληθέντων πρεμιών. Αναφέρεται σχετικώς, ότι δια σκάφος 14.000 τόννων έξητήθησαν ετήσια ασφάλιστρα 150.000 δολλαρίων !

Έχουν, βεβαίως, μονοπωλήσει κατά κάποιον τρόπον την παγκόσμιον ασφαλίστικην άγοράν οι Αγγλοι, άφού διά των άντασφαλίσεων ελέγχουν και των ξένων άγορών τά

τιμολόγια. Όμως φθάνουν πλέον οι απαιτήσεις των ασφαλιστών μέχρι του απηγορευμένου ορίου. Είναι αδύνατον όχι υπό την τωρινή κρατούσα στην αγορά κατάσταση, αλλά και την βελτιωμένη έστω, να ανδέξη μία επιχείρησης τράμπς σκαφών εις τοιαύτας μεγάλας επιβαρύνσεις. Παράδειγμα πρόσφατον: Είς εφοπλιστικόν Οίκον διαχειριζόμενον επτά σκάφη επεβλήθη συνολική αύξησης των ασφαλιστρών κατά 250 χιλιάδας δολαρίων, λόγω της εν τώ μεταξύ επισυμβάσης ολικής άπωλειάς ενός σκάφους του ήσφαλισμένου.

Δεν γνωρίζομεν πώς θα αντιδράσουν οι Έλληνες εφοπλισταί εις τας άδηφάγους όρέξεις των Άγγλων ασφαλιστών. Πολύ όμως φοβούμεθα, ότι άδυνατούν να πράξουν τι τό άποτελεσματικόν. Οι Σκανδιναβοί, τούναντιον, συνάδελφοί των, όπως έλέγχεται από συγκεκριμένα στοιχεία, δεν άντιμετωπίζουν κατά την αυτήν έκτασιν τας εις ασφάλιστρα επιβαρύνσεις. Νορβηγικόν τράμπ πληρώνει τά όλιγώτερα έναντι ενός όμοιού τύπου της αυτής ήλικίας και χωρητικότητας έλληνικού σκάφους.

Υφίσταται, όμως, και μία άλλη βαρύνουσα διαφορά καταστάσεως μεταξύ του ίδιού μας σκάφους και του νορβηγικού. Ο Έλλην εφοπλιστής καλείται να υποκύψη εις τας αξιώσεις των Άγγλων ασφαλιστών, χωρίς να του ανακοινωθούν και στοιχεία στατιστικά καταδεικνύοντα την πορείαν του ασφαλιζόμενου κινδύνου διά τας προηγούμενας χρήσεις. Ο Νορβηγός, τούναντιον, συνάδελφός του, τελεί εν πλήρει γνώσει των περι την ασφάλισιν του συνόλου του καλυπτομένου τοννάς σημειούμενων εξελίξεων. Δικαιολογούν, δηλαδή, οι ασφαλισταί, οι καλύπτοντες τούς κινδύνους των νορβηγικών σκαφών, την κάθε άνατίμησιν των ασφαλιστρών.

Κάποτε και ήμεεις, μετά πάροδον πάντως έτών, θα κατορθώσωμεν διά της συμμετοχής

της Κοινοπραξίας των έλληνικών ασφαλιστικών εταιριών εις την κάλυψιν του επί σκαφών έλληνικού κινδύνου, να άποκτήσωμεν τό τόσον έπιμελώς από τούς Άγγλους ασφαλιστάς άποκρυπτόμενα στατιστικά στοιχεία. Θα δυνάμεθα ούτω να έλέγχωμεν τό βάσιμον των έκάστοτε προβαλλομένων απαιτήσεων. Καί δεν άποκλείεται, συν τώ χρόνῳ, να αύξηθῃ και τό ποσοστόν της συμμετοχής της μελλούσης να δημιουργηθῇ έλληνικής ασφαλιστικής αγοράς εις την κάλυψιν των κινδύνων της μεγάλης Ναυτιλίας μας. Είναι τό μόνον αντίρροπον των άπροσχηματιστών απαιτήσεων των Άγγλων, αίτινες γενόμενοι κατ' ανάγκην άποδεκταί, περιορίζουν αύτάς τας δυνατότητας επιβιώσεως του έλληνικού σκάφους.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΝ

Σημαίνων εφοπλιστής, εκ των παλαιότερων εις τον επαγγελματικόν στίβον, διεκτραγωδεί εις επιστολήν του προς τας επαγγελματικές οργανώσεις του εφοπλισμού την καταδυναστευσιν, υπό την όποίαν τελεί ή Ναυτιλία μας από τούς Άγγλους ασφαλιστάς, ιδιαιτέρως δε από τά Κλάμπς.

Ο έπιστολογράφος αναφέρεται εις συγκεκριμένον γεγονός, όπερ και καταδεικνύει τό όρθον και τό δίκαιον των παρατηρήσεών του. Γράφει: «Τελευταίως επώλησamen δύο φορτηγά πλοία. Διά να μάς δώση τό Κλάμπ την άδειαν της πωλήσεως (release) με μεγάλην δυσκολίαν έδέχθη την καταβολήν 25.000 λιρών δι' έκαστον πλοίον, ενώ δι' ένα άλλο άγγλικόν, του αυτού τοννάζ, όπερ επώληθη πρό διετίας, κατεβλήθησαν μόνον 8.000 λίραι.

» Καί διερωτώμαι —συνεχίζει ο έπιστολογράφος— πού θα φθάση αύτή ή κατάσταση; Βάσει ποίων στοιχείων —ποίος τά έζητησε— κανονίζεται από τά Κλάμπς

τό ύψος των εισφορών και των εκ των ύστερων καταβολών; Όρκωτοί λογισταί θα έπεβάλλετο να έρευνήσουν και να βεβαιώσουν τά δεδομένα, ίνα διακριθώη πώς και βάσει ποίου μέτρου τό Κλάμπ απαιτεί τό κάθε ποσόν προσθέτου εισφοράς.

Καί καταλήγει ο έπιστολογράφος: «Κάτι πρέπει να γίνη από της εφοπλιστικής πλευράς. Να συσταθῇ, επί τέλους, ένας έλληνικός ασφαλιστικός οργανισμός. Θα είναι τό αντίρροπον των άγγλικών, κατά τό υπόδειγμα των λειτουργούντων εις τας σκανδιναβικές χώρας Κλάμπς».

Δεν έχομεν τί να προσθέσωμεν. Εις τούς εφοπλιστάς έναπόκειται να επιλέξουν τά μέσα της άμύνης των κατά των υπερβολικών απαιτήσεων των Άγγλων ασφαλιστών, της χειραφετήσεώς των. Τό θέμα είναι πολυσυζητημένον.

Καί διά μέν τας επί σκαφών ασφαλίσεις πολλά πρέπει να προσδοκώμεν από την λειτουργούσαν ήδη κοινοπραξίαν των έλληνικών ασφαλιστικών εταιριών. Μακράς, πάντως, πνοής ή προσπάθεια. Διά την σύστασιν της άλληλασφαλιστικής οργανώσεως αί δυσχερείαι δεν είναι ανυπέρβλητοι. Άρκει να υπάρξη ή καλή θέλησις και να πρωτανεύση ή πίστις περί την προσπάθειαν. Έργον κύριον των εφοπλιστών είναι. Άς άναληφθῇ από τούς δυναμένους πρωτοβούλως να ενεργήσουν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γέμουν απαισιοδοξίας αί προβλέψεις διά τό έγγύς, τουλάχιστον, μέχρι του φθινοπώρου μέλλον, των παρατηρητών της ναυλαγοράς. Προβλέπεται από μερικούς ή επάνοδος των Ιαπώνων εις την αγοράν περί τό τέλος του έτους, άλλ' άν ληφθούν υπ' όψιν αί συνεχιζόμεναι εισέτι άνωμαλίας εις τό διεθνές έμπόριον και τά νομιματικά του

CURACAO DRYDOCK CO., INC.

P.O.Box 153 WILLEMSTAD - CURACAO, N.A.
TEL.: 37200 — CABLES: SHIPYARD CURACAO
TELEX: 1107 CDM NA



The largest shiprepair base in the Caribbean with

GRAVING DOCK 120,000 d.w.t.

GRAVING DOCK 28,000 d.w.t.

FLOATING DOCK 3,500 Tons

Representatives in Greece:

TH. GIAVRIDIS BROS S.A.

33, Akti Miaouli, Piraeus

Tel.: 4522340, 4520414 - Telex: 212169, 212508

TH. GIAVRIDIS BROS

SHIPBROKERS

33, Akti Miaouli, Piraeus



- SALE AND PURCHASE Tel.: 4520278
- TANKER CHARTERING Tel.: 4522340
- DRY CARGO CHARTERING Tel.: 4520414
- CONTRACTING NEW-BUILDINGS Tel.: 4520414
- VALUERS Tel.: 4520278
- CONSULTANTS FOR TECHNICAL AND FINANCIAL MARITIME PROJECTS Tel.: 4520278
- AGENTS FOR ALL GREEK PORTS Tel.: 4520280

CABLES: THEOGIBROS

Telex: 212202, 212508, 212169, 212725 GIAY GR

Κόσμου, ή πρόβλεψις αυτή φαίνεται μάλλον ως εύσεβης πόθος. Το πρόβλημα, τούλάχιστον, των λιμενεργατικών ανωμαλιών εις την Αμερικήν, βαίνει προς την λύσιν του. Η έκλειθεν κινήσις θα αναλάβη την προτέραν ζωηρότητά της. Θα απορροφηθῇ τὸ ἀναμεινόμενον φορτίον τουνάξ.

Ενθαρρυντικά, ἐξ ἄλλου, αἱ πληροφορίαι διὰ τὴν ῥωσικὴν σιτοδεσίαν καὶ τὴν ἀνάγκην εἰσαγωγῆς δημητριακῶν. Νέαι ἀγοραί σίτου ἀγγέλλονται ἀπὸ τὸν Καναδὰν — 5 ἑκατομ. τόν., πέραν τῶν προηγουμένων 3-5 ἑκατομ. τόν. — με ἑναρξιν φορτώσεως τῶν 5 ἑκατομ. τόν. ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου μέχρι καὶ τοῦ 1973 (λιμένες Εἰρηνικοῦ καὶ Ἀτλαντικοῦ). Ἐὰς μὴ λησμονηθῇ ὅμως, ὅτι ῥωσικὰ πλοῖα πολλὰ εἶναι διαθέσιμα διὰ τὰς ἐν λόγω μεταφορὰς.

Ενδεικτικόν, πάντως, μιᾶς καλύτερας αὔριον αἱ ἀθρόαι χρονοαυλώσεις διὰ ταξίδια. Κινήσις φορτίων γενικῶν ἐμπορευμάτων ὑποδηλοῦται.

Οἱ μεγάλοι ὑπεύθυνοι τῆς παρούσης ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἔστω καὶ ἀκουσίως, εἶναι οἱ Ἰάπωνες. Προεξοφλοῦντες τὴν σταθερὰν τῆς Οἰκονομίας των ἀνοδὸν καὶ τὰς ἐκ ταύτης ἡυξημένας μεταφορὰς πρώτων ὑλῶν, ἐπεζητήσαν νὰ ἐξασφαλίσουν διὰ τῶν ναυπηγήσεων καὶ τῶν μακρῶν χρονοαυλώσεων ξένων πλοίων τὰ μεταφορικά μέσα.

Καὶ τώρα, πρὸ τῆς διαψεύσεως τῶν προβλέψεων των, ἀναγκάζονται νὰ παροπλίσουν πολλὰ τῶν ἰδίων των σκαφῶν καὶ τῶν εἰς χεῖρας των χρονοαυλωμένων. Πρόκειται, κυρίως, διὰ μεγάλα μπάλκ κάρριερ καὶ τινὰ τάνκερς, τὰ ὁποῖα καὶ ὑφίστανται τὰς συνεπείας τῆς ἐλλείψεως φορτίων.

Ἀλλὰ καὶ μία ἀκόμη διαπίστωσις: Τὰ γεγονότα ὑπὸ τὰ ὁποῖα ἡ ναυλαγορὰ διέρχεται αὐτὰς τὰς δυσκόλους ἡμέρας, ἔρχονται νὰ ἀποδείξουν ὅτι καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη οἱ Ἰάπωνες θὰ ἐλ γ χ ο υ ν, λόγω τοῦ τεραστίου ὅγκου τῶν φορτίων των, τὴν πορείαν τῶν ναυλῶν. Ὑπολογίζεται ὅτι περὶ τὸ 1980 τὰ τρία τέταρτα τῶν παγκοσμίως μεταφερομένων ξηρῶν εἰς χύμα φορτίων θὰ ἐλέγχωνται ἀπὸ Ἰάπωνας φορτωτὰς.

Συμβατικῶς ὑπερρεοῦντο αἱ Ἰαπωνικαὶ βιομηχανίαι χάλυβος νὰ εἰσαγάγουν ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν 42 ἑκατομμύρια τόν. σιδηρομεταλλεύματος κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1971)72, 50 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1972)73 καὶ 62 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1973)74. Πλὴν οἱ ὑπολογισμοὶ ἐπὶ τῆς παραγωγῆς διεψεύσθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων. Ἡ παραγωγή χάλυβος ὑπελείφθη τῶν προβλέψεων κατὰ τὸ 1971. Διὰ τὸ 1972 προλέγεται αὐξήσις κατὰ 8%, κάτω πάντως τῶν ἀρχικῶν αισιοδῶν προβλέψεων. Αἱ κλεισθεῖσαι ποσότητες σιδηρομεταλλεύματος εἰναι ἀδύνατον νὰ παραληφθῶν. Ἡ κατὰ 15% μείωσις τῶν εἰσαγωγῶν ἐξ Αὐστραλίας συνεφωνήθη ἤδη διὰ τὸ 1972, με τὴν ἐλπίδα αὐξήσεως τῆς παραγωγῆς χάλυβος κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.

Παροπλίζον μέρος τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ τουνάξ οἱ Ἰάπωνες. Ὑπὸ τοὺς κρατοῦντας ναύλους ζημίαι ἀποφέρουν κινούμενα τὰ σκάφη. Ἡ ἐξισορρόπησις προσφορὰς καὶ ζητήσεως διὰ τοῦ παροπλισμοῦ καὶ μόνον ἐπιτυγχάνεται. Λείπουν τὰ φορτία περισσεύουν τὰ πλοῖα. Πρέπει νὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ἀγορᾶς. Προσφέρονται καὶ πρὸς πώλησιν.

Κοινὴ ἀπόφασις ἐλήφθη τῶν Ἰαπώνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὸν παροπλισμόν. Ἐπεκτείνεται ὅμως καὶ εἰς τὰ χρονοαυλωμένα — πολλὰ τὰ ἐλληνικά — ἀπὸ τοὺς ναυλωτὰς. Τινὲς ἐξ αὐτῶν ἐκάλεσαν τοὺς πλοιοκτῆτας νὰ διαπραγματευθοῦν τὰ τοῦ παροπλισμοῦ. Δὲν καθωρίσθησαν εἰσέτι αἱ προθέσεις των. Πρόκειται, πάντως, περὶ ἰσχυρῶν Ἰαπωνικῶν συγκροτημάτων, τὰ ὁποῖα παρὰ τὰς ζημίας ποὺ ὑφίστανται δὲν θὰ στέρξουν νὰ προκα-

λέσουν θέμα ἐμπιστοσύνης εἰς τὰς παρ' αὐτῶν ἀνελιγμένας ὑποχρεώσεις. Ἰδωμεν.

Ὁ δριμύς χειμῶν ὑπολογίζεται ὅτι κατέστρεψε τὰ 10% τῆς ῥωσικῆς ἐτήσιος ἐσοδείας δημητριακῶν. Αἱ ζημίαι θὰ καταβληθῇ προσπάθεια νὰ ἀναπληρωθῶν κατὰ τὴν ἐαρινὴν καὶ θερινὴν ἐσοδεσίαν. Ἡ εἰσαγωγή ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ προβλέπεται νὰ συνεχισθῇ καθ' ὅλον τὸ τρέχον ἔτος καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου.

Χαρακτηριστικόν: Δηζελοκίνητον μπάλκ κάρριερ 105.500 τόν. d.w. χρονοαυλωμένον διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα ὑπεμισθώθη διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Ἰαπωνίας - Αὐστραλίας διὰ τὴν μεταφορὰν σιδηρομεταλλεύματος με ναῦλον 85 σέντς κατὰ τόννον. Εἶναι ὁ κατώτερος ποτὲ πληρωθεὶς διὰ σκάφη αὐτοῦ τοῦ μεγέθους.

Πληθωρικόν, ὑπὲρ τὴν ζήτησιν, τὸ εἰς χεῖρας τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου τουνάξ. Πρὸς ὑπομίσθωσιν προσφέρεται, προστιθέμενον εἰς τὴν ἀναῤῥωτον χωρητικότητα τῶν ἰδιωτῶν ἐφοπλιστῶν. Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ὑπερμέτρου προσφορᾶς, εἰς ὅλα τὰ κέντρα φορτώσεως, οἱ ναῦλοι συνεχίζουν τὴν κατιούσαν.

Αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων πληρώνουν τώρα ἀκριβότερον τὸ ἀκάθαρτον πλοῖον. Ἐπιβαρύνονται με δαπάνας ἐπεξεργασίας ὁλοῦν ὑψηλοτέρας. Προσπάθεια ἐπίμονος ὑποδίστασιν τοῦ μεταφορικοῦ κόστους. Καὶ τὸ ἐπιτυγχάνουν.

Διαδήματα τῆς Ἰντερτάνκο πρὸς τὰς ἐταιρίαις πετρελαίων διὰ τὴν καταβολὴν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς δεξαμενοπλοίων μιᾶς ex gratia προσθέτου ἀμοιβῆς ἐπὶ τοῦ ναύλου διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ζημιῶν, ἃς ὑφίστανται οὗτοι ἐκ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ δολαρίου.

Τὴν κατιούσαν καὶ αἱ τιμαὶ διὰ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν. Ὑπερπροσφορὰ τουνάξ, ἐνῷ μειωμένη εἶναι ἡ ζήτησις ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν χάλυβος. Οἱ Ῥώσοι ἤρχισαν πωλοῦντες κατὰ μάζας τὰ εἰς χεῖρας των παλαιὰ σκάφη καὶ τὰ λίμπερτυς. Ὑποτιμητικὴ ἡ ἐπίδρασις. Ἀναμένεται ἐπίσης σημαντικὸν ἐλ-

ληνικὸν τουνάξ νὰ λάβῃ τὴν ἀγορᾶν πρὸς τὰ ἐργοστάσια διαλύσεων. Ἀντιοικονομικὰ εἶναι πλέον τὰ παρήλικα σκάφη.

Διογκοῦται τὸ ἀργοῦν τουνάξ. Ἐτέλουν ὑπὸ παροπλισμόν τὴν 1ην Μαρτίου 592 σκάφη, 3.439.431 τόν. γκρὸς, ἐναντι 561 σκαφῶν, 3.325.813 τόν. γκρὸς τῆς 1ης Φεβρουαρίου.

Τὰ ἀργοῦντα τάνκερς ἀνῆρχοντο εἰς 68 σκάφη 756.360 τόν. γκρὸς καὶ εἰς 524 φορτηγὰ 2.683.071 τόν. γκρὸς. Τὸ ὑπὸ τὴν Κουανόλευκον ἀργοῦν τουνάξ ὑπελογίζετο εἰς 914.000 τόν. γκρὸς, τὴν Λίβερτιανὴν 1.186.000 τόν. γκρὸς καὶ τὴν Κυπριακὴν 152.000 τόν. γκρὸς.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Πρόκειται ἀπὸ τῆς 13ης Ἀπριλίου νὰ συνέλθῃ εἰς τὸ Σαντιάγο τῆς Χιλῆς ἡ τρίτη κατὰ σειράν Διάσκεψιν τῆς «Οὐνκταντ» ἐπὶ τῶν θεμάτων τοῦ Ἐμπορίου καὶ τῆς Ἀναπτύξεως. Μεταξύ αὐτῶν καὶ τὰ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, με εἰδικώτερον ἐνδιαφέρον διὰ τὰς ἐπὶ ἀνάπτυξιν χώρας.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς Γραμματείας τοῦ Ὄργανισμοῦ τῆς «Οὐνκταντ» ἥτις καὶ θέλει συζητηθῇ κατὰ τὴν Διάσκεψιν, δύο κεφάλαια καταλαμβάνουν τὰ ναυτιλιακὰ ζητήματα. Τὸ ἓν ἀναφέρεται εἰς τὸ περὶ ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων ἀπὸ τὰς ἐπὶ ἀνάπτυξιν χώρας καὶ τὸ δεύτερον εἰς τὴν συμμετοχὴν τῶν ἐθνικῶν ἀφ' ἐνὸς πλοίων ἐκάστης χώρας καὶ τῶν ξένων ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς.

Προτείνεται ἡ ἀγορὰ μεταχειρισμένων πλοίων ἐπὶ πιστώσει. Ἀναφέρεται σχετικῶς ὅτι, ἐνῷ ἡ ἐκμετάλλευσις δεξαμενοπλοίων καὶ σκαφῶν ξηροῦ φορτίου εἰς χύμα στοιχίζει πολὺ εἰς τὰς ἀνεπτυγμένας χώρας, λόγω ἐλλείψεως προσωπικοῦ, εἰς τὰς ἐπὶ ἀνάπτυξιν τὸ προσωπικὸν προσφέρεται εὐθὺν καὶ ἄφθονον, τὸ κατώτερον βεβαίως.

Κύριον θέμα διὰ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς ξένων καὶ ἐθνικῶν πλοίων τίθεται τὸ τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Συνιστᾶται ἡ κατανομή τῶν φορτίων κατὰ 40% εἰς τὰ ἐθνικὰ ἐκάστης χώρας πλοῖα, κατὰ 40% ἐπίσης εἰς τὰ πλοῖα τῆς χώρας διὰ τὴν ὁποῖαν τὸ φορτίον προορίζεται καὶ εἰς 20%

SHIP BROKERS

GREAT NORTHERN SHIPPING Co. LTD., INC.

ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 6

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

TELEPHONES { 477.000 - 477.001 - 477.004
{ 477.024 - 477.057

TELEX: 21/2632
21/2734

CABLES { "GREEKCHART" } PIRAEUS
{ "GREEKSALES" }

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

διά τα πλοία όλων των άλλων σημαίων.

Οικόθεν νοείται ότι οι προτεινόμενοι συνδυασμοί, καθιερούμενοι πλέον απόκαλύπτουν τον επί ευρύτερας κλίμακος προστατευτισμόν και την διάκριση σημαίας, δεν πρόκειται να γίνουν αποδεκτοί από τας χώρας, τας ναυτιλιακώς ανεπτυγμένας. Δεν πρόκειται ακόμη να παραχωρηθούν πιστωτικά διευκολύνσεις εις τας υπό ανάπτυξιν χώρας δια την πρόσκτησιν μεταχειρισμένων πλοίων, τού συναγωνιστικώτερον των οποίων, λόγω του χαμηλού κόστους επανδρώσεως, δυνατόν να προκαλέση δόξιατον συναγωνισμόν εις την ελευθέραν ναυλαγοράν.

Πάντως, η επίδρασις των καθιερωμένων και επεκτεινόμενων προστατευτικών μέτρων υπέρ της Ναυτιλίας των από μέρους των 'Ηνωμένων Πολιτειών κυρίως, είναι καταφανής εις τας ναυτιλιακάς επιδιώξεις των υπό ανάπτυξιν χωρών.

ΑΙ ΚΙΝΕΖΙΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Η Κίνα ανοίγει τας πύλας της δια την ελευθέραν ανταλλαγάν προϊόντων και υπηρεσιών. Οι λιμένες της θα δέχονται αδιακρίτως τὰ πάσης εθνικότητος πλοία. Δεν ήδυναντο άλλως να πράξουν. Όχι μόνον διότι ελάχιστα πλοία τὸ παρὸν εἶναι τὰ κινεζικὰ ἐμπορικὰ πλοία, ἀλλὰ καὶ διότι ὁ μέλλων σημαντικὸς αὐξηθὴς ὄγκος τῶν προβλεπόμενων συναλλαγῶν μετὰ τὰς ἐκτὸς τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλόκ χώρας καθίστα ἀναγκαίαν τὴν παρουσίαν τοῦ ξένου τονάζ, ἰδιαίτερος δὲ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Οἱ 'Ιάπωνες καὶ οἱ πρώτοι πού θα συμμετάσχουν διὰ τῶν πλοίων των εἰς τὴν μεταφορικὴν κίνησιν τῆς ἀχανοῦς χώρας. Χαρακτηριστικῶς ἀναγγέλλεται ὅτι ἐγκαταλείπουν ὁσονούτω τὰς πρὸς τὴν Φορμόζαν γραμμάς των. Ἀλλὰ δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται ἡ σὺν τῷ χρόνῳ αὐξοῦσα παρουσία καὶ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων εἰς τοὺς κινεζικοὺς λιμένας. Μετὰ τὴν ἐπίσκεψιν τοῦ κ. Νίξον πιστεύεται ὅτι αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ μετὰ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας θὰ βαίνουν αὐξανόμεναι.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰ πλοία τῶν δυτικοευρωπαϊκῶν χωρῶν, αὐτὰ δὲν ἔπαυσαν προσεγγίζοντα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Κίνας, διενηργοῦντο ὅμως κυρίως διὰ τοῦ Χόγκ Κόγκ αἱ ὅχι καὶ τὸσον μεγάλαι μεταφοραὶ γενικῶν ἐμπορευμάτων. Γραμμαὶ, πάντως, τακτικαὶ ὑφίσταντο, μετὰ τὴν παρατήρησιν, ὅμως, ὅτι δὲν ἔπαυσαν κατὰ καιροὺς οἱ Κινεζοὶ νὰ διατυπώνουν δριμυτάτας τὰς παρατηρήσεις των κατὰ τὴν «καπιταλιστικὴν» Διασκέψιν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἰδιαίτερος διὰ τὴν ἰδικήν μας τράμπ Ναυτιλίαν ἔχονεν νὰ παρατηρήσωμεν ὅτι δὲν ἔχει πολλὰ πρὸς τὸ παρὸν νὰ ἀποκομίσῃ ἀπὸ τὸ ἀνοιγμα αὐτὸ τῶν ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Κίναν συναλλαγῶν. Χῆμα φορτία μεταφέρουν τὰ τράμπς καὶ αὐτῶν σημαντικὸν ποσοστὸν εἶχε καὶ ἔχει ἐξασφαλίσει ἡ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλίαν. Ἐσημειώθησαν περίοδοι,

καθ' ἃς περὶ τὰ τριακόσια ἑλληνικὰ σκάφη ἀπασχολοῦντο μόνιμως, χρονοαυλωμένα ἢ δι' ἀπλὰ ταξίδια, εἰς τὰς κινεζικὰς μεταφοράς. Τώρα ὅμως καὶ τῶν λιβερτιανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων θὰ ἐπιτραπῇ, ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἡ συμμετοχή. Πολλὰ τὰ ἑλληνόκτητα ὑπὸ τὴν λιβερτιανὴν σημαίαν.

Ὅπως δὲποτε ἡ αὐριον τῶν μετὰ τὴν Κίναν συναλλαγῶν διαγράφεται λίαν ἐλπιδοφόρος. Ἡ Ναυτιλία πολλὰ θὰ ἀποκομίσῃ. Ἐνας κόσμος ὑπερεπτακοσίων ἑκατομμυρίων ψυχῶν πρόκειται νὰ καλύψῃ τὰς παντοειδῆς ἀνάγκας του.

ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗ

Υπερβολικαὶ ἐκ πρώτης ὄψεως ἐμφανίζονται αἱ Ἀμερικανικαὶ κρίσεις περὶ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ ναυτιλιακοῦ γίγαντος, ὅστις σκιαγραφεῖται εἰς τὸ βάθος τοῦ διεθνοῦς ὀρίζοντος μετὰ τὴν Ἐνωσην τῶν Δέκα. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι μία κοινότης κρατῶν περιέχουσα ὑπερδικοσμία ἑκατομμύρια ψυχῶν, ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ θεαματικὴν αὐξησιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καὶ μίαν ἱκανοποιητικὴν πύκνωσιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν ἀπὸ καὶ πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἥτις θὰ εἶναι δι' ὅλους ὠφέλιμος. Ἀλλ' ἀπὸ Ἀμερικανικῆς πλευρᾶς ὑπάρχει μία σοδάρᾳ ἀνυσυχία ὁπισθεν τῆς εἰκόνας ταύτης. Καὶ ἡ ἀνυσυχία ἔγκειται εἰς τὴν ἰσχὺν ἣν ἀποπνέει ἡ ἔνωσις. Διότι θεωρεῖται ἀναμφίβολον ὅτι μία ἡνωμένη εὐρωπαϊκὴ ναυτιλιακὴ δύναμις θὰ ἦτο εἰς θέσιν ὅχι μόνον ν' αὐξήσῃ, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐπιβάλῃ τὴν ἐπιχειρηματολογίαν τῆς ἰδίας ὡς πρὸς τὴν βᾶσιν τῆς ἀμοιβαιότητος τῶν υποχρεώσεων.

Λησμονοῦν πάντως ὅτι ἐνῶ ἡ Εὐρωπαϊκὴ Ἐνωσις καταβάλλει, πράγματι, ἀξιεπαίνους προσπάθειας πρὸς ἐπίλυσιν δυσχερῶν διακοινοτικῶν προβλημάτων, ὡς εἶναι τὰ νομισματικά καὶ τὰ ἐμπορικά, εἰς τὰς θαλασσίους μεταφορὰς ἡ ἀπουσία τῆς ἡνωμένης Εὐρώπης εἶναι καταφανής. Εἰς τοὺς Εὐρωπαϊκοὺς κύκλους ὑπάρχει σήμερον ἡ ἐλπίς ὅτι ἡ ἀπέραντος Βρεταννικὴ ναυτικὴ πείρα θὰ δυνηθῇ νὰ δώσῃ εἰς τὴν εὐρωπαϊκὴν ναυτιλίαν τὴν ὥρην ἐκείνην, ἥτις θὰ τῆς ἐπιτρέψῃ νὰ διαδραματίσῃ τὸν ρόλον τῆς, ἔναντι τοῦ πέραν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἀντιπάλου. Γνωρίζουν πολὺ καλῶς πόσον ἐπώδυνον ὑπῆρξεν αἱ διαπραγματεύσεις διὰ ν' ἀφελθῇ ἐλευθέρᾳ ἡ κυκλοφορία τῶν εὐρωπαϊκῶν κοντεϊνερς εἰς τὰς Η.Π.Α. καὶ πόσον μεγάλη ἐπιτυχία ἐθεωρήθη ἡ ἀναμενόμενη ἀπόφασις τῆς Ἀμερικῆς ὅπως ἐπιτρέψῃ τὴν εἰσθὸν εἰς τοὺς λιμένας καὶ τὰ ἐσωτερικὰ αὐτῆς ὕδατα τῶν εὐρωπαϊκῆς κατασκευῆς φορηγίδων καὶ σλεπίων. Καὶ γνωρίζουν ἀκόμη πόσον δυσχερέστερα θὰ εἶναι τὰ προβλήματα τῆς σημαίας, τῆς εὐθύνης καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν ναυλίων. Καὶ φρονοῦν ὅτι μόνον ἡ ἔνωσις τῶν ναυτιλιακῶν δυνάμεων τῆς Εὐρώπης τῶν Δέκα θὰ δυνηθῇ νὰ προβάλῃ ἕν ἀξίολογον ἐμπόδιον εἰς τὴν συνεχῶς αὐξοῦσαν τάσιν τοῦ ναυτι-

λιακοῦ προστατευτισμοῦ, ὅστις ἔχει μονίμως ἐγκατασταθῇ εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας.

Η ΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Εἶναι ἀληθές ὅτι οἱ ἀριθμοὶ ἔρχονται νὰ ἐπικυρώσουν τὴν ἀποφιν ταύτην. Εἰς πληθυσμόν, ἐθνικὸν εἰσόδημα, παραγωγὴν χάλυβος καὶ ἐνεργειακὴν κατανάλωσιν, ἡ Εὐρώπη τῶν Δέκα, ὑπερτερεῖ, ἰσοφορίζει ἢ ἐλάχιστα ὑπολείπεται τῶν ἀντιστοίχων Ἀμερικανικῶν ἐπιπέδων.

Εἰς δὲ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν οἱ ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν ὅτι τὸ ἐν τρίτον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου τῆς σήμερον ἀνήκει εἰς τὴν Εὐρώπην τῶν Δέκα, καθὼς τῆς ἀνῆκε καὶ τὸ τρίτον περίπου τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγῆς. Ἡ δύναμις ἐπομένως εἶναι τεραστία καὶ οἱ εκπρόσωποι ταύτης ἤρχισαν νὰ τὸ αἰσθάνωνται βαθέως. Ἐγράψαμεν ἤδη περὶ τῶν δηλώσεων τοῦ ἀρμοδίου Νορβηγοῦ Ὑπουργοῦ, τὰς ὁποίας καὶ ἠκολούθησαν παρόμοιαι σκέψεις καὶ ἀνακοινώσεις τοῦ Προέδρου τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν. Κοινὸν χαρακτηριστικὸν εἶναι ὅτι ἡ ἡνωμένη Εὐρώπη, καταστάσα ἤδη σαφῶς ἐξαγωγικὴ ναυτιλιακὴ ὑπηρεσίαν, οφείλει, προστατεύουσα τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν τῆς, νὰ καθιερώσῃ σαφῶς φιλελευθέραν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν καὶ νὰ παλαίῃ μετὰ τῆς ὑψηλόμενης δυνάμεως τῆς κατὰ παντὸς ναυτιλιακοῦ προστατευτισμοῦ ὅστις πλήττει τὸν κόσμον.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία περὶ τῆς ὀρθότητος τῶν ἀπόψεων ταύτων καὶ τῆς πολιτικῆς, τὴν ὁποίαν ὑπαγορεύουν. Ἡ φύσις τῆς βιομηχανίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἶναι τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ εὐδοκίμησῃ εἰμὴ ὑπὸ τὸν ἐλευθερον ἄνεμον τῆς ἀληθοῦς ἀναγωνιστικῆς βάσεως. Πᾶσα παρέμβασις τείνουσα νὰ διαταράξῃ τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τῆς, ἔστω καὶ ἀν παρουσιάσῃ μερικὰς προσωρινὰς ἐντυπώσεις, θὰ ἐπιφέρῃ τελικῶς τὴν οικονομικὴν καταστροφὴν. Ὑπάρχουν κυριολεκτικῶς ἀπειρα παραδείγματα διὰ νὰ τὸ ἀποδείξωμεν. Ἐνῶ δὲν ὑπάρχει οὔτε ἐν (ἀριθ. 1) παράδειγμα περὶ τοῦ ἀντιθέτου.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΕΡΙΠΛΟΚΑΙ

Ἡ Κυβέρνησις Νίξον ὑφίσταται κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν πιέσεις ὑπὸ ξένων κυβερνήσεων, μετὰ τῶν ὁποίων καὶ τῆς Βρεταννίας, καλουμένη νὰ ἀντισταθῇ σθεναρῶς ἐπὶ κατατεθέντος νομοσχεδίου εἰς τὸ Κογκρέσσον, ὅπερ, ἐὰν υἱοθετεῖτο, θὰ εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν δημιουργίαν νέων περιορισμῶν κατὰ τῆς ἐλευθερίας τοῦ διὰ θαλάσσης μεταφορικοῦ ἐμπορίου.

Τὸ νομοσχέδιον τοῦτο, ὅπερ κατετέθη ὑπὸ τοῦ βουλευτοῦ κ. Ε. Γκάρματς, προέδρου τῆς «Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ Ἀλιείας» καταδεικνύει εἰς τὴν πραγματικότητά τὰς τά-

COULOUTHROS LTD.

58/59, Fenchurch Street, LONDON E.C.3

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & Π Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

σεις προστατευτισμού υπέρ της αμερικανικής ναυτικής βιομηχανίας έναντι του ξένου ανταγωνισμού.

Ο εν λόγω βουλευτής έχει καταθέσει εις το Κογκρέσσον πέντε νομοσχέδια, εν εκ των οποίων προβλέπει την εξ ολοκλήρου προτίμησης της αμερικανικής σημαίας. Αποσκοπείται συγκεκριμένως ή κατά 100% μεταφορά των κρατικών φορτίων υπό αμερικανικών πλοίων, έναντι του ισχύοντος σήμερα ποσοστού 50%.

Εν εκ των νομοσχεδίων, κατατεθέν τον παρελθόντα Δεκέμβριον, προβλέπει την κατά 50% μεταφοράν των εκ πετρελαίου φορτίων, με προέλευσιν ή προορισμόν αμερικανικούς λιμένες υπό πλοίων φερόντων την αμερικανικήν σημαίαν. Λίαν αδέσποιοι όμως είναι το μέλλον του νομοσχεδίου τούτου, δοθέντος ότι ο συντάκτης του κ. Γκάμματς εδήλωσε προσφάτως, ότι προτίθεται να αποσυρθεί της πολιτικής ζωής από του προσεχούς Νοεμβρίου.

Εν τούτοις, αί ξένοι κυβερνήσεις δεν αποκρύπτουν τας ανησυχίας των πρό της προοπτικής, ήτις θα ήδυναντο να προκαλέσει δυσχερείας εις τον παγκόσμιον στόλον των πετρελαιοφόρων, καθ' όσον και αί άλλαι χώραι θα ήδυναντο να ενθαρρυνθούν να προέλθουν εις αντίμετρα και εις διακρίσεις δι' άλλα φορτία, πλην του πετρελαίου. Όρισμένοι μάλιστα διαβλέπουν κινδύνους στρατηγικής σημασίας. Πράγματι, εάν ώρισμένοι χώραι παραγωγοί πετρελαίου της Μέσης Ανατολής απέφασιν να κατασκευάσουν ίδιον στόλον πετρελαιοφόρων, θα ήδυναντο επικινδύνως να απαλλαγούν των Ην. Πολιτειών καθιερουσας περιορισμούς εις τας εισαγωγάς των.

Εξ άλλου, το περί μεταφοράν πετρελαίου νομοσχέδιον, εάν υιοθετητό θα είχε σοβαράς και δυσμενείς επιπτώσεις επί της ελληνικής Ναυτιλίας, ιδιαιτέρως καθ' όσον μεγάλος αριθμός δεξαμενοπλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας, βαίνων συνεχώς αύξανόμενος, ασχολείται με μεταφοράς πετρελαίου εις λιμένας των ΗΠΑ.

ΑΝΑΚΡΙΒΗ ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ

Αμφισβητούμεν τούς επί του κόστους των επισκευών αριθμούς, τούς δημοσιευμένους εις έρευναν της «Σάλδατς Άσσοσιέσιον», εν σχέσει με την Ελλάδα. Τελούντες εν πλήρει γνώσει των πραγμάτων διαβεβαιούμεν τούς εδώ συγκεντρώνοντας τας πληροφορίες ότι επλανήθησαν. Συνήγαγον τὰ συμπεράσματά των επί της αύξησης του κόστους των επισκευών από στοιχεία, αν μη τι άλλο, άνακριβή.

Κείται εκτός της πραγματικότητας ή έπισημανομένη αύξησης κατά 221% — με βάση 100 δια το 1960 — των εν Ελλάδι διενεργουμένων επισκευών των πλοίων, έτι δε και ή φερομένη αύξησης κατά 30% εντός έτους, μεταξύ του 1970 και 1971.

Δεν ελήφθη άσφαλώς υπ' όψιν το γεγονός ότι αί επισκευαί, αί διενεργούμεναι διά συνεργειών εις το Πέραμα, στοιχίζουν πολύ ολιγώτερον παρά εις τὰ συγκεκριμένα μεγάλα έπισκευαστήρια, άκόμη δε ότι οί λ)σμοί, οί υποβαλλόμενοι εις τούς εκκαθαριστάς των ζημιών, είναι συχνά έξωκρημένοι. Περιλαμβανόνται εις αυτούς έργασια συντηρήσεως, αί όποια δεν θα άνεγνωρίζοντο άλλως.

Ηύξηθη, βεβαίως και εδώ το κόστος των επισκευών. Είναι όμως άποσδήποτε καλύτερον εν συγκρίσει προς τὰ άλλα μεσογειακά έπισκευαστικά κέντρα, κατά πολύ δε ύποδεέστερον των Άγγλικών και εκείνων του Κόντινεντ.

Περίεργως εις την διαπίστωσιν αυτήν, την όποιαν άρνούμεθα από ύπευθύνους πληροφορίας, δεν καταλήγει εις την έρευνάν της ή «Σάλδατς Άσσοσιέσιον». Τουναντίον εμφανίζει τας εν Ελλάδι επισκευάς ως αύξηθείσας κατά ποσοστόν άνωτερον όλων των εις την έπισκευαστηρίων.

Κάποιος θα έπρεπεν εκ των άμέσως εν-

διαφερομένων — ή «Ένωσις των Σιδηροβιομηχανών νομίζομεν — να άπαντήσει εις τὰ όσα δια τὰ καθ' ήμάς εμφανίζει εις την έρευνάν της ή «Σάλδατς Άσσοσιέσιον». Έπιβάλλεται δι' άριθμών να ύποδειχθί εις αυτήν το πεπλαυνμένον των πορισμάτων της.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Εις τηλεοπτικήν συνέντευξιν του ο κ. Άριστομένης Μιχ. Καραγεώργης άνεκοίνωσε τὰ σχέδιά του δια την έπιχειρηματικήν στρόφην του Οίκου Καραγεώργη και προς τον κλάδον της έπιβατηγού Ναυτιλίας. Έδήλωσε σχετικώς:

«Προετοιμαζόμεθα να εισέλθωμε εις τον έπιβατηγόν τομέα. Υπάρχει μιá διαφορά μεταξύ της διεθνούς έπιβατηγού ναυτιλίας και της άκτοπλοίας. Η Έλληνική Νομοθεσία, ως έχει την στιγμήν αυτήν, δεν επιτρέπει εύκολα την είσοδον εις την άκτοπλοίαν. Έλπίζουμε και πιστεύουμε ότι σύντομα θα γίνουν αί σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις και τιοιουτοτρόπως να μπορούμε να εισέλθωμε εις την άκτοπλοίαν. Επί του παρόντος και συγκεκριμένα τον Αύγουστο του 1971, κατόπιν έγκρίσεως του τότε Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας ήγοράσαμε τέσσαρα έπιβατηγά πλοία της Έταιρίας «Έλληρμαν», ξένης ναυτικής εταιρίας, τὰ όποια μās παρεδόθησαν εις τον Πειραιά με τον άπώτερον σκοπόν να τὰ μετασκευάσωμε εις έπιβατηγά όχηματαγωγά. Τὰ πλοία αυτά θα μετασκευασθούν εις τον Πειραιά με την συνεργασίαν των μεγαλυτέρων Οίκων του έξωτερικού και του αρχιτέκτονος του «Βασίλισσα Έλισάβετ, 2» και με δαπάνην άνω των δεκατριών εκατομμυρίων δολλαρίων εις έλεύθερον συνάλλαγμα, μέλλον να εισαχθί από το έξωτερικόν!

Τα πλοία αυτά πρέπει να είναι χωρητικότητος άνω των είκοσι ιλιάρδων τόννων γκρός. Είναι πλοία με δύο μηχανές, δυό έλικες' θα μετατραπούν με την τελευταίαν λέξιν της ναυπηγικής. Τοιουτοτρόπως θα καλύπτουν όλους τούς όρους άσφαλείας.

Το πρώτο μās πλοίο έχει όνομασθί «Μεντιερράνεα Ση» και θα δρομολογηθί εις την γραμμήν Άγκωνος - Βριν-

δησίου - Πατρών. Προβλέπουμε ότι το πλοίο αυτό θα είναι έτοιμο εις τας άρχάς Μαΐου. Η μεταφορική του ικανότης θα είναι περίπου 1.000 με 1.100 άτομα' όλοι είναι σε καμπίνες με ιδιαίτερον λουτρόν και 300 με 350 αυτοκίνητα Ι.Χ. και φορτηγά αυτοκίνητα.

Από το ως άνω άναφερόμενον εις την έπιβατηγόν ναυτιλίαν μέρος της συνεντεύξεως του κ. Καραγεώργη άποκαλύπτεται ότι τὰ παρ' αυτού άγορασθέντα από πάσης άπόψεως άριστα έπιβατηγά σκάφη δεν έγένοντο δεκτά εις την Άκτοπλοίαν.

Σταυροκοπούμεθα από την άποκάλυψιν αυτήν, την άπίστευτον. Καθ' ήν στιγμήν κινδυνεύομεν να ίδωμεν στερουμένην την Άκτοπλοίαν μās πλοίων, καθ' ήν στιγμήν έπιβάλλεται δια παντούς όσους λόγους, ή άνακαίνισης των εκτελούντων ώρισμένας γραμμάς σκαφών, ήμείς άρνούμεθα την είσοδον πλοίων εν παντί ύποδειγματικών, προοριζόμενων θετικών έργων να εισφέρουν εις τας άκτοπλοϊκάς μās συγκοινωνίας.

Έμφανιζόμεθα επιδιώκοντες την άπόκτησιν νεοτεύκτων άκριβών σκαφών, χωρίς να αναλογιζόμεθα την ανάγκην του διπλασιασμού του ισχύοντος χαμηλού ναυτολογίου ίνα έξυπηρετηθούν τὰ μέλλοντα να διατεθούν μεγάλα κεφάλαια. Στοιχειώδεις ύπολογισμοί καταδεικνύουν το έσφαλμένον της επιδιώξεως. Κανείς συνετός έφοπιστής δεν θα έστρεγε να την άκολουθήσει.

ΚΕΝΤΡΟΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

Μās άπεστάλη φυλλάδιον όκτασέλιδον τιτλοφορούμενον «Έσωτερικός Κανονισμός Λειτουργίας Κέντρου Ναυλώσεων» της Ναυτιλιακής Λέσχης του Πειραιώς. Ο Κανονισμός, ως φαίνεται, προηγείται αυτής της νομοθετικής συστάσεως του Κέντρου — της άπαιτήτου καθ' ήμάς — και του καθορισμού της όλης διαδικασίας εις τὰ των κλειόμενων πράξεων με την προϋποτιθεμένην δια την λειτουργίαν του παρουσίαν των δύο παραγόντων των φορτωτών και των πλοιοκτητών.

Το «Μπώλτικ», βεβαίως, θα έχουν ύπ' όψιν των τὰ κρατούντα οί αναλαβόντες την πρωτοβουλίαν της συστάσεως και εδώ Κέντρου Ναυλώσεων. Άξία πάσης ύποστηρίξεως ή προσπάθεια. Δικαιολογείται το άμεσον ενδιαφέρον όλων που εύχονται και επιδιώ-

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

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - Teleph. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head office: 2000 Hamburg 1, Steintorweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

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

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

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

κουν την χειραφέτησιν της ναυτιλιακής μας δραστηριότητος.

ΤΡΙΕΘΝΗΣ ΓΡΑΜΜΗ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Επετεύχθη συμφωνία κοινοπραξίας δια την εγκαθίδρυσιν μίας νέας τακτικής γραμμής Μεσογείου - Άπω Ανατολής, η οποία θα λειτουργήσῃ διὰ πλοίων - κοντεϊνερς από του προσεχούς Οκτωβρίου. Τῆς κοινοπραξίας ταύτης μετέχουν ἑξ ἑταίρῃαι ἐκ τριῶν χωρῶν: αἱ «ΝΥΚ» καὶ Μιτσοῦ ΟΣΚ Λαίνς τῆς Ἰαπωνίας, αἱ Μεσσαζερὶ Μαριτὶμ καὶ Σαρζερ Ρεουνὶ τῆς Γαλλίας καὶ οἱ Λούδ Τριεστινὸ καὶ Λάουρο Λαίν τῆς Ἰταλίας.

Κατὰ τὴν πρώτην φάσιν λειτουργίας τῆς ἀνωτέρω νέας γραμμῆς θὰ χρησιμοποιηθοῦν τρία πλοία - κοντεϊνερς τῆς Σαρζερ Ρεουνὶ. Τὰ πλοία ταῦτα ἔχουν δυναμικότητα μεταφοράς 720 ἐμπορευματοκιβωτίων τῶν 20 ποδῶν ἑκάστον. Κατ' ἀρχὴν ἔχουν προγραμματισθῇ τρία δρομολόγια διὰ τὰ σκάφη ταῦτα, διὰ τὰ τέλη Οκτωβρίου, τέλη Δεκεμβρίου 1972 καὶ τὸν Μάρτιον 1973 ἀντιστοίχως. Ἐν συνεχείᾳ θὰ προστεθοῦν πλοία - κοντεϊνερς τῆς Λούδ Τριεστινὸ καὶ μετέπειτα τῶν Ἰαπῶνων ἀπὸ τοῦ 1974.

Ἡ ἀνωτέρω γραμμὴ θὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν Ἰαπωνίαν, τὸ Χόγκ Κόγκ καὶ Σιγκαπούρην καὶ τρεῖς λιμένας τῆς Μεσογείου, μεταρρῶν τῶν ὁποίων τὴν Μασσαλίαν καὶ τὴν Γενόβαν. Ὁ χρόνος διαρκείας τοῦ ταξιδίου μεταβάσεως ὑπολογίζεται εἰς 25 ἡμέρας.

Τὴν κοινοπραξίαν τῆς τακτικῆς γραμμῆς Ἰαπωνίας - Μεσογείου συνεισέφεραν αἱ ὡς ἄνω ἀναφερόμεναι ξέναι ἑταίρῃαι, Ἰαπωνικαί, γαλλικαί καὶ ἰταλικαί. Ἡ γνησθῇ ὁμῶς ἡ ἐντὸς ὀλίγου μέλλουσα νὰ ἐγκαινισθῇ τακτικὴ ἐθνικὴ γραμμὴ τῆς «Εὐλαίνης», ἥτις κατὰ πᾶσαν λογικὴν δικαιούται νὰ συμμετάσχῃ τῆς Κόνφερανς. Γνωστὴ ἡ προβολομένη ἀντίδρασις ἀπὸ μέρους τῶν μετεχόντων τῆς Διασκέψεως, ὁμῶς ἡ ἀναγνώρισις τοῦ δικαιώματος εἰσδοχῆς τῆς «Εὐλαίνης» εἰς τὴν Διάσκεψιν ὑπαγορεύεται ἀπὸ αὐτὴν ταύτην τὴν ἡθικὴν τοῦ ζητήματος ἀποψιν, ὅλλὰ καὶ ἀπὸ τὸν κώδικα συμπεριφορᾶς τῶν «κλειστῶν» διασκέψεων ἔναντι τῶν ἐθνικῶν κατὰ χώρας γραμμῶν.

Εἶναι ἀπαράδεκτον μίᾳ χώρα ναυτικῇ ὡς ἡ Ἑλλάς, νὰ ἀνέχεται τὸ καθεστὼς τῆς μονοπωλιακῆς ἀπὸ τὰ ξένα πλοία γραμμῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ τῆς ἐμπορίου.

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Καθίσταται ὁσημέραι δύσκολος ἡ θέσις καὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ ὑπερωκεανίου. Πρόβλημα ἐπιδιώσεως ἀντιμετωπίζεται. Τὸ

κόστος τῆς κινήσεώς του βαίνει αὐξανόμενον, ἐνῶ ὁ κύκλος τῆς δράσεώς του περιορίζεται. Ἡ ἄλλοτε προσδοκώμενη γραμμὴ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς σχεδὸν διεκόπη, ὀλίγα τὰ μέλλοντα νὰ ἐκτελεσθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δρομολόγια. Ὁ συναγωνισμὸς τοῦ ἀεροπλάνου δὲν ἐπέτρεψεν οὐδὲ ἐνὸς σκάφους τὴν πλήρη ἀπασχόλησιν. Ἀπομένουν αἱ κρουαζιέραι καὶ ἡ γραμμὴ Αὐστραλίας.

Καὶ διὰ μὲν τὰς κρουαζιέραις —τῆς Καραϊβικῆς κατὰ κύριον λόγον— αἱ προβλέψεις διὰ τὴν αὐρίον δὲν εἶναι καθόλου ἐνθαρρυντικαί. Συνκεντρώθησαν ἐκεῖ ὅλα τὰ ὑπερωκεάνια τῆς ἄλλοτε γραμμῆς Βορείου Ἀτλαντικοῦ, καθημερινῶς δὲ νεότευκτα πολυτελῆ κρουαζιερόπλοια προστίθενται. Τὰ σκανδιναβικά καὶ τὰ ἀγγλικά προσέρχονται. Τὰ ἰδικὰ μας —ἀν τις ἐξαιρήσῃ τὸ «Οσεάνικ» τῆς Χόμ Λαίνς, ἐπηρεαζόμενον μὲ Ἰταλούς— ὑστεροῦν. Δὲν συγκεντρώνουν τὴν κίνησιν, ποῦ θὰ ἐκάλυπτε τὰς τεραστίαις δαπάναις τῶν. Ὁ συναγωνισμὸς προκαλεῖ τὴν ὑποβίβασιν τῶν ναυλῶν μέχρι τοῦ κατωτάτου ὁρίου τῶν 22 - 25 δολλαριῶν τὴν ἡμέραν κατ' ἄτομον διὰ κρουαζιέραις τριημέρους ἢ καὶ ἑπταήμερους. Χαρακτηριστικὴ ἡ πώλησις τοῦ ὑψηλῆς κλάσεως ὑπερωκεανίου μας «Ἀτλαντὶς» εἰς Νορδηνούς.

Οὐτε καὶ εἰς τὴν γραμμὴν Ἑλλάδος - Αὐστραλίας καλυτέρα διαγράφεται ἡ κατάστασις. Τὸ «Πατρίς» διακόπτεται ἀπὸ τοῦ προσεχούς Ἀπριλίου τὴν γραμμὴν του. Ἡ πρὸς τὴν μακρινὴν ἡπειρὸν μετανάστευσις κατακορύφως ἐμειώθη. Περιορισμένοι εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐξ Αὐστραλίας ἐπιβατῶν. Κρουαζιέραις ἀνὰ τὴν Μεσόγειον θὰ ἐκτελῇ καθ' ὅλην τὴν θερινὴν περίοδον τὸ «Πατρίς», ὅπως καὶ τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη». Καὶ ἡ «Ὀλυμπιακή» ἐποηίσαστο ἔναρξιν τῶν δρομολογίων τῆς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν.

Ἀπομένει ἡ γραμμὴ ἀπὸ τὸ Σαουθάμπτον. Αὐτὴ πρὸς τὸ παρὸν συντηρεῖται χάρις καὶ εἰς τὴν ὑφιστάμενην μὲ τὸν Οἶκον Χανδρὴ σύμβασιν μεταφορᾶς μεταναστῶν εἰς τὴν Αὐστραλίαν. Χωρὶς τὴν σύμβασιν αὐτὴν προβληματικὴ διαγράφεται ἡ θέσις καὶ τῶν ἐκ Σαουθάμπτον δρομολογούμενων ὑπερωκεανίων μας. Ἀρκεῖ νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι τὰ ὑπερωκεάνια τῆς «Πενίνσουλαρ - Ὀριένταλ» ζημίας οσοδὸς ἀποκομίζουν ἤδη ἀπὸ τὰ πρὸς τὴν Αὐστραλίαν δρομολόγια. Ἡ διακοπὴ τῶν δὲν ἀπεκλείσθη κατὰ προσφάτους σχετικὰς ἀνκοινώσεως τοῦ κ. Γκέντες, Γεν. Διευθυντοῦ τῆς Ρ. & Ο.

Πλήγμα βαρὺ καταφέρεται εἰς τὴν τόσον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀναπτυσσέσαν, χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Ἀντ. Χανδρῆ, ἐπιβατηγὸν ὑπερωκεανίων Ναυτιλίαν μας. Αἱ προβολομέναι δυσχέρειαι εἶναι μεγάλα, λόγῳ καὶ τοῦ συνεχῶς αὐξανόμενου κόστους κινήσεως τῶν ὑπερωκεανίων μας. Αὐτὰ δὲν ἀπολαμβάνουν οὐδὲ τῆς ἐλαχίστης

ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐπιδοτήσεως, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ὅ,τι συμβαίνει δι' ὅλα τὰ ξένα σκάφη. Χάρις εἰς τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν ἐδημιουργήθησαν καὶ ἀπὸ μόνην αὐτὴν ἐξαρτᾶται τὸ μέλλον τῶν. Ὅλοι, ἐν τῷ μέτρῳ τῆς ἀρμοδιότητος ἐνὸς ἐκάστου, οφείλομεν νὰ τὴν συντρέξωμεν εἰς τὴν ἀπέλπιαν προσπάθειαν τῆς ἐπιδιώσεως, πρὸς τὴν ὁποῖαν ἀποδύεται.

ΤΟ ΜΕΓΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Παρὰ τὸν κίνδυνον ν' ἀποκάμῃ τις ἐκ τοῦ συνεχούς περὶ τὴν ἑλλειψιν ναυτικῶν στελεχῶν, ψαλμοῦ, οφείλει πᾶς ἀρμόδιος καὶ ἐνδιαφερόμενος νὰ ἐπιδείξῃ ὅλην τὴν δύναμιν τῆς ἀντοχῆς καὶ νὰ ἐξαντλήσῃ τὰ ὅρια τῆς ἐπιμονῆς του διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκανθώδους προβλήματος. Διότι ὁ ψαλμὸς εἶναι ἐντελὼς ἀκριβής. Ὁλόκληρον τὸ μέλλον τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως, δὲν στηρίζεται εἰμὴ εἰς τὴν ἐπάρκειαν τοῦ ἐμφύχου ὕλικου τοῦ. Ἐὰν ἐνεκεν τούτου ἡ Ναυτιλία μας ἀποβάλλει ποτὲ τὰ συναγωγιστικά της πλεονεκτήματα, ἡ ἀρχὴ τοῦ τέλους θὰ εἶναι πλησίον.

Τὶ νὰ κάμωμεν ὁμῶς διὰ τὴν ἐξασφάλισιν τοῦ ἀναγκαίου προσωπικοῦ; Ὑπάρχουν βεβαίως πολλὰ πρόσφορα μέτρα. Ἄλλ' ὑπεράνω πάντων προέχει νὰ ἐνισχύσωμεν παντοιοτρόπως τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς δημιουργίας στελεχῶν. Μὲ ἄλλους λόγους τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως. Τὸ μέγα, τὸ κυριολεκτικῶς ἀνεκτίμητον εὐτύχημα, εἶναι ὅτι ἐκτὸς τῆς ἐφοπλιστικῆς κατανοήσεως, ἥτις ἀντανακλᾷ εἰς τὸ ἴδιον αὐτῶν συμφέρον, ἔχομεν ἀμέριστον, πρόθυμον καὶ πλουσίαν τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν. Ἡ ἐπὶ τοῦ προκειμένου πλήρης συνεργασία τῶν δύο παραγόντων ἔχει καταδείξει ἄφ' ἐνὸς μὲν τὰς ἀνάγκας καὶ τὰ κενὰ καὶ ἄφ' ἑτέρου τὰ μέσα τῆς ἀντιμετωπίσεώς των. Μία ἐν ταῖς λεπτομερείαις στενωτέρᾳ ἐπαφῇ καὶ συνεννόησις θὰ καταδείξῃ καὶ τὰς ἐπὶ μέρους ἐνδεικνυμένας ἐνέργειαι.

Ἐάν, δηλαδή, ἐπιβάλλεται ἡ ἵδρυσις νέων σχολῶν ἢ ἐὰν ἡ ἐνίσχυσις τῶν ὑπαρχουσῶν εἶναι προτιμωτέρα. Τὸ πρόβλημα παρουσιάζει πολλὰς πλευράς. Ἡ συγκέντρωσις τῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐκπαιδευτικῶν μέσων διὰ τὴν αὐξησιν τῆς ἀποδόσεως τῶν ναυτεκπαιδευτικῶν μας συγκροτημάτων, παρουσιάζει τὸ πλεονέκτημα καὶ τῆς ταχυτέρας καὶ τῆς εὐχερεστερας πραγματοποιήσεως. Βεβαίως ὁ πολλαπλασιασμὸς τῆς δυναμικότητός των ἀπαιτεῖ καὶ κόπον καὶ χρῆμα. Ἀλλὰ τὸ νὰ διπλασιασώμεν τὰ μηχανουργεῖα τῶν Σχολῶν ἢ νὰ καταστήσωμεν τοὺς μαθητὰς ἡμισυσσίτους εἶναι συστήματα, τὰ ὁποῖα, παρὰ τὰ ὀρισμένα μειονεκτήματά

N. J. GOULANDRIS LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON - TEL. NATIONAL 8481

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.

660 Madison Avenue, NEW YORK, N.Y. 10021

CABLE ADDRESS: "OKEANIS" - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II Merarchias Street, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS - TEL. 4521.011, 012, 013

των, δύνανται εύκολως να τεθούν εις εφαρμογήν και εύκολως να αποδώσουν. Έξ άλλου, η καταστροφή του δικτύου των ναυτικών σχολών, μολοντί ένδεχεται να ικανοποιηθεί συγκεκριμένας τοπικές ανάγκες, είναι βέβαιον ότι έξασθενεί τας ήδη περιωρισμένας εκπαιδευτικάς δυνατότητας. Ας μη λησμονώμεν με πόσον κόπον διατίθενται τὰ διοικητικά επίτελεα και με πόσην δυσχέρειαν έξευρίσκειται η δημιουργείται τὸ διδακτικὸν προσωπικόν.

Έπαναλαμβάνομεν ὅτι τὸ πρόβλημα ἔχει πολλὰς πλευράς. Ἀλλ' ἔχουν πᾶσαι μίαν κοινὴν συνισταμένην: Ὅτι ἡ ἔλλειψις στελεχῶν ἔχει ἥδη καταστῆ ἐπικίνδυνος διὰ τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Ἡ ἄμεσος ἀντιμετώπισις τῆς πρὲτις νὰ κατευθύνῃ πρὸς τὸ παρὸν τὰς ἐνέργειάς μας. Ἐπὶ τῇ βάσει κατευθυντήριων γραμμῶν, αἱ ὁποῖαι θὰ δύνανται, προσαρμοζόμεναι κατὰ τὰς περιστάσεις, ν' ἀνθέξουν εἰς τὸ προσεχές και εἰς τὸ ἀπώτερον μέλλον.

Ο ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ

Φυσικὴ καὶ δεικνολογημένη, ἀλλὰ καὶ παρήγορος, ἡ ἀπήχησις τῶν περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν σημειωμάτων μας. Τὸ ζήτημα τῆς μετατροπῆς τοῦ Ἀσπροπύργου ἔρχεται πρῶτον καὶ περὶ αὐτοῦ μᾶς γράφουν πολλὰ, καὶ ὑπὲρ καὶ κατὰ. Ἡμεῖς προκαταλήψεις δὲν ἔχομεν ἐπὶ τοῦ θέματος. Μᾶς συνέχει μόνον ἡ ἀνάγκη ἀντιμετώπισης τῆς ἀνυποφόρου ὀξύτητος ἣν ἡ ἔλλειψις μηχανικῶν, παρουσιάζει σήμερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Δὲν παύομεν νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἡ Σχολὴ Ἀσπροπύργου δύναται εὐχερῶς νὰ μετατραπῇ εἰς ἀποκλειστικὴν Σχολὴν Μηχανικῶν. Διαθέτει ὅλα τὰ κατὰλληλα μέσα τεχνικῆς ἐκπαίδευσως, ἐνδιαίτησως καὶ ἀθλήσεως. Χρειάζεται μηχανουργικὴν μόνον ἐπέκτασιν. Ἀλλ' ὁ διπλάσιασμός τῶν συγκροτημάτων τοῦ μηχανοστασίου καὶ τοῦ συνεργείου εἶναι σχετικῶς εὐχερὴς ὑπόθεσις. Ἀκόμη καὶ ὁ πληρέστερος ἐξοπλισμός διὰ φυκτικῶν καὶ ηλεκτρολογικῶν ἐγκαταστάσεων. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ οἱ μέλλοντες δόκιμοι μηχανικοὶ θὰ διπλασιασθῶν τολάχιστον καὶ ἡ ἑτήσια ἀπόδοσις τῆς Σχολῆς θὰ φθάσῃ τοὺς 150 περίπου.

Τὸ ζήτημα εἶναι ἂν ἐπιτρέπεται νὰ μείνῃ τὸ Κέντρον ἄνευ Σχολῆς Πλοίαρχων. Διαθέτει ἥδη ἓνα θαυμάσιον τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν καὶ μέσα ναυτικῆς ἀσκήσεως, ἄφθονα καὶ πολύτιμα. Συμφωνοῦμεν δὲ μετὰ τὴν γνώμην τῶν ἐπιστολογράφων μας, ἐκείνων οἱ ὁποῖοι ἐπιστημαίνονται ἂν ἐνὸς μὲν τὴν ἀνάγκην τῶν στελεχῶν γεφύρας καὶ ἂν ἑτέρου τὴν μεγάλην τροφοδοτικὴν πηγὴν τῆς περιοχῆς πρωτεύουσας.

Παρὰ τὴν φαινομενικὴν ἀντίφασιν, ἡ λύσις ὑπάρχει. Ἐὰν παραλλήλως πρὸς τὸν μηχανουργικὸν διπλάσιασμόν τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἀποκλειστικῆς εἰς τὴν μηχανικὴν ἐκπαίδευσιν, δημιουργήσωμεν ἓνα δεύτερον σχολικὸν συγκρότημα εἰς τὸ Κέντρον, εἰδικῶς διὰ τοὺς πλοίαρχους, τὸ ζήτημα θὰ ἐλύετο εἰς τὴν βάσιν του. Κάπου ἐκεῖ εἰς τὴν περιοχὴν θὰ ἐξευρεθῇ τὸ κατὰλληλον γῆπεδον διὰ νὰ δεχθῇ τὴν νέαν Σχολὴν. Ἡ γειτνίασις θὰ ἔχῃ πολλὰ πλεονεκτήματα, εκπαιδευτικά, οἰκονομικά καὶ διοικητικά. Ἡ μεταφορά τοῦ ναυτικαίου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ πραγματοποιεῖται ἐντὸς ἡμερῶν. Τὸ θέμα τῆς συστεγασεως τῆς Σχολῆς Ἀσπροπύργου δὲν πρέπει νὰ εἶναι δυσχερές. Ἡ θύρα τῆς πρὸς τοῦτο μετατροπῆς τῆς Σχολῆς Κύμης παραμένει πάντοτε ἀνοικτή. Ἐξ ἄλλου τὸ οἰκονομικὸν μέσο διὰ τὴν ὑποδεικνυομένην λύσιν δὲν πρόκειται νὰ λείψουν. Οὐτε αἱ Δημόσιαι Ἐπενδύσεις οὐτε αἱ ἐφοπλιστικαὶ προσαφοὶ ἀπεδείχθησαν φειδωλαί. Ἀρκεῖ νὰ γίνῃ ἀποδεκτὴ, ὡς κοινὴ λύσις, ἡ πλέον ἐνδεδειγμένη καὶ ἡ πλέον πρακτικὴ.

ΠΛΩΤΑΙ ΒΑΒΕΛ

Εἶναι ἄπειρα τὰ μικροζήτητα, τὰ ὁποῖα τὸ μέγα καὶ βασικὸν πρόβλημα τῆς ἑλλείψεως πληρωμάτων δημιουργεῖ. Συνισταὶ βεβαίως μίαν λύσιν ἡ προσφυγὴ εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς καὶ τοὺς ἐγχώριους. Ἀλλὰ λύσιν ἀναγκαστικὴν καὶ ἀκανθώδη. Ἡ ἔλλειψις καταρτίσεως, ἡ κοινωνικὴ ἀσφάλις, ἡ διάφορος νοοτροπία, ἡ συμπεριφορά, αἱ ἀνόμενοι συνθηκαὶ διαβιώσεως, ἡ δυσχέρεια τῆς συνεννόησεως, ἀποτελοῦν τινὰς μόνον ἐκ τῶν ἀκανθῶν, ὧν ὁ ἀριθμὸς εἶναι δυσεξάντητος. Ἰδιαιτέρως σημειοῦμεν τὴν τελευταίαν: τὴν ἀγνοίαν τῆς γλώσσας. Ὅταν τὰ πράγματα βαίνουν ὁμαλῶς, ἡ οἰαδήποτε καθυστέρησις πρὸς διαιλεύκανσιν τῶν πολυγλώσσων συμπληρημάτων ἢ πρὸς μεταφρασὴν τῆς μιμητικῆς τῶν χειρωνακῶν, ἴσως νὰ μὴ ἔχῃ πολλὴν σημασίαν, ἀλλ' εἰς τὰς περιστάσεις τοῦ ἐκτάκτου καὶ τοῦ ἐπείγοντος, ἡ ἀδυναμία αὐτῇ θὰ εἶναι ἀσφαλῶς ὀδυνηρὰ ἂν ὄχι μοιραία.

Καὶ εἰς ἡμᾶς μὲν αἱ τοιαῦται συνέπειαι δὲν ἔχουν ἀκόμη ἰδιαιτέρως ὀγκωθῇ, φαίνεται ὅμως ὅτι εἰς τὴν Νορβηγικὴν ναυτιλίαν ἔφθασαν εἰς τὸ ἀπροχώρητον. Ἀλλὰ δὲν ἐξηγεῖται ἡ προσφάτως ληφθεῖσα ἀπόφασις περὶ καθιέρωσεως γλωσσικῆς ἐξεταστικῆς δοκιμασίας κατὰ τὴν πρόσληψιν ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν ἐπὶ νορβηγικοῦ πλοίου, καὶ ἐφοδισμοῦ τῶν ἐπιτυχανόντων διὰ σχετικοῦ πιστοποιητικοῦ. Δὲν εἶναι ὅμως ἀφελῆς οἱ Νορβηγοὶ νὰ νομίσουν ὅτι θὰ εὕρουν εὐχερῶς ξένους ναυτικούς ὁμιλοῦντας τὴν οὐχὶ καὶ τόσον διαδεδομένην γλῶσσάν των. Ἐφ' ὃ καὶ ἐπέτρεψαν παραλλήλως καὶ τὴν ἀγγλικὴν, σπεύσαντες ἐξ ἄλλου νὰ τονίσουν ὅτι ἀρκεῖ ἡ στοιχειώδης μόνον γνώσις, ἡ ἐπιτρέπουσα εἰς τὸν ὑποψήφιον ν' ἀντιλαμβάνεται τὰς βασικὰς μόνον ὁδηγίας ἐπὶ θεμάτων τῆς εἰδικότητός του. Ὅσον ἀφορᾷ εἰς τοὺς ἥδη ὑπηρετοῦντας, ἡ διάταξις δὲν θὰ τύχῃ ἀμέσου ἐφαρμογῆς. Μελετᾶται ὁμως ἡ καθιέρωσις βραχυχρονίου διδασκαλίας ἐπὶ τοῦ πλοίου, σκοποῦσα εἰς τὴν ἐκμάθησιν στοιχείων τινῶν τῆς νορβηγικῆς γλώσσας.

Δὲν ἔχει βεβαίως φθάσει ἡ κατάσταση νὰ ἐνθυμίζῃ πρὸς τὸ παρὸν τὴν γνωστὴν βιβλικὴν ἀσυνεννοησίαν τῆς Βαβέλ. Ὅμως δὲν ἀποκλείεται νὰ καταστῇ ἀναγκαία καὶ μία νέα εἰδικότης εἰς τὸ πλῆρωμα τοῦ πλοίου: ἡ εἰδικότης τοῦ γραμματοδιδασκάλου.

ΤΟ ΜΠΟΥ-ΚΟΤΑΖ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Ἐρχισεν ἡ Διεθνὴς τῶν Μεταφορῶν νὰ ἐφαρμόζῃ τὰ κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας εὐκολίας μέτρα. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Χαΐφας οἱ πιλότοι ἠρνήθησαν νὰ φέρουν τρία πλοία ἔξω τοῦ λιμένος, διότι τὰ πληρώματά των δὲν ἦσαν ναυτολογημένα βάσει τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τοῦ ἐλαχίστου μισθολογίου, τοῦ καθοριζομένου ἀπὸ τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν.

Ἐκπρόσωποι τῶν ἱσραηλινῶν ναυτεργατικῶν συνδικατῶν, ἐνεργούντες κατ' ἐξουσιοδότησιν τῆς Δ.Ο.Μ., ἐπέδωκαν τῶν τριῶν πλοίων καὶ ὑπεχρέωσαν τοὺς πλοίαρχους νὰ δεχθῶν τὸ ἀγγλικὸν μισθολόγιον. Ἑλλήνες καὶ Ἰσπανοὶ ἦσαν τὰ πληρώματα τῶν πλοίων. Τὰ δύο, «Ἀργος» καὶ «Κορωνίς», ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας, ὑπὸ σημαίαν Κύπρου καὶ Λιβερίας.

ΟΙ ᾿ΘΑΛΑΣΣΑΝΘΡΩΠΟΙ..

Εἰς τὸν προθάλαμον ναυτικαίου γραφείου τοῦ Πειραιᾶς εἶδον, μετὰ ἄλλων ναυτικῶν ἀναμενόντων τὴν ναυτολόγησιν, εὐσταλῆ ἡλικιωμένον κύριον. Συμπωματικῶς κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην ἐξήρχετο ὁ πλοιοκτῆτης, ὅστις μόλις τὸν ἀντίκρουσε, τοῦ ἔσφιξε μετ' ἐγκαρδιότητος τὴν χεῖρα καὶ τὸν ἐκτύπησε φιλικῶς εἰς τὴν πλάτην. Ὁ τελευταῖος

ἐπὶ τῇ θέᾳ τοῦ πλοιοκτῆτου ἠγέρθη ὡς ἐλατήριο. Ἡ διάπλασις τοῦ ἦτο ἀθλητικὴ, ἡ ἀμφιέσις τοῦ ἦτο ἐλαφροτάτη, παρὰ τὰς δυσμενεῖς καιρικὰς συνθηκὰς τῆς ἡμέρας ἐκείνης, αἱ δὲ κινήσεις τοῦ ἐπρόδιδον ἄνδρα σκληραγωγημένον καὶ γυμνασμένον.

— Λοιπὸν, τί νέα καπτα-Γιάννη; τοῦ εἶπεν ὁ πλοιοκτῆτης.

— Νά, εἶπα νὰ περάσω ἀπὸ ἐδῶ μήπως καὶ ὑπάρχει κανένα πλοῖο γιὰ κουμάντο.

Ὁ πλοιοκτῆτης ἀπηυθύνθη τότε πρὸς ἡμᾶς καὶ εἶπε:

«Ὁ ἄνθρωπος αὐτὸς εἶναι ἡλικίας 70 ἐτῶν καὶ ἂς μὴ φαίνεται μεγαλύτερος τῶν 50. Εἶναι συνταξιούχος. Ἐξῆλθεν εἰς τὴν ἀπομαχίαν ὄχι διότι δὲν ἠδύνατο νὰ ἐργασθῇ, ἀλλ' ἐπειδὴ συνεπλήρωσε τὸν συντάξιμον χρόνον θαλασσίας ὑπηρεσίας. Ἐχει 50 χρόνια εἰς τὴν θάλασσαν. Εἶναι πολῦπειρος καὶ ἄνθρωπος μεγίστης ἀντοχῆς, ὡς ἀντιλαμβάνεσθε. Οὐδέποτε ἔχει ἐπισκεφθῇ ἰατρὸν, δύναται δὲ νὰ συναγωνισθῇ εἰς χειρωνακτικὴν ἐργασίαν οἰονδήποτε νεαρότερον κατὰ πολὺ ἄνδρα. Καὶ ἐν τούτοις, δὲν τοῦ ἐπιτρέπεται ἡ ναυτολόγησις, εἰμὴ μόνον ὑπὸ πρὸς ὑπόθεσιν νὰ τοῦ κρατηθῇ τὸ φυλλάδιον».

Ἡ περίπτωσις δὲν εἶναι μοναδική. Οὐκ ὀλίγοι οἱ συνταξιούχοι, οἱ ὁποῖοι ἐπιθυμοῦν νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των σήμερον, ὁπότε παρατηρεῖται μεγάλη ἔλλειψις ναυτικῶν. Ἀς μὴ λησμονήται, ὅτι πολλοὶ συνταξιούχοι εἶναι πραγματικοὶ «θαλασσάνθρωποι», μετὰ ἀρίστην φυσικὴν ἀντοχὴν. Εἰργάσθησαν ἐπὶ πλοίων τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς καὶ εἶναι λίαν σκληραγωγημένοι καὶ πολῦπειροι, γνωρίζοντες συνάμα καὶ τὰ σύγχρονα πλοία, ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐτεράστιον τὴν ἐνέργειαν σταδιοδρομῶν των. Ἐμπνέουν μεγαλύτεραν ἐμπιστοσύνην ἀπὸ τοὺς σημερινούς δοκίμους ναυτικούς.

Νομίζομεν ὅτι τὸ θέμα τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν θὰ εἶδῃ νὰ ἐξετασθῇ σοβαρῶς. Θὰ ἠδύνατο οὗτοι νὰ λαμβάνουν τὴν σύνταξιν των καὶ τὸν μισθὸν των καταβάλλοντες συγχρόνως τὰς εἰσφορὰς των εἰς τὸ ΝΑΤ. Ἡ δὲ βελτίωσις τῆς οἰκονομικῆς των θέσεως θὰ παρῶναι τούτου ἀπορρήτως εἰς τὴν ἀσκήσιν προπαγάνδας διὰ τὴν προσέλκυσιν περισσοτέρων νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Μετὰ ἄλλας λέξεις ἀρκετὰ σοβαρὰ προβλήματα θὰ ἐπελύοντο, ἔστω καὶ βραχυπρόθεσμως.

PORTUGAL

Address your enquiries to:

**SHIPBROKERS
STEVEDORES**

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB: 658 TLG: GOMESCO TLX: 1343

LISBON (2)

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.

ΟΙ ΚΑΡΥΚΟΜΟΕΝΤΕΣ

Οι ναυτικοί, οι επιβαίνοντες πλοίων που προσεγγίζουν εις Σιγκαπούρη, δεν θα γίνονται εκεί δεκτοί... έφ' όσον τρέφουν μακράν κόμην! Έφιστάται ή προσοχή των πλοιαρχών σκαφών και των πιλότων άεροσκαφών δια την εύπρεπή εμφάνισιν των ιδίων και των πληρωμάτων των, ως και δια την ασυτηρότητα μετά της οποίας θα έφαρμοσθή υπό των άρχών της Σιγκαπούρης ή έν λόγω απόφασις.

Κατά σχετικήν ανακοίνωσιν πρακτορειακού Οίκου της Σιγκαπούρης οι εκεί ύπηρεσία μεταναστεύσεις έξέδωσαν έγκύκλιον υπό ήμερομηνίαν 20 Ιανουαρίου 1972 εις ήν άναφέρεται ότι άρρενες επισκέπται, καρυκομόεντες, δεν θα γίνονται δεκτοί. Τό απαγορευτικόν μήκος της κόμης καθορίζεται ως εξής :

- 1) Κόμη φθάνουσα κάτωθεν του ύψους του συνήθους κολλάρου.
- 2) Κόμη καλύπτουσα τὰ ότα.
- 3) Κόμη καλύπτουσα τὸ μέτωπον και έγίζουσα τὰ βλέφαρα.

Εις τοιούτους επισκέπτας δεν θα επιτρέπεται ή είσοδος, έκτος εάν συμφωνήσουν να κουρευθούν άμέσως. Έφ' όσον άρνηθούν, οι πλοίαρχοι και οι πιλότοι παρακαλούνται όπως τούς μεταφέρουν εις χώρον εκτός Σιγκαπούρης.

Σημειώτέον, ότι ή "Ένωσις των Όλλανδών Έφοπιστών ζήτησεν από την Διεθνή Έφοπιστικήν Όργάνωσιν να προδῇ εις σχετικήν διαμαρτυρίαν και συνέστησεν όπως τὰ μέλη της εισηγηθούν εις τὰς κυβερνήσεις των συναπτάς ενεργείας των διπλωματικών των εκπροσώπων παρά τη κυβερνήσει της Σιγκαπούρης. Όχλήσεις έγινοντο ήδη πρὸς την Βρετανικήν και την Όλλανδικήν Κυβέρνησιν.

ΠΑΝΕΥΡΩΠΗ - ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΣ

Σοφός, έμφρων και θεοσεβής, ο έκλεκτός φίλος κ. Γεώργης Χρ. Λαιμός, απέφασκε την έκδοσιν έφημερίδος ελληνικής έν Λωζάνη, όπου από ετών διαμένει μονίμως. Υπό τὸν άνωτέρω τίτλον εκυκλοφόρησαν ήδη τὰ δύο πρώτα αὐτῆς φύλλα. Εύκαιρίαν και τρόπον επιτελέσεως του κοινωνικού χρέους, ως λέγει ο ίδιος, αποτελεί ή έκδοσις. Την συμπαραστάσιν των συνανθρώπων επικαλείται, των Έλλήνων της Μητροπόλεως και

της Διασποράς, δια να καταστήση την έφημερίδα βήμα και άμβωνα εις την ύπηρεσίαν του έθνους και του ανθρώπου.

Άρθρα και σχόλια εις την ελληνικήν, την αγγλικήν, την γαλλικήν και την γερμανικήν φιλοξενούν τὰ κυκλοφορήσαντα φύλλα. Την πίστιν εις τὰ πεπρωμένα του έθνους έν τη ευρώπαϊκή κοινότητι εύαγγελίζονται. Ός νέος ιεραπόστολος, ο ίδιος ο θαλερός πρεσβύτες, διδάσκει τὸν πολιτισμόν, την έντιμότητα και την θεοσέβειαν.

Χαιρετίζομεν την θαλερότητα της σκέψεως και των προθέσεων την άγνότητα. Έχει πολλά προσφέρει εις την πατρίδα και την ναυτιλίαν ο Γεώργης Χρήστου Λαιμός. Του εύχόμεθα λοιπόν να συνεχίση έν πλήρει υγεία και άκμῃ τὸ θεάρεστον έργον του.

Η ΜΕΝΤ ΣΑΝ ΛΑΪΝ

Έάν ήθελε να αναζητήση κανείς τούς λόγους, δια τούς οποίους επέτυχεν άπολύτως τὸ τουριστικόν «Άφροδίτη», θα έπρεπε να γνωρίξη τὰς αντίληψεις της πλοιοκτητρίας εταιρίας «Μέντ Σαν Λάιν», οι ίδιοντες της οποίας έμφορουνται από νεωτεριστικές ιδέας κατά την εκμετάλλευσιν του σκάφους τούτου, ως και του υπό μετασκευήν «Αταλάντη», όπερ πρόκειται να δρομολογηθῇ προσεχώς. Ένδιαφέρεται ή πλοιοκτητρια να προσελκύση τὰ εύρύτερα στρώματα της νεολαίας της Εύρώπης εις τὰ θαλάσσια ταξίδια. Ναύλοι οικονομικοί, ανταποκρινόμενοι εις τὸ βαλάντιον του νέου ανθρώπου. Έξυπηρέτησις κατά κύριον λόγον υποδειγματική. Άνέσεις και ψυχαγωγία έν άφθονία. Προσέχει ή πλοιοκτησία ιδιαίτερως την λεπτομέρειαν. Πρὸ καιρού, επί παραδείγματι, μάς ανέφερθη ότι επέλεγε τὸ όνομα «Αταλάντη» δια τὸ νέον πλοίο, επειδή είναι εύχρον και προφέρεται εύκόλως υπό οίουδήποτε άλλοδαπου. Τούτο σημαίνει ότι θα παραμένη εις την μνήμην τὸ πλοίο δια μίαν προσεχή προτίμησιν του.

Τὸ ίδιος των ύπηρεσιών, τὰς οποίας προσφέρει ή «Μέντ Σαν Λάιν» προσείλκυσαν την ιδιαίτεραν προσοχήν ξένου περιοδικού εύρυτάτης κυκλοφορίας, έκδομένου υπό μιάς των μεγαλυτέρων εταιριών διοργανώσεως κρουαζιερών και ταξιδίων, της «Κουόνι», έδρευούσης εις Έλβετιαν. Εις τὸ έξώφυλλον δημοσιεύεται όλοσέλιδος έγχρωμος φωτογραφία τμήματος του «Άφροδίτη», εις δὲ τὰς έσωτερικὰς σελίδας περιγράφονται λεπτομερώς αἱ ήμερομηνία και οι τόποι

προσεγγίσεως των 7 ημερών κρουαζιερών του σκάφους. Κατά την περιγραφὴν του «Άφροδίτη», αναφέρονται μεταξύ άλλων και τὰ εξής :

«Είναι χωρητικότητος 4.765 τόνων, μήκος 112 μ. και ταχύτητος 18 κόμβων. Τὸ σκάφος τούτο άνήκει εις την μέσην κατηγορίαν. Δεν δύναται, βεβαίως, να συγκριθῇ με έν πολυτελές υπερωκεάνιον του Άτλαντικού, άλλ' ή επί τὸ σκάφος εξυπηρέτησις είναι ιδιαίτερως έλκυστική και ή ποιότης των γευμάτων δύναται να θεωρηθῇ ως άμεμπτος. Οι επιβαίνοντες έχουν εις την διάθεσιν των κολυμβητικήν δεξαμενὴν και πολυθρόνας εις τὸ κατάστρωμα. Τὸ σκάφος είναι πλήρως κλιματισμένον και οι κοινόχρηστοι χώροι του συμπαιθητικοί. Τὸ «Άφροδίτη» είναι έναίσις θέσεως, έκαστος δὲ επιβάτης κυκλοφορεῖ έλευθέρως εις όλους τούς κοινόχρηστους χώρους. Τὸ σκάφος δύναται να μεταφέρῃ 400 επιβάτας».

Ο Κ. ΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ ΕΙΣ ΙΜCO

Όμοθυμως εξέλεγε αντιπρόεδρος της Υποεπιτροπῆς Σωστικών Μέσων του ΙΜCO και θα άσκη τὰ καθήκοντά του επί μίαν διετίαν ο Έλλην αντιπρόσωπος εις τὸν Όργανισμόν τούτον υποπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Εύθ. Μητρόπουλος. Κατ' ούσίαν ο κ. Μητρόπουλος θα προεδρεύῃ των έφεξης συνόδων δεδομένου ότι ή επανεκλογή ως προέδρου του Φινλανδού αντιπροσώπου ήτο τιμητική, καθ' όσον ούτος λόγω άσθενείας άδυνατεί να άσκη τὰ καθήκοντά του.

Την έκλογὴν του κ. Μητρόπουλου εισηγήθη ο Κάπταιν Μάνσον, άρχηγός της αντιπροσωπείας της Βρετανίας, συνεφωνήσαν δὲ οι αντιπρόσωποι Δ. Γερμανίας, Η.Π.Α. και Αυστραλίας, ενώ ουδεμία αντίρρησις εξέφρασθη υπό των λοιπών αντιπροσώπων των χωρών μελών του ΙΜCO.

Εύχαριστάν τούς παρισταμένους ο κ. Μητρόπουλος, υπεγράμμισεν ότι ή προσγενομένη τιμή έν τῷ προσώπῳ του άντανακλά πρὸς την ναυτικήν πατρίδα του, εύχηθείς εις ταχείαν ανάρρωσιν του προέδρου κατηύθυνε τὰς εργασίας της Υποεπιτροπῆς μέχρι τέλους της συνόδου.

Δεν παρέλειψεν επίσης ο κ. Μητρόπουλος κατά τὸ πέρας των συναντήσεων με τούς αντιπροσώπους των 22 χωρών μελών του ΙΜCO να απευθύνῃ πρὸς αὐτοὺς θερμὰς εύχαριστίας δια την παρασχεθείσαν ήθικην υποστήριξιν. Οὕτω επέτευχθη ή εξάντλησις όλων των θεμάτων της ήμερησίας διατάξεως — λίαν βεβαρημένης σημειώτέον — αναμφισβητήτως δὲ επέτελεσθη μικρόν, αλλά θετικόν βήμα πρὸς εις την διεθνή ναυτικήν ασφάλειαν.

Έξ άλλου την επιτυχίαν της έκλογῆς του κ. Μητρόπουλου εξήρουν από τὸν βήματος ο Βρεταννός αντιπρόσωπος Κάπταιν Μάνσον και ο Νορβηγός γραμματεὺς ναυσιπλοίας του ΙΜCO κ. Α. Γκόλλ. Υπεγραμμίσθη ιδιαίτέρως τὸ γεγονός ότι ο κ. Μητρόπουλος μόλις την τελευταίαν στήγην ένήμερῶν επί της σχεδιαζομένης έκλογῆς του και δια πρώτην φοράν παρίστατο εις την σύνοδον της έν λόγω Υποεπιτροπῆς, μονότι ήτο γνωστός εις τὸν Όργανισμόν εκ της παρακολουθήσεως άλλων όργάνων αὐτου.

Είναι ή πρώτη, σημειωτέον, φορά, από της συστάσεως του ΙΜCO καθ' ήν προσγίγνεται τοιαύτη τιμητική διάκρισις έν τῷ προσώπῳ Έλληνος, άφ' ής άνετίθησαν καθήκοντα προέδρου εις την Υποεπιτροπήν χύδην φορτίων κατά τὸν καταρτισμόν της Διεθνούς Συμβάσεως SOLAS 1960 εις τὸν έν άποστράτεία Ναύαρχον Λ.Σ. κ. Π. Παγώνην.

Κατόπιν της έκλογῆς του κ. Μητρόπουλου την άνάπτυξιν των ελληνικών απόψεων μετῆλθε λίαν επιτυχώς ο κ. Γ. Ζαφειρόπουλος τεχνικός σύμβουλος του Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορών και Έπικοινωνιών.

MICHAELIDES & Cie

SHIP AGENTS & BROKERS

MARSEILLES

B. P. 9 COLBERT,

7, RUE BEAUVAU,

MARSEILLES

TELEPHONE : 33.68.33

33.68.34

TELEX : 43606 MICAL

TELEGR. : "MICAL" MARSEILLES

PORT-DE-BOUC

11, RUE DENIS-PAPIN - 13

PORT-DE-BOUC

TELEPHONE : 06.25.77

TELEGR. : "MICAL" PORT-DE-BOUC

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

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

S. A. MICHAELIDES

- A. S. VALVIS

TRO-MAR®
SR
for
RESIDUAL
Fuel
Operation

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

TRO-MAR®
SD
for
DISTILLATE
Fuel
Operation

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

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

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

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



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

ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΥΠΟ ΚΩΔΙΚΟΝ ΑΡΙΘΜΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑΝ



Κατόπιν τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Ν. Δ/τος 1059/1971 περὶ ἀπορρήτου τῶν τραπεζικῶν καταθέσεων καὶ τῆς ὑπ' ἀριθ. 15/11.2.1971 ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος δέχεται Καταθέσεις εἰς Δραχμὰς ἢ Συνάλλαγμα ὑπὸ κωδικὸν ἀριθμόν, ἐπὶ τῷ αὐτῷ ἐπιτοκίῳ καταθέσεων τῷ προβλεπομένῳ ἐκάστοτε ὑπὸ τῶν ἀποφάσεων τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὰς συνήθεις καταθέσεις. Πληροφορίαι παρὰ τῇ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ, Αἰόλου 86, ΑΘΗΝΑΙ (κ. Φ. Χατζούλην, τηλέφ. 3243-453).

0323

ΠΑΡΑΙΝΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ κ. Γ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ ΕΠ' ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΩΝ
ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ ΤΟΥ ΝΕΟΔΗΜΤΟΥ ΜΕΓΑΡΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ



« Φέρατε τὰ πλοῖα σας ὕπὸ τὴν κυανόλευκον »

Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΑ ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΥΦΑΣΜΕΝΗ ΜΕ
ΤΗΝ ΙΔΕΑΝ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΠΑΤΡΙΔΟΣ

« Η τελετὴ τῶν ἐγκαινίων καὶ οἱ ἐκφωνηθέντες λόγοι εἰς τὸ « ΧΙΛΤΟΝ »

Διὰ μίαν εἰσέτι φορὰν ὁ πρωθυπουργὸς τῆς Ἑλλάδος κ. Γ. Παπαδόπουλος, ἐλθὼν εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μὲ τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, ἐξέθεσεν εἰς λόγον τοῦ μεστὸν νοημάτων τὰς ἀνησυχίας του καὶ τὸν προβληματισμόν του γύρω ἀπὸ τὰ ζητήματα τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας. Πλήρως ἐνημερωμένος ἐφ' ὅλων τῶν ἐξελίξεων εἰς τὸν ἐσωτερικὸν καὶ τὸν διεθνῆ χώρον, ἀπεμύνησε κατὰ τὴν ὁμιλίαν του εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Χίλτον» τὰ στοιχεῖα ἐκεῖνα, ἅτινα τιθέμενα εἰς ἐφαρμογὴν θὰ ἠδύνατο νὰ πραγματοποιήσουν τὸ ὄραμά του — ὄραμα ἄλλωστε καὶ τῆς πλειονότητος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου — περὶ τῆς μεγάλης ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἥτις καὶ εἶναι συνυφασμένη μὲ τὴν ἰδέαν τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Πατρίδος.

Ἡ ἀλληλουχία τῶν σκέψεων τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ καὶ ὁ τρόπος ἀντιμετωπίσεως τῶν προβλημάτων τῆς ναυτιλίας εἰς οὐδένα ἐπιτρέπει καὶ τὴν ἐλαχίστην ἀκόμῃ ἀμφιβολίαν ἢ παρανόησιν περὶ τοῦ ἰδεολογικοῦ ὑποβάθρου, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἀπαρσαλεύτως ἐδράζεται πᾶσα κατὰ θάλασσαν δραστηριότης τοῦ Ἑλλήνου. Εἶναι αὕτη συνδεδεμένη, ἐκτὸς τῆς σκοπομένης καὶ εἰς μέγα βαθμὸν ἐπιτυγχανομένης οἰκονομικῆς εὐαρείας τοῦ ἐλληνικοῦ λαοῦ, πρὸς πᾶσαν ἐθνικὴν ἐπιδίωξιν καὶ προβολήν. Καὶ ἀπαραίτητος πρὸς τοῦτο προϋπόθεσις εἶναι ἡ ὕψους τῆς κυανόλευκου εἰς τοὺς ἰστούς ὅλων τῶν ἐλληνοκτιτῶν πλοίων, ἔνα ν τ ι οῖ ο υ δ ἡ π ο τ ε τ ι μ ῆ μ α τ ο ς, κατὰ τὰς πρωθυπουργικὰς παραινέσεις.

Γνωρίζομεν ὅτι τεχνικοὶ καὶ μόνον λόγοι ἐπιβάλλουν ἀκόμῃ τὴν διατήρησιν ξένων σημαίων ἐπὶ τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Βαθυδὸν αἱ δυσχερεῖαι αὗται παρακάμπτονται ἀπὸ τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν, ἔχοντα νὰ ἀντιμετωπίσῃ πολυπλόκου οἰκονομοτεχνικὰς διαδικασίας, ὡς κινουμένου καὶ ἐλίσσόμενου εἰς τὸν διεθνῆ κυρίως χώρον. Εἰς τὰς προθέσεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀναντιρρήτως, εἶναι ἡ ἐπάνοδος εἰς τὸ ἐθνικὸν νηολόγιον καὶ τοῦτο καταδεικνύεται ἐκ τῆς συνεχούς ἀνόδου τῆς δυνάμεως τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν στόλου κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὡς καὶ ἐκ τοῦ ἡυξημένου ρυθμοῦ μετεγκαταστάσεως ἐδῶ τῶν ἐδρῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Τὸ ἐφικτὸν γενέσθαι πραγματοποιεῖται, πρὸς ἐπιβεβαίωσιν τῶν προθέσεων τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ τὴν δημιουργίαν — καὶ τύποις — τῆς μεγάλης ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Κατ' ἔτος, ἄλλωστε, παρατηρεῖται ἡ κατὰ σταθερὰς ἀναλογίας στροφὴ τῶν νεοαποκτωμένων σκαφῶν πρὸς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν μὲ ἀντίστοιχον αἰσθητὴν ἀποδυνάμωσιν τῆς λιβερινῆς. Οὕτω τὸ χάσμα τείνει διαρκῶς σμικρυνόμενον, θεωρεῖται δὲ βέβαιον ὅτι ἐντὸς διαστήματος ἔτους, ὅποτε κατὰ τὴν ἐκφρασθεῖσαν ὑπὸ τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ ἐπιθυμίαν πρὸς τὸν κ. Ἀνδρεάδην ὅπως διοργανώσῃ καὶ νέαν συνεστίαν μὲ τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον, ὁ τελευταῖος οὗτος θὰ εὐρίσκειται ἀσφαλῶς εἰς τὴν θέσιν νὰ προσφέρῃ λίαν ἐνθαρρυντικὰ ποσοστὰ ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον στόλου.

Η ΤΕΛΕΤΗ

Τὴν 3ην τρέχοντος μηνὸς ὁ πρωθυπουργὸς κ. Γ. Παπαδόπουλος, παρουσία τοῦ Ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Ν. Μακαρέζου, πολλῶν ὑπουργῶν καὶ ἐφοπλιστῶν ἐκ τῶν ἐδῶ παρεπιδημούντων ἢ ἀφικθέντων πρὸς

τούτοις ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐνεκαίνισσε τὴν νεόδμητον ἐπαγγελματικὴν στέγην τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Μητροπόλεως 42.

Μετὰ τὸν τελεσθέντα ἀγίασμόν, ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης, προσφωνῶν δι' ὀλίγων τὸν κ.

Πρωθυπουργόν, εἶπε τὰ ἑξῆς:

«Ἐξοχώτατε κ. Πρωθυπουργέ, δὲν ἔχομεν νὰ σὰς εἰπώμεν τίποτε ἄλλο αὐτὴν τὴν στιγμήν, παρὰ μόνον θερμῶς νὰ εὐχαριστήσωμεν σὰς καὶ τοὺς ἀξιολύτους ἐν τῇ Κυβερνήσει συνεργάτας σας, διότι ἐτιμήσατε τὸν ἀγίασμόν. Μετ' ὀλίγων ὥραν, ἀφοῦ πάρωμεν ἐδῶ ἕνα ποτὸν εὐχόμενοι τὸ «καλορίζικον» τῆς Ἑνώσεως, θὰ σὰς ἐκφράσωμεν τὴν βαθυτάτην εὐγνωμοσύνην τοῦ ἐφοπλισμοῦ, εἰς γέμνα εἰς τὸ ὅποιον εἶχατε τὴν ἐξαιρετικὴν καλωσύνην νὰ μᾶς τιμήσετε καὶ νὰ παραστήτε».

Ἀπαντῶν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς εἶπε τὰ ἑξῆς:

«Καλορίζικο κ. Πρόεδρε. Θὰ εἰπώμεν καὶ ἡμεῖς τὰς εὐχὰς μας ἐν συνεχείᾳ. Εἶθε ὁ Θεὸς νὰ σὰς ἀξιώσῃ καὶ μαζί σας τὴν Πατρίδα, μὲ τὸν ρυθμὸν ποὺ ἡύξησατε τὸ τονάζ τῆς ναυτιλίας μας, καὶ μὲ τὸν ρυθμὸν ποὺ ἐπὶ τέλους ἀνεπτύξατε τὸν οἶκόν σας, νὰ ἀναπτύξετε τὴν δοκὸν στηρίξεως τῆς Πατρίδος, ἡ ὁποία εἶναι ἀπὸ τὰς κεντρικωτέρας».

Ἀκολουθῶς προσεφέρθη καμπανίτης, ὁ δὲ κ. Πρωθυπουργὸς ἀπεκάλυψε πλάκα εἰς ἣν ἀναγράφεται τὸ ἱστορικὸν τοῦ μεγάρου.

Εἰς τὸ ΧΙΛΤΟΝ ὁ ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΥ

Ἀκολουθῶς οἱ ὑπερτριακόσιοι προσκεκλημένοι μετέβησαν εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Χίλτον» καὶ παρεκάθησαν εἰς δεῖπνον εἰς τὴν αἴθουσαν «Τερψιχόρη». Ὁμιλῶν κατὰ τὰ ἐπιδόρπια καὶ ἀπαντῶν εἰς προσφώνησιν τοῦ Προέδρου τῆς Ἑνώσεως, ὁ κ. Πρωθυπουργὸς εἶπε τὰ ἑξῆς:

«Κύριοι, μὲ συγκίνησιν ἀποδέχομαι αὐτὴν τὴν στιγμήν τὴν τιμὴν νὰ εὐρίσκωμαι ἐν μέσῳ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου τῆς χώρας.

Ἐπιτρέψατέ μοι ἐκκινῶν ἐκ τοῦ σημείου τούτου δι' ὅσα εἶχα ν' ἀπευθύνω πρὸς ὑμᾶς ἐπὶ τῇ σημερινῇ εὐκαιρίᾳ νὰ εἰπῶ τούτο:

Ἀποδέχομαι τὴν τιμὴν ὅχι ὡς τιμὴν ἀπευθυνομένην πρὸς ἐμὲ ὡς ἄτομον, ὅλοι ὡς



Ο πρωθυπουργός κ. Γ. Παπαδόπουλος εν μέσω των έφοπλιστών κατά τα εγκαίνια του νέου μεγάρου της επαγγελματικής των στέγης, έχων εκ δεξιών του τον Πρόεδρο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών καθηγητή κ. Στρ. Ανδρεάδη και τον Πρόεδρο του «Κομμίτι» κ. Ι. Κουλουκουνη. Διακρίνονται επίσης εξ αριστερών οι κ.κ. Ι. Παράσχος, Γ. Χανδρής, Π. Λυκιαρδόπουλος, Μ. Κολοκοτρώνης, Δ. Λώης και Λουκάς Νομικός.

ατομα εἴμεθα πεπερασμένοι υπάρξεις. Την τιμήν ἀπεδέχομαι ὡς ἀπευθυνόμενη πρὸς τὸν Πρωθυπουργὸν τῆς Χώρας, Πατρίδος τῆς μεγάλης Ἑλλάδος.

Καὶ ἐπιθυμῶ μὲ τὴν παράκλησιν πρὸς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ τροποποιήσῃ τὸ ψήφισμά της καὶ τὸν τίτλον τοῦ ἐπιτίμου προέδρου νὰ μὴ τὸν ἀφήσῃ εἰς ἐμὲ ὡς ἰσόδιον ἐπίτιμον πρόεδρόν της, ἀλλὰ νὰ τὸν ἀπονεύμῃ ὡς ἐπίτιμον προεδρίαν εἰς τὸν ἐκάστοτε πρωθυπουργὸν τῆς χώρας.

ΧΡΕΙΑΖΟΜΕΘΑ ΤΟΥΣ ΙΣΤΟΥΣ

Εἶναι συμβολικὴ ἡ ἡμέρα, διότι ταυτοχρόνως ξεκινήσαμε πρὶν λίγες ὥρες μὲ τὰ εγκαίνια τοῦ οἴκου τῶν ἐφοπλιστῶν. Εἶναι σημαντικὴ διότι τοῦτο, ἐπιτρέψατέ μου νὰ διερμηνεύσω εἰς τὴν συνείδησιν ὅλων μας ὡς γενικὴν καὶ ὀριστικὴν ἀποκατάστασιν διὰ ριζῶν ἐπαφῆς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου τῆς χώρας μὲ τὴν ἐστίαν μητέρα πατρίδα.

Δὲν μετράται, κύριοι, διὰ τὴν χώραν ὅτι ἐνδεχομένως δὰ ἀπέδιδε οἰκονομοτεχνικὴ μελέτη εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν ἀπόδοσιν σας ὡς ἐνὸς κλάδου δραστικότητος παραγωγικοῦ τῆς χώρας. Διὰ τὴν χώραν μετράται ὅ,τι ἀποδίδεται διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ἐννοίας τῆς Ἑλλάδος ἐπὶ τῆς ὑδρογείου, ὡς ὑπάρξας μίαν μεγάλην ὄντοτητα εἰς τὸν κόσμον. Τοῦτο θὰ πρέπει νὰ παραμείνῃ ἀπόλυτα δι' ὅλους μας. Δὲν χρειάζεται τὰ χρήματά σας ἡ πατρίς. Χρειάζεται τοὺς ἰστούς διὰ νὰ κυματίσῃ ἐπ' αὐτὴν ἡ κυανόλευκος ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τὰ πέρατα τῶν δρομολογίων τῶν μεταφορῶν σας διὰ νὰ προσέρχωνται οἱ Ἕλληνες εἰς ἀντιπρόσωποι τῆς μεγάλης δυνάμεως, ἡ ὁποία ἀνέπτυξε τὸν πολιτισμὸν εἰς τὴν ὑδρόγειον ὡς ζωντανὸι φορεῖς τοῦ πνεύματος τῆς Ἑλλάδος.

ΜΟΝΟΝ ΤΟ 46%

Ἐκ τούτου ἐκκινῶν, ἔστω καὶ ἐὰν ἀρχικῶς ὑπῆρξα ὀλίγον δυσάρεστος, ἐπιτρέψατέ μοι νὰ εἴπω ὅτι δὲν θὰ ἀναφερθῶ εἰς τὸ ὅτι ἐδιπλασιάσαμεν τὸ τονάζ. Δὲν θὰ ἀναφερθῶ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο ἐπίτευγμα. Εἰ-

μαι ὑποχρεωμένος ὅμως νὰ ἀναφερθῶ εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἐκ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν ἰδιοκτησίαν ναυτιλίας μόνον τὸ 46% ἐπὶ τῶν ἰστών του φέρει τὴν κυανόλευκον.

Πῆτε μοι τί ἄλλο θέλετε νὰ σὰς δώσῃ ἡ πατρίς. Ἐκεῖνον ποῦ ἀπαιτεῖ ἀπὸ σὰς δὲν εἶναι τὰ χρήματα. Εἶναι ἡ διατήρησις τῆς ἐννοίας τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν ὑδρόγειον μὲ τὴν σημαίαν ἐπὶ τῶν ἰστών σας. Δηλώσατέ το τοῦτο, κύριοι, καὶ ζητήσατε ὅ,τι θέλετε ἀπὸ τὴν πατρίδα. Καὶ συνωδᾷ πρὸς τοῦτο, ἐπιτρέψατέ μοι τούτην τὴν στιγμήν νὰ σὰς παρακαλέσω καὶ διὰ κάτι ἄλλο ἀκόμη. Εἶχα τὴν εὐκαιρίαν πρὶν ἀπὸ ὀλίγον

χρόνον νὰ συναντηθῶ μὲ Ἕλληνας ἐφοπλιστῆν. Ἦτο νέος εἰς τὴν ἡλικίαν. Ἡ σθάνην πάρα πολὺ ἀσχημα, διότι ὑπεχρέωθην νὰ ἀποδεχθῶ τὴν αἴτησίν του νὰ τὸν συνοδεύσῃ διερμηνεύς.

Στείλατε τὰ τέκνα σας νὰ σπουδάζουν εἰς τὴν Ἑλλάδα τουλάχιστον κατὰ ἓνα μέρος τῆς Μέσης Ἑκπαίδευσος. Ἐὰν θέλετε τοῦτο νὰ μὴ ἔχῃ ἄλλας ἀντιδράσεις νὰ σὰς καλύψω νόμῳ. Ὁφείλετε, ὅμως, νὰ διατηρήσετε εἰς τὰ χεῖλη τῶν τέκνων σας τὴν ἐλληνικὴν γλῶσσαν τῶν μητέρων σας.

ΕΔΩ ΤΑ ΤΕΚΝΑ ΣΑΣ

Καὶ κάτι ἄλλο ἀκόμη. Εἶναι σημαντικώτεροι αἱ ὑπηρεσίαι πρὸς τὴν πατρίδα ποὺ προσφέρετε ὡς ἐφοπλισταί. Ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὴν εἰς τὰς τάξεις τῶν Ἐνόπλων Δυνάμεων τῆς ὑπηρεσίας εἶμαι διατεθειμένος νὰ σὰς καλύψω μὲ ὅσῃν ἀπαιτεῖται διὰ τὴν στοιχειώδη ἐκπαίδευσιν, μὲ ὅσῃν ἀπαιτεῖται νὰ κυκλοφορήσουν τὰ παιδιὰ σας μῆσα στὰ ἄλλα Ἑλληνόπουλα. Δεχθῆτε νὰ καταταγῶν τὰ τέκνα σας εἰς τὰς Ἐνόπλους Δυνάμεις τῆς χώρας ἔστω καὶ δι' ἓν τρίμηνον.

Καὶ ἐλπίζω μὲ ὅσα εἰς τρεῖς κατευθύνσεις ἀνέφερα, νὰ σὰς ἔδωσα αὐτὸ τὸ ὅποιον ἡ Ἑλλὰς προσδοκᾷ ἐξ ὑμῶν. Εἴστε ἡ ὑλοποίησις μετὰ τῶν ἀποδήμων Ἑλλήνων τῆς ἐννοίας τῆς Μεγάλης Ἑλλάδος. Ἐρρίψατε, ἐπὶ τέλους, τὰς ρίζας σας εἰς τὸ χῶμα μας. Ἐρχεστε ἡνωμένοι κατὰ συχνότερα χρονικά διαστήματα εἰς ἐπαφὴν μαζί της ἐπισκεπτόμενοι τὴν χώραν.

Στείλατε τὰ τέκνα σας διὰ νὰ ἐκμάθουν ἐδῶ τὰς βασικὰς σπουδὰς τῶν καὶ τὴν γλῶσσαν τῶν μητέρων σας. Στείλατέ τα νὰ καταταγῶν δι' ἓνα μικρὸν χρονικὸν διάστημα εἰς τὰς Ἐνόπλους Δυνάμεις τῆς Ἀναρτήσατε εἰς ὅλους τοὺς ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν ἰδιοκτησίαν ἰστούς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ζητήσατε τί θέλετε, αὐτὸ ποὺ προσφέρετε διατηρώντας τὴν ἐννοίαν τῆς ὑπάρξεως τῆς Ἑλλάδος ὡς μεγάλης, ἀξίζει νὰ σὰς προσφέρωμεν ὅ,τι ζητήσετε. Θὰ σὰς θέσω ὅμως ἓνα ὄρον.

Θὰ παρακαλέσω τὸν πρόεδρον μετὰ ἓνα χρόνον νὰ ξαναυποβληθῇ εἰς τὸν κόπον νὰ ὁργανώσῃ ἓνα γεῦμα. Καὶ τότε ὁ μόνος δείκτης εἰς τὸν ὅποιον θὰ ἀναφερθῶμεν, θὰ εἶναι τὸ ποσοστὸν τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας ἐμπορικῆς ναυτιλίας.

Ὅσον αὐτὸ ἀνεβαίνει, τόσον ἀνεβαίνει

ΧΑΡΙΝ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΣ - ΠΑΤΡΙΔΟΣ

Ἐπρεπε νὰ περιμένωμην τὴν πρὸς τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς ἀπευθυνθεῖσαν παραινέσιν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ. Ἦτο καιρὸς πλέον νὰ ἀκουσθῇ. Τὸ παρατεθὲν γεῦμα, ἐπ' εὐκαιρίαν τῶν εγκαίνιων τῶν νέων γραφείων τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, ἦτο ἡ καταλληλότερα στιγμή. Τὸ ἐτίμησα διὰ τῆς παρουσίας τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ καὶ ἀπημύνθη πρὸς τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κόσμον ὑποδεικνύων εἰς αὐτόν, μὲ τὴν γλῶσσαν τῆς εἰλικρινείας ποὺ τὸν διακρίνει, τὸ πρὸς τὴν Πατρίδα καθήκον. Ὁρθαί αἱ ὑποδείξεις. Ἡ μεγίστη μερὶς τῶν ἐφοπλιστῶν μας τὰς ἀπεξεδέχθη ἤδη καὶ τὰς ἀκολουθεῖ.

Καὶ συνέστησεν ὁ κ. Παπαδόπουλος: Νὰ ἐγγραφῶν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Μηλόγιον ὅλα τὰ ὑπὸ ξένας ἥδη σημαίας πλοῖα μας διὰ νὰ προβάλλεται ἡ Ἑλλὰς καὶ νὰ περιφέρεται ὑπὲρ ἡμετέρας ἡ Κυανόλευκος ἀνὰ τὴν Ὑδρόγειον ἐπὶ τοῦ μεγαλυτέρου κατ' ὄγκον ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ κόσμου. Νὰ ἐνστερνισθοῦν τὰ τέκνα τῶν τὰς παραδόσεις καὶ τὰ ἰδανικά τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς: νὰ γνωρίσουν τὴν Μητέρα Πατρίδα: νὰ παραμερίσουν τὸν κοσμοπολιτισμὸν. Ἐδῶ τέλος νὰ ὑπηρετήσουν, ἐπὶ τρίμηνον ἔστω, τὴν στρατιωτικὴν των θητείαν ἵνα βαθυτέρον ἀποκτήσουν τὴν ἐθνικὴν συνείδησιν.

Δὲν ἐξήτησεν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς τίποτε ἄλλο. Προσεφέρθη, τούναντίον, νὰ ἰκανοποιήσῃ κάθε δικαίον αἶτημα τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως, κάθε ἐγγύησιν ἐξυτηρητέως καὶ ἀσφαλείας, παρακαμπτόμενων ἀκόμη καὶ ὑποχρεώσεων, ποὺ βαρύνουν ὅλους τοὺς Ἕλληνας.

Δὲν γεννᾶται ἀμφιβολία, ὅτι αἱ πρωθυπουργικαὶ παραινέσεις θὰ συναντήσουν τὴν προθυμὸν διάθεσιν καὶ τῶν ἐλαχίστων ἔστω, οἵτινες ἠγνόησαν εἰς τὸ παρελθὸν ἐπιβεβλημένους ὑποχρεώσεις. Ἐταξεν ὅμως καὶ προθεσμίαν ὁ κ. Παπαδόπουλος. Μετὰ ἔτος θὰ ἐπαναληθῇ τὸ ἐφοπλιστικὸν γεῦμα καὶ θὰ περιμένῃ ἐκεῖ νὰ ἀκούσῃ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ὁσων πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς διευτύψαν ὑποδείξεων.

ή χώρα, τόσον σεις κατὰ συνείδησιν ἔχετε τὴν δυνατότητα νὰ υπερηφανεύεσθε ὅτι πράττετε τὸ πρὸς τὴν πατρίδα καθήκον σας. Καὶ ἐπειδὴ πέραν τοῦ εὐαγγελιστοῦ "Ἕλληνας πρέπει νὰ ὑπάρξω ὡς πρὸς καὶ καὶ πρωθυπουργὸς πρὸς ὑμᾶς, θὰ ἤθελα νὰ σὰς εἰπῶ δύο λόγια εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν κρίσιν.

ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ Η ΚΡΙΣΙΣ

Εἶμαι πεπεισμένος ὅτι ἡ κρίσις εἶναι προσωρινή. Θὰ παρέλθῃ εἰς πολὺ σύντομον χρόνον. Εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς γενικῆς ἀναταραχῆς, ἡ ὁποία παρατηρεῖται εἰς τὰς διεθνεῖς οικονομικὰς σχέσεις. Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ὑπάρξῃ ζωὴ χωρὶς ἐπαφὴν, χωρὶς διαμετακίνησιν τῶν ἀγαθῶν καὶ ἡ μετακίνησις τῶν ἀγαθῶν χρειάζεται μεταφορὰς καὶ αἱ μεταφοραὶ, ὅπως πολὺ καλῶς γνωρίζετε, πραγματοποιοῦνται μέσῳ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Ἐὰν ὑπῆρξε διὰ μίαν περίοδον ἀναστολή, συνωδὰ πρὸς τὴν ὅλην ἀνισορροπίαν, ἡ ὁποία ἐδημιουργήθη εἰς τὸ νομισματικόν

σύστημα, πρέπει νὰ εἶναι συνειδητοποιημένον ἀπὸ ὅλους ὅτι τοῦτο εἶναι προσωρινόν φαινόμενον. Ἡ ζωὴ συνεχίζεται, οἱ μεταφορὲς τῶν ἀγαθῶν πρέπει νὰ συνεχισθοῦν διὰ νὰ ὑπάρξῃ ζωὴ, ἐπομένως ἡ ἐργασία διὰ τὴν ναυτιλίαν δὲν μπορεῖ παρὰ νὰ ἀναζωογονηθῇ καὶ θὰ πρέπει νὰ μὴ ἀνησυχῇτε, νὰ μὴ ἀγωνιάτε καὶ δὲν τολμῶ νὰ εἰπῶ νὰ μὴ ἀπελπισθῇτε διότι γνωρίζω ὅτι οἱ "Ἕλληνες ἐφοπλίσταί οὐδέποτε ἀπηλίπισθησαν, ἀντιμετωπίζαντες πραγματικὰς κρίσεις κατὰ τὸ παρελθόν.

Καὶ μετὰ ταῦτα, κύριοι, ἀφοῦ σὰς ζητήσω συγγνώμην διὰ τὸν χρόνον τὸν ὁποῖον σὰς πῆρα, ἐπιτρέπατέ μου νὰ πῶ εἰς ὑγείαν ὅλων μας ὅσοι περιστάμεθα ἐν τῇ αἰδοσίᾳ, εἰς ὑγείαν ὅλων τῶν Ἑλλήνων ἀπανταχοῦ τῆς γῆς, εἰς ὑγείαν ἐκείνων πού αὐτὴν τὴν στιγμήν διασχίζουν τὰς θαλάσσας, εἰς ὑγείαν τῆς ἐννοίας «Μεγάλῃ Ἑλλάδι» πού ἐκπροσωποῦμεν ἡ ἐστία μεθ' ὑμῶν καὶ τῶν ἀποδήμων. Εἶθε ὁ Θεὸς νὰ ἔχῃ ὅλους μας ἱκανοὺς διὰ νὰ ζῶμεν τὸ μεγαλεῖον τῆς πατρίδος μας».

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Προηγούμενως ὠμίλησεν ὁ Πρόεδρος τῆς Ἑνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν Καθηγητῆς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης, εἰπὼν τὰ ἑξῆς :

« Ἐξοχώτατε Κύριε Πρωθυπουργέ,

Ἐπιθυμῶ νὰ σὰς ἐκφράσω τὴν βαθύτατην συγκίνησιν τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, διότι ὕμεις καὶ οἱ ἐν τῇ Κυβερνήσει συνεργάται σας εὐχρηστήθητε νὰ τιμῆσθε τὰς σημερινὰς ἐκδηλώσεις τῆς Ἑνώσεως, ὀργανωθεῖσας ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἑκατοντίων τοῦ νέου μας κτιρίου, καὶ νὰ συμπαρακαθήσθε εἰς τὴν συναδελφικὴν αὐτὴν συνεστίαν. Σὰς ἐκφράζω, προσέτι, τὰς πλέον ἐγκαρδίους εὐχαριστίας μας.

Συμβολίζει ἡ τιμητικὴ αὕτη παρουσία σας τὸ ἐνεργὸν ἐνδιαφέρον, τὸ ὁποῖον ὕμεις προσωπικῶς, Ἐξοχώτατε, καὶ ἡ Ἑθνικὴ Κυβέρνησις ἐπεδείξατε σταθερῶς καὶ ἐπιδεικνύετε διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Ἐνδιαφέρον ἐμπρακτον, τὸ ὁποῖον διησφάλισε τὴν ἀμέριστον ἠθικὴν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων. Ἐσφουρηλάτησε τὴν καρποφόρον συνεργασίαν Κράτους - Ναυτικῶν καὶ Ἐφοπλιστῶν. Καὶ διευρύνει μίαν συνεπῆ καὶ ἀποδοτικὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν.

Χάρις εἰς τὴν πολιτικὴν αὕτην ἐθεμελίωθη, καὶ ἀνεπτύχθη ἡδὴ, ἀξιόλογος ναυτιλιακὴ ὑπόδομή εἰς τὴν Χώραν. Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἡδυνήθη νὰ ἀντιμετώπισῃ ἐπιτυχῶς τὸν τραχύτατον διεθνή ἀνταγωνισμόν καὶ τὴν δυσμενῆ παγκόσμιον ναυτιλιακὴν συγκυρίαν ἀναεοῦται δὲ συνεχῶς καὶ σταθερῶς κατέχει τὴν ἀξιοζήλευτον, πρωτεύουσαν ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, θέσιν τῆς.

Ἡ λαμπρὰ αὕτη Ναυτιλιακὴ Πολιτικὴ τῆς ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν σας Ἑθνικῆς Κυβερνήσεως, ἐντάσσεται — ἐξ ἄλλου — εἰς τὸ πλαισίον μιᾶς δημιουργικῆς γενικωτέρας Οἰκονομικῆς Πολιτικῆς. Δι' αὐτῆς ἐπετεύχθησαν, κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν, αἱ ἀνευ προηγούμενου εὐνοϊκαὶ ἐξελίξεις εἰς τὸν οἰκονομικὸν τομέα.

Κατὰ τὴν πενταετίαν αὕτην ἡ ἑλληνικὴ οἰκονομία ἐσταθεροποιήθη, εἰσελθούσα ὀριστικῶς εἰς τὴν φάσιν τῆς αὐτοδυνάμου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, καὶ προωθεῖται ἰσχυρῶς πρὸς ὑψηλότερα ἐπίπεδα τῶν βασικῶν μεγεθῶν τῆς.

ΕΥΡΩΣΤΟΣ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Εἶναι χαρακτηριστικόν ὅτι —παρὰ τὴν διεθνή νομισματικὴν κρίσιν καὶ τὸν πληθωρισμόν, πού διεθνῶς ἀνεπτύχθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη— ἡ ἑλληνικὴ οἰκονομία καὶ ἀθίκτως διεφυλάχθη καὶ τὴν ἀνοδικὴν τῆς πορείαν συνέχισε καὶ συνεχίζει, με ἐπιταχυνόμενον μάλιστα ρυθμόν, καὶ ἡ δραχμὴ

κατεδείχθη ἐν ἐκ τῶν σκληροτέρων νομισμάτων διεθνῶς.

Ἐμπρακτον διεθνὴ ἀναγνώρισιν τοῦ δυναμισμού καὶ τῆς σταθερότητος τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας ἀποτελεῖ ἡ ὁλονέν, ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος, αὐξήσις τῆς ἐκ τῶν ξένων χωρῶν εισροῆς κεφαλαίων εἰς τὴν Ἑλλάδα. Εἶναι τοῦτο ἀψευδὴς δείκτης τῆς εὐρωστίας τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας, δεδομένου ὅτι τὸ κεφάλαιον εἶναι κατ' ἐξοχὴν εὐαίσθητον εἰς πᾶσαν ἀδυναμίαν ἢ δυσμενῆ οἰκονομικὴν πρόβλεψιν. Εἰσρέει μόνον ἐκεῖ, ὅπου ὑπάρχει κοινωνικὴ καὶ οἰκονομικὴ σταθερότης καὶ ὅπου ὁ δυναμισμὸς τῆς οἰκονομίας θεμελιῶν ἀσφαλῆ τὴν πρόβλεψιν εὐνοϊκῶν ἐξελίξεων.

Ἐπιθυμῶ, ἐπὶ πλέον, νὰ προσθέσω ἐν προκειμένῳ καὶ τὴν προσωπικὴν μου μαρτυρίαν περὶ τῆς ἀντιλήψεως τῶν ξένων οἰκονομικῶν παραγόντων —ἐφοπλιστῶν, τραπεζιτῶν καὶ ἐπιχειρηματιῶν ἐν γένει— μετὰ τῶν ὁποίων διατηρῶ τακτικὴν καὶ πυκνὴν ἐπικοινωνίαν καὶ συνεργασίαν : ὁμοφώνως ἐξεφράσθησαν ὅλοι, ἐπανειλημμένως, περὶ τῆς εὐρωστίας τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ δυναμισμού τῆς καὶ μεγάλους ἐπαίνους διετύπωσαν διὰ τὸ ἐπιτελεσθὲν ἔργον τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Ἰδιαιτέρως ἐξήρουν τὴν προσωπικότητα καὶ τὰς δημιουργικὰς πρωτοβουλίας τοῦ Πρωθυπουργοῦ, ἐπ' αὐτῶν, καὶ τῶν ἀμέσων συνεργατῶν καὶ συμ-

πρωταγωνιστούντων εἰς τὴν προσπάθειαν ταχυρρυθμοῦ οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας —προσπάθειαν ἡ ὁποία ἀπέβη ἤδη ἐκπληκτικῶς καρποφόρος», ὡς χαρακτηριστικῶς μοι ἐτόνισαν.

Καὶ εἶναι, Ἐξοχώτατε, ἀντικειμενικὴ ἡ κρίσις τῶν αὐτῶν καὶ δίκαιος ὁ θαυμασμός τῶν διὰ τὴν προσωπικότητά σας καὶ τὸ ἔργον σας. Πράγματι. Διότι, ἀπὸ τῶν ἐσχατιῶν τῆς ὑπαίθρου μέχρι τῶν μεγάλων ἀστικῶν καὶ βιομηχανικῶν κέντρων, ἡ Ἑλλάς σφύζει ἀπὸ μίαν πρωτοφανῶς συλλογικὴν καὶ ὀρθολογικῶς ὀργανωμένην, ἀκαταπόνητον, δραστηριότητα.

Δὲν παρέρχεται ἡμέρα χωρὶς νὰ προστεθῇ μία νέα δημιουργία, διευρύνουσα τὴν οἰκονομικὴν μας ὑποδομὴν καὶ ἐνισχύουσα τὸν δυναμισμόν τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας, εἰς ὅλους τοὺς τομείς. Συνεχῆς εἶναι ἡ καρποφορία τῆς γενικωτέρας Οἰκονομικῆς σας Πολιτικῆς.

Καὶ ἐπ' αὐτοῦ ἔγκυρος καὶ βαρύνουσα ἐπίσης εἶναι καὶ ἡ μαρτυρία τοῦ Ἑλλήνου Ἐφοπλιστοῦ. Ἀκάματος ταξιδευτῆς, περιέρχεται τὰς ἀνεπτυγμένας καὶ τὰς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας τῆς ὑδρογείου. Μετέχει ἐνεργῶς εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγὰς. Εἶναι εὐαίσθητος δέκτης τῶν ἐπιτελουμένων εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν κοινωνικῶν, πολιτισμικῶν καὶ οἰκονομικῶν μετασχηματισμῶν, καὶ παντὸς ἐξ αὐτῶν ἀντικτύπου. Ἀποθησαυρίζων ἄφθονον ὕλικόν, κρίνει καὶ συγκρίνει καὶ συνειδητοποιεῖ. Καὶ αἰσθάνεται βαθύτατα υπερήφανος διὰ τὰ ὑψηλὰ ἐπιτεύγματα τῆς Πατρίδος μας, διὰ τὴν ἀλματώδη κοινωνικὴν καὶ οἰκονομικὴν πρόοδον τῆς Χώρας, διὰ τὴν ἑλληνικὴν δημιουργίαν.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Δύο λόγια ἀκόμη, Ἐξοχώτατε, διὰ τὴν Ναυτιλιακὴν Πολιτικὴν, τὴν ὁποίαν ἐχάραξε καὶ ἐφαρμόζει ἡ ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν σας Ἑθνικὴ Κυβέρνησις, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς γενικωτέρας Οἰκονομικῆς τῆς Πολιτικῆς. Χάρις εἰς αὐτήν, ἡ Ναυτιλία τῶν Ἑλλήνων ἐσημείωσεν, ἐντὸς τοῦ παρελθόντος δωδεκαμήνου, νέαν αὐξήσιν, κατὰ 3 καὶ πλέον ἑκατομμύρια κόρων καὶ κατὰ 260 πλοία. Οὕτω ἡ δύναμις τῆς ἀνήλθεν, τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1971, εἰς 3.798 πλοία, ὅλικῆς χωρητικότητος 34, σχεδόν, ἑκατομμυρίων κόρων. Ὁ στόλος αὐτός, χαιρετίζει ὕμᾶς, Ἐξοχώτατε, τὸν Πρωτεργάτην τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιδόσεως κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, τὸν δημιουργὸν τοῦ διογκουμένου ρεύματος ἐγγραφῆς πλοίων εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Ὑμεῖς, ἐνεπνεύσατε τοὺς Ἕλληνας ἐφοπλιστὰς εἰς τὴν νέαν, ἐντονωτέραν, προσπά-



Περγαμηνὴν ἐγχειρίζει εἰς τὸν πρωθυπουργόν κ. Γ. Παπαδόπουλον ὁ Πρόεδρος τῆς Ε.Ε. Καθηγητῆς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης κατὰ τὸ δείπνον εἰς τὸ «Χίλτον».

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

θείαν μας. 'Αφ' ἧς, κατὰ Μάρτιον τοῦ 1968, μᾶς ἐτίμησατε μὲ τὴν ἐπίσκεψίν σας εἰς τὴν "Ενωσὶν μας καὶ ἐχαράξατε τὴν νέαν δυναμικὴν πορείαν τῆς ναυτιλιακῆς μας προσπάθειας. 'Ο ὁραματισμὸς μου, τότε, ἦτο νὰ σὰς ὑποδεχθῶμεν, κατὰ τὴν νέαν ἐπίσκεψίν σας, εἰς νέον ἰδιόκτητον κτίριον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν. Τὸ ὄραμα αὐτὸ —τὸ ὁποῖον Ὑμεῖς ἐνεπνεύσατε— μετουσιώθη εἰς πρόγραμμα καὶ ἐγένετο πραγματικότητα. Εὐχαριστῶ τὸν Θεόν, διότι μᾶς ἤξιώσατε νὰ τὸ πραγματοποιήσωμεν: Σὰς ὑπεδέχθημεν, σήμερον, εἰς τὸ νεόδμητον κτίριον τῆς 'Ενώσεως.

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

'Εκφράζουσα τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, δι' ὅσα ἐπράξατε καὶ πράττετε διὰ τὴν κραταίωσιν τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ Τακτικὴ Γενικὴ Συνέλευσις μᾶς ἐξέδοτο Ψήφισμα, τὸ ὁποῖον μὲ ἐξουσιοδότησε νὰ σὰς ἐπιδώσω, ὁμοῦ μετὰ χρυσοῦ κυθήνου, συμβολίζοντος τὰς εὐχάς, τὸν θαυμασμόν καὶ τὰ συγχαρητήρια, πρὸς Ὑμᾶς, τοῦ ναυτικοῦ κόσμου τῆς 'Ελλάδος.

Μὲ συγκίνησιν βαθυτάτην, ἐπιδίδω Ὑμῖν, τὸ ψήφισμα τοῦτο:

«Ἡ Τακτικὴ Γενικὴ Συνέλευσις τῶν μελῶν τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, συνελευσάσα τὴν εἰκοστὴν πέμπτην τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου τοῦ χιλιοστοῦ ἑνεακοστοῦ καὶ ἑβδομηκοστοῦ δευτέρου ἔτους, ἡμέραν Παρασκευὴν καὶ ὥραν 18.00, ὁμοφώνῳ πρῶτα εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν,

ΠΑΜΨΗΦΕΙ ΑΠΕΦΑΣΙΣΕ
ΚΑΙ ΑΝΕΚΗΡΥΞΕ

Ἰσόδιον Ἐπίτιμον Πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν τὴν Αὐτοῦ Ἐξοχότητῃ τὸν Πρωθυπουργὸν τῆς 'Ελλάδος

Κύριον Γεώργιον Παπαδόπουλον

εἰς ἐπίσημον ἀναγνώρισιν τοῦ ἀδίαλείπτου καὶ θερμουχοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ τῆς ἀμεριστοῦ ἠθικῆς συμπεριφορᾶς Αὐτοῦ, μεθ' ὧν στοργικῶς περιβάλλει τὴν 'Ελληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἐξουσιοδότησε δὲ τὸν Πρόεδρον αὐτῆς ὅπως ἐπιδώσῃ τὸ παρὸν τῷ τιμωμένῳ.

Δεχθῆτε, Ἐξοχώτατε, ὁμοῦ μετὰ τοῦ ψηφίσματος τούτου, τὰς πλέον ἐγκαρδίου εὐχὰς μᾶς διὰ τὴν συνέχισιν τῆς ὑμετέρας δυναμικῆς Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, διὰ τὴν ὁλοκλήρωσιν τοῦ ἔργου σας καὶ διὰ τὴν προσωπικὴν σας ὑγείαν καὶ εὐτυχίαν.

Ὑπερ τῆς προσωπικῆς Ὑμῶν ὑγείας καὶ εὐτυχίας, καὶ ὑπὲρ τῆς ἐνότητος πορείας τῶν προαιωνίων καὶ ἀτερόντων ναυτιλιακῶν μας ἀγώνων, ἐγείω πρόποσιν

Καὶ κολῶ ἅπαντας τοὺς συναδέλφους καὶ ἐκλεκτοὺς προσκεκλημένους μᾶς ὅπως προπίσωμεν ὑπὲρ τῆς Αὐτοῦ Ἐξοχότητος τοῦ Πρωθυπουργοῦ κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου, καὶ τῶν ἐκλεκτῶν ἐν τῇ Ἐθνικῇ Κυβερνήσει, συνεργατῶν του.

Ὁ κ. Ἀνδρεάδης ἐπέδωκεν εἰς τὸν κ. Πρωθυπουργὸν χρυσοῦν κυθήν.

Ἀκολουθῶς τὸν κ. Πρωθυπουργὸν προσεφώνησεν ὁ Πρόεδρος τοῦ Γ.Σ.Κ. κ. Ἰω. Κουλουκούνης εἰπὼν τὰ ἑξῆς:

«Ἐξοχώτατε Κύριε Πρωθυπουργέ,

Ἐπιστεύσαμεν ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τῆς ἀναλήψεως ὕψ' Ὑμῶν τῶν τυχῶν τῆς Χώρας εἰς τὸ γνήσιον καὶ εὐστοχον ἐνδιαφέρον καὶ τὴν συμπαραστάσιν, τὴν ὁποίαν ἐμπράκτως ἐπιδεικνύετε, Ὑμεῖς προσωπικῶς καὶ οἱ ἐν τῇ Ἐθνικῇ Κυβερνήσει συνεργάται Σας, διὰ τὴν εὐδωσιν τῆς μεγάλης υποθέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Καὶ ἡ Ὑμετέρα παρουσία εἰς τὴν σημερινὴν συναδελφικὴν τῶν 'Εφοπλιστῶν συγκέντρωσιν μᾶς πείθει ἀμεταθέτως περὶ τῶν πλουσίων καὶ εὐαρέστων αἰσθημάτων, διὰ τῶν ὁποίων τιμᾶτε καὶ περιβάλλετε τὰς προσπάθειάς καὶ τὰ ἐπιτεύγματα τῶν παραιγόντων τῆς Ναυτιλίας.

Βεβαιωθεῖτε, Ἐξοχώτατε, ὅτι ἐκτιμῶμεν πλήρως τὴν σημασίαν καὶ τὴν ἀξίαν τῶν αἰσθημάτων Ὑμῶν τούτων καὶ εἴμεθα ὑπερήφανοι διὰ τὴν ἐμπιστοσύνην, τὴν ὁποίαν τρέφετε πρὸς τοὺς συντελεστάς τῆς Ναυτιλιακῆς μας ἐπιδόσεως.

Ἐγκαταλείψαμεν πρὸς στιγμὴν τὰ ἀγωνιώδη προβλήματα τῆς συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως καὶ ὁμοῦ μᾶς προσήλθομεν εἰς τὴν αἵθουσαν ταύτην διὰ νὰ παραστήμεν εἰς τὴν ἐπίσημον πρὸς Ὑμᾶς ἐπίδοσιν τοῦ Ψηφίσματος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, ἀνακηρυχθέντα ἰσόδιον ἐπίτιμον Πρόεδρον τῆς Αἰσθανόμεθα ἐνθουσιασμόν καὶ ὑπερηφάνειαν διὰ τὴν ἀνακήρυξιν σας αὐτὴν, ὁμοθυμῶ ἀποφάσει ὅλων μας.

Προσήλθομεν, προσέτι, εἰς τὴν αἵθουσαν ταύτην διὰ νὰ ἐκδηλώσωμεν τὰ αἰσθήματα τῆς ἐκτιμῆσεως καὶ τῆς ἀγάπης μας πρὸς τὸν συνάδελφον καὶ ἐκλεκτὸν Πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως μας, καθηγητὴν κ. Στρατὴν Ἀνδρεάδην.

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Ἀκολουθῶς ὠμίλησεν ὁ Ἀντιπρόεδρος τῆς 'Ενώσεως κ. Ἀλκιμος Γράτσος, ὁ ὁποῖος καὶ ἐπέδωκε μετὰ τὸν εἰς τὸν Πρόεδρον αὐτῆς Καθηγητὴν κ. Στρατὴν Ἀνδρεάδην. Ὁ κ. Γράτσος εἶπε τὰ ἑξῆς:

«Ἐξοχώτατε Κύριε Πρωθυπουργέ,

Ἡ παρουσία Ὑμῶν εἰς τὰς ἐκάστοτε ἐκδηλώσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐφοπλισμοῦ μᾶς περιποιεῖ πάντοτε ἐξαιρετὸν τιμὴν, ἀλλ' ἡ σημερινὴ συμμετοχὴ σας εἰς τὴν συγκέντρωσιν μᾶς πληροῖ τὰς καρδίας ὅλων μας μὲ πολλὴν χαρὰν.

Ἡ συγκέντρωσις μᾶς αὕτῃ, γενομένη ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐγκαίνιων τοῦ νέου κτιρίου τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, παρέσχε εἰς ὅλους μᾶς τὴν βαθειὰν ἱκανοποίησιν νὰ ἐκφράσωμεν πρὸς Ὑμᾶς τὴν εὐγνωμοσύνην μᾶς διὰ τὴν σπουδαίαν καὶ σταθερὰν συμ-

Γνωρίζομεν, ὅπουδήποτε τῆς γῆς καὶ ἂν αἱ ἐπαγγελματικαὶ μᾶς ἀνάγκαι μᾶς καλοῦν, ὅτι τόσον ἐπὶ τῶν ἀτομικῶν μας, ὅσον καὶ ἐπὶ τῶν γενικωτέρων ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ἀγρυπνεῖ καὶ συμπαρίσταται μὲ ἀπαράμιλλον ἐνδιαφέρον ὁ διακεκριμένος ἡγέτης τῆς Ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας.

Ἦδη, διὰ τῆς πλέον προσφάτου, ἀλλ' οὐχὶ καὶ ἐλαχιστοτέρας, πρωτοβουλίας αὐτοῦ, καὶ διὰ τῶν προσωπικῶν προσπαθειῶν καὶ ὁλικῶν προσφορῶν του, ἐπριοίκισε τὴν Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν διὰ μιᾶς εὐπρεπεστάτης νεομήτου στέγης.

Ἡ πανηγυρικὴ ὁμόφωνος ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ενώσεως ὅπως, ἐξ ἀφορμῆς καὶ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἐγκαίνιων τοῦ νέου κτιρίου αὐτῆς, κοπῇ καὶ ἀπονεμηθῇ εἰς τὸν Πρόεδρον τῆς μητρὸς ἐπαγγελματικῆς Ὀργανώσεως ἀναγνωριστικὸν μετᾶλλιον, ἐκφράζει τὴν ὁμόθυμον ἀπόφασιν ὅλων τῶν μελῶν αὐτῆς, ὡς καὶ τῶν μελῶν καὶ τῆς Διοικήσεως τῆς ἐν Λονδίῳ Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας.

Θεωροῦμεν τὴν παρουσίαν στιγμὴν ὡς τὴν πλέον κατάλληλον εὐκαιρίαν ἵνα προσφέρωμεν, εἰς συμβολικὴν ἀναγνώρισιν τῶν ἀνεκτιμῆτων ὑπηρεσιῶν, τὰς ὁποίας, πρωτοπόρος πάντοτε, προσφέρει πρὸς τὸν ἐφοπλισμὸν, τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν Ἑλλάδα, ὁ ἐκλεκτὸς συνάδελφος κ. Στρατὴς Ἀνδρεάδης, τὸ μικρόν, ἀλλὰ μετὰ πολλῆς θερμῆς προσφερόμενον, τοῦτο δῶρον.

Ἐξοχώτατε Κύριε Πρωθυπουργέ, Ἐπιθυμῶ νὰ σὰς εὐχαριστήσω ἐξ ὅλης καρδίας, προσωπικῶς καὶ ἐξ ὀνόματος τῶν συναδέλφων Ἐφοπλιστῶν, διότι διὰ τῆς παρουσίας Ὑμῶν καὶ τῶν ἐκλεκτῶν ἐν τῇ Κυβερνήσει συνεργατῶν σας, ἐτίμησατε τὸν Πρόεδρον τῆς ἐπαγγελματικῆς Ὀργανώσεώς μας καί, ἐν τῷ προσώπῳ αὐτοῦ, ὁλόκληρον τὸν Ναυτιλλόμενον Κόσμον τῆς Ἑλλάδος.

παράστασιν, τὴν ὁποίαν παρέχετε πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, καὶ νὰ ἐπιδώσωμεν πρὸς Ὑμᾶς, διὰ τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενώσεως, τὸ ψήφισμα τῆς Τακτικῆς Συνελεύσεώς μας, ἀνακηρυχθῆσας Ὑμᾶς ἐπίτιμον Πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως, εἰς ἐπίσημον ἀναγνώρισιν τοῦ ἐξόχου ἔργου σας.

Ἐξ ἄλλου, ἡ συγκέντρωσις μᾶς αὕτῃ, μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκφράσωμεν πρὸς τὸν Πρόεδρον τῆς 'Ενώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, Καθηγητὴν κ. Στρατὴν Ἀνδρεάδην, τὰ αἰσθήματα τῆς μεγάλης ἀγάπης καὶ τῆς βαθείας πρὸς αὐτὸν ἐκτιμῆσεώς μας.

Ἐπιτρέψατέ μοι, Ἐξοχώτατε Κύριε Πρωθυπουργέ, νὰ ἀναμνησθῶ ἐν μεγίστῃ συντομίᾳ τῶν προσφορῶν τοῦ ἀγαπητοῦ μας συναδέλφου.

Ὁ Πρόεδρός μας εἶναι ἐπιφανὲς τέκνον παραδοσιακῆς οἰκογενείας Χίων Ἐφοπλιστῶν, προικισμένος δι' ἐντόνου ναυτικοῦ βιώματος. Ἐφοπλιστὴς εὐρείας ἐπιφανείας ἔχει, πρὸ πολλοῦ, προεκτείνει τὴν ἀκμάειν δρᾶσιν τοῦ πολὺ πέραν τῶν ἀτομικῶν τοῦ ἐφοπλιστικῶν στόχων καὶ διαπρέπει εἰς τὸν χῶρον τῆς ὑπηρετήσεως τῶν γενικῶν —ναυτιλιακῶν, οικονομικῶν καὶ ἐθνικῶν— συμφερόντων.

Εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ὁ Καθηγητὴς κ. Στρατὴς Ἀνδρεάδης ἔθεσεν ἑαυτὸν εἰς τὴν διακονίαν τῶν κοινῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων καὶ τῆς γενικωτέρας ναυτιλιακῆς μας προσπάθειας.

Κληθεῖς, πρὸ εἰκοσαετίας καὶ πλέον, νὰ ἀναμιχθῇ εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς 'Ενώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἐξελέγη Ἀντιπρόεδρος καί, ἀπὸ δωδεκαετίας, Πρόεδρος αὐτῆς. Χάρis εἰς τὴν δραστηριότητά, τὴν διορα-

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, LONDON E. C. 3
ADD. TELEPHONE NO. ROYAL 6401 (10 LINES)
TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΣ

ΚΟΥ ΡΟΔΟΛΦΟΥ ΔΕΝΤΕ

ΓΝΩΣΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΚΑΤΑΡΤΙΣΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

τικότητα και τὰς ἐξόχους ικανότητάς του, ὁ Καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης κατώρθωσε νὰ υπερπηδήσῃ δυσυπερήβλητα ἐμπόδια καὶ νὰ γεφυρώσῃ τὸ χάσμα, τὸ ὁποῖον, ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐδίχαζε τὰς τάξεις τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυτικῶν.

Πρὸ 21 ἐτῶν ἐπέτυχε νὰ υπογράψῃ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν Συλλογικὴν Σύμβασιν, δι' ἐλευθέρων καὶ ἀπ' εὐθείας διαπραγματεύσεων. Ἐκτοτε συνήφθη σειρὰ ὅλη Συλλογικῶν Συμβάσεων, μετὰ τὴν υπογραφήν ἐκάστης τῶν ὁποίων, οἱ δεσμοὶ τῶν δύο παραγόντων, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, ἀπέβαινον διαρκῶς στενότεροι καὶ φιλικότεροι. Εἶναι δὲ θεμελιώδους σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἡ φιλικὴ ἀτμόσφαιρα καὶ ἡ ἀγαθὴ συνεργασία μεταξὺ Ναυτικῶν καὶ Ἐφοπλιστῶν. Προσέτι, ὡς Ἀντιπρόεδρος τῆς Ἐνώσεώς μας, ἀπεδύθη ὁ Καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης εἰς τὴν προσπάθειαν νὰ ἀποκτήσῃ αὕτη ιδιόκτητον στέγην καὶ νὰ παύσῃ νὰ ἐγκλωβίζεται εἰς μισθίους χώρους. Ἐντὸς βραχυτάτου διαστήματος, ἐν ἔτει 1953, ἐπέτυχε νὰ παρακάμψῃ πᾶσαν δυσχέρειαν καὶ νὰ ἐξεύρῃ καὶ τὸ ἀκίνητον καὶ τὸ τίμημα ἀγορᾶς αὐτοῦ.

Πρὸ δύο ἐτῶν εἶχε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς ἀνεγέρσεως εἰς τὴν θέσιν τοῦ παλαιοῦ ἐνὸς νέου καλαισθητοῦ οἰκοδομηματος. Ἡμεῖς, οἱ ὁποῖοι ἔχομεν τὴν τιμὴν καὶ τὴν εὐχαρίστησιν νὰ εἴμεθα στενοὶ συνεργάται αὐτοῦ, γνωρίζομεν καλῶς εἰς ποίους κόπους ὑπεβλήθη καὶ διὰ ποίων ὕλικων θυσιῶν καὶ προσφορῶν ἐπεδαρύνθη ὁ Πρόεδρος μας διὰ νὰ ὑπερῃφανεῖται σήμερον διὰ τὸ ὠραῖον νέον κτίριον τῆς Ἐνώσεώς μας.

Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀπαριθμηθοῦν ἐδῶ αἱ πολλαπλᾶ καὶ πολὺτιμοι ὑπηρεσίαι τὰς ὁποίας προσέφερεν ὁ Καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης εἰς τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Ἀρκοῦμαι, λοιπόν, νὰ ἀναφέρω μόνον ὅτι οὗτος εἶναι πρωταγωνιστὴς εἰς προσπάθειάν μας ἐν τῇ

Ἐνώσει, εἰς τὴν καθόλου ναυτιλιακὴν μας προσπάθειαν.

Ἡμεῖς δὲ εἴμεθα ὑπερήφανοι, διότι ὁ ἀνὴρ μετὰ τὴν Πανναυτιλιακὴν ἀποστολὴν, μετὰ τὴν Πανελλήνιον ἐθνικὴν δράσιν καὶ τὴν Διεθνή ἀκτινοβολίαν, εἶναι Ἕλλην Ἐφοπλιστὴς.

Ἐπιτρέψατέ μου, Ἐξοχώτατε Κύριε Πρωθυπουργέ,

Ὅπως προσφέρω τὸ χρυσοῦν τοῦτο με-

τάλλιον, τὸ ὁποῖον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεώς μας μετ' ἐνθουσιασμοῦ ὁμοφωνίᾳ ἀπεφάσισεν, ὅπως κοπῇ καὶ ἀπονεμηθῇ εἰς τὸν Καθηγητὴν κ. Στρατῆν Ἀνδρεάδην, Πρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὡς ἐλαχίστην ἐνδειξὴν ἀνθ' ὅσων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, τοῦ Ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς Ἐνώσεως πλουσιοπαρόχως καὶ ἀκαμάτως προσφέρει.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ ΤΟΥ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Μετὰ τὴν ἀπονομὴν τοῦ μεταλλίου ὁ κ. Ἀνδρεάδης ἀπευθυνόμενος πρὸς τὸν Πρωθυπουργὸν καὶ τοὺς παρισταμένους εἶπε τὰ ἑξῆς :

«Ἐκ βάθους καρδίας εὐχαριστῶ τοὺς ἐν τῇ Διοικήσει τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν συναδέλφους διὰ τὴν, βαθύτατα συγκινητικὴν, ἐκδήλωσιν τῶν πρὸς ἐμὲ αἰσθημάτων ἀγάπης καὶ φιλίας. Καὶ διὰ τὴν μεγίστην προσγενομένην μοι τιμὴν ἀπονομῆς μεταλλίου, εἰς ἀναγνώρισιν τῶν ἐν τῇ Ἐνώσει προσπαθειῶν μου.

Ἰδιαιτέρως εὐχαριστῶ, ἐγκαρδίως, τὴν Α.Ε. τὸν Πρωθυπουργὸν κ. Γεώργιον Παπαδόπουλον, διὰ τοὺς τιμητικοὺς λόγους, τοὺς ὁποῖους εὐηρεστήθη νὰ εἴπῃ διὰ τὴν προσπάθειάν μου.

Ἐκφράζω, θερμὰς τὰς εὐχαριστίας μου πρὸς τοὺς ἐκλεκτοὺς συναδέλφους μου καὶ φίλους, τὸν Πρόεδρον τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας κ. Ἰωάννην Κουλουκουνητὴν, καὶ τὸν Ἀντιπρόεδρον τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀλκιμον Γράτσον, δι' ὅσα ἐπαινετικά δι' ἐμὲ —τόσον φιλικὰ καὶ τιμητικά— ἀνέφεραν. Διὰ τῶν λόγων τῶν αὐτῶν διεδήλωσαν τὴν ἀγάπην καὶ φιλίαν των, διὰ τὰς ὁποίας εἶμαι ἰδιαίτερος εὐτυχὴς καὶ ὑπερήφανος.

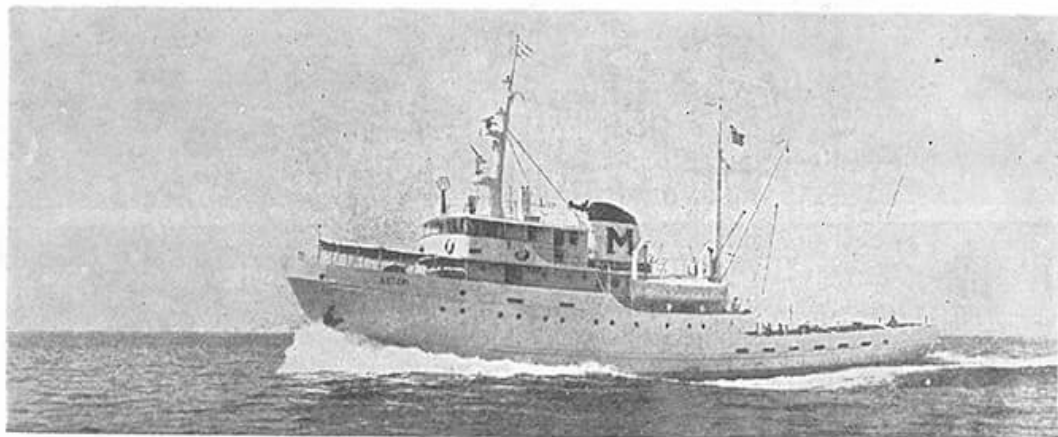
Εἶμαι εὐτυχὴς καὶ ὑπερήφανος διὰ τὴν

ἀγάπην καὶ φιλίαν τῶν ἐν τῇ Ἐνώσει συναδέλφων μου. Αὐτὰ τὰ αἰσθήματα μὲ ἐνίσχυσαν πάντοτε καὶ μὲ ἐνδυναμώνουν, ἀνὰ πᾶν βῆμα, καθιστώντα στενὴν καὶ ἀποδοτικὴν τὴν συνεργασίαν μας.

Ὅ,τι ἔχει ἐπιτευχθῇ εἰς τὴν Ἐνωσιν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὀφείλεται εἰς τὴν θερμὴν συνεργασίαν αὐτὴν, καθὼς καὶ εἰς τὴν στενὴν συνεργασίαν μετὰ τοὺς συναδέλφους τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Λονδίνου. Εἰς τὴν συνεργασίαν, λοιπόν, αὐτὴν ὀφείλεται πᾶς ἐπαινος καὶ πᾶσα τιμὴ. Καὶ ὅ,τι εἰς τὴν Ἐνωσιν ἐπιτευχθῇ εἶναι συλλογικὸν ἔργον τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὴν ὁλότητα τῶν ἐν τῇ Ἐνώσει συναδέλφων, ἀνήκει ἡ τιμὴ τῶν ἐπιτευγμάτων μας. Διὰ τοῦτο —ἐκφράζων καὶ πάλιν τὴν συγκίνησιν καὶ τὰς εὐχαριστίας μου διὰ τὰς τιμητικὰς πρὸς ἐμὲ ἐκδηλώσεις— ἐπιθυμῶ νὰ τονίσω ὅτι, δι' ἐμοῦ, τιμᾶται ἡ καρποφόρος καὶ στενὴν συνεργασία καὶ προσπάθεια ὅλων τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Ἐγκάρδιαι αἱ εὐχαριστίαι μου ἀπευθύνονται πρὸς ὅλους ὑμᾶς, τοὺς ἐκλεκτοὺς προσκεκλημένους, τιμήσαντας τὴν σημερινὴν συγκέντρωσιν μας, τὴν ὁποίαν ἐλάμπρυνε, διὰ τῆς παρουσίας του, ἡ Α.Ε. ὁ Πρωθυπουργὸς κ. Γεώργιος Παπαδόπουλος καὶ οἱ ἐξοχοὶ ἐν τῇ Ἑθνικῇ Κυβερνήσει συνεργάται του».

ΕΚΤΟΣ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ



Τὸ ἰσχυρότερον (3500 HP) καὶ πλέον σύγχρονον (κατασκευῆς Σεπτεμβρίου 1970) ναυαγσωστικὸν /ρυμουλκὸν «ΑΣΤΕΡ» σταθμεῖον εἰς τὰ ἑλληνικὰ χωρικά ὕδατα.

ΛΟΥΚΑΣ Γ. ΜΑΤΣΑΣ

Ναυαγιαίρεσεις - Ρυμουλκήσεις
35/39 Ἀκτὴ Μιαούλη - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
TELAD : "LIMINSHIP" - PIRAEUS
TELEX : 212250 LGM GR

Τηλέφωνα γραφείων:
4520.132, 4520.084, 4520.128
Κατὰ τὰς μὴ ἐργασίμους ὥρας:
8946.107, 8028.592, 998.371,
& 4513.890

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

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

TELEX : 884723

TELAD : "LUMATSHIP" - LONDON

TELEPH : 283 - 2799 & 283 - 1755

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD
Near Piraeus, GREECE



SHIPBUILDERS AND SHIPREPAIRERS



THE SHIPBUILDING PROGRAMME

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

OFFICES AT HOME & ABROAD

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

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

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

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

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ

Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΤΟΥ κ. ΠΑΥΛΟΥ Θ. ΣΑΡΛΗ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

I. Δύο σημαντικά νομοθετήματα, τεθέντα εν ισχύ κατά το 1971, μετέβαλον ριζικώς την διάρθρωσιν του διοικητικού φορέως της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Διά του ν.δ. 856/71 συνεστήθη το 'Αρχηγείον του Λιμενικού Σώματος έχον ως σκοπόν την διοίκησιν καὶ ἀστυνόμευσιν τῶν λιμένων καὶ ἐμπορικῶν πλοίων, ὡς καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Αἱ λοιπαὶ ὑπηρεσίαι 'Υπουργείου 'Εμπ. Ναυτιλίας (Ναυτική 'Εργασία, Πρόνοια, Μελέται, Ὁκεανοπόρος Ναυτιλία κλπ.) ὑπῆχθησαν ὑπὸ ἐνιαίον διοικητικὸν φορέα, τὴν Γενικὴν Διεύθυνσιν Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς, ἡ στελέχωνται τῆς ὁποίας θὰ γίνῃ σταδιακῶς διὰ πολιτικῶν ὑπαλλήλων ἀντικαθιστῶντων τοὺς λιμενικοὺς ἀξιωματικούς.

Διά του ν.δ. 957/71 εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἀναδιάρθρωσως τῶν 'Υπουργείων καθιερώθη τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Αἱ ὑπηρεσίαι αὐτοῦ, ὡς αὐταὶ εἶχον στεγανῶς διαμοιρασθῆ διὰ του ν.δ. 856/71 μεταξὺ τοῦ 'Αρχηγείου Λιμενικοῦ Σώματος καὶ τῆς Γενικῆς Διευθύνσεως Ναυτιλιακῆς Πολιτικῆς ὑπῆχθησαν ὑπὸ τὸν 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας - Μεταφορῶν - 'Επικοινωνιῶν, ἐξαιρουμένων τῶν Διευθύνσεων Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ Πρόνοιας Ναυτικῶν, αἵτινες ὑπῆχθησαν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εθν. Οικονομίας καὶ Κοινωνικῶν 'Υπηρεσιῶν ἀντιστοίχως.

Διά του ν.δ. 856/71 ὁ ἐνιαῖος φορεὺς τῆς Ναυτιλίας διεσπάσθη, ἐκ τῶν κάτω, καταργηθείσης τῆς στελεχώσεως μεγάλου ἀριθμοῦ ὑπηρεσιῶν τῆς Ναυτιλίας ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ προσωπικοῦ (τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος). Διά του ν.δ. 957/71 ἡ διάσπασις ὠλοκληρώθη ἐκ τῶν ἄνω.

Πρὸ πάσης ὅμως κριτικῆς τῶν ἄνω κυβερνητικῶν μέτρων εἶναι ὠφέλιμον νὰ ἐπιναλαβῶμεν ὁρισμένα ἐξ ὀρισμῶν χαρακτηριστικά, ἰδιομορφίας, ἂν θέλετε, τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Πρῶτον, ἡ ποντοπόρος ναυτιλία μας κατ' ἐλάχιστον ἀπασχολεῖται εἰς ἐθνικὰς μεταφοράς, δηλαδὴ εἰς μεταφοράς ἐξ 'Ελλάδος ἢ πρὸς 'Ελλάδα. Τὰ ποντοπόρα πλοία μας εὐρίσκουν ἀπασχόλησιν εἰς τὸν διεθνή στίβον, ὁ δὲ βαθμὸς τῆς ἀπασχολήσεως καὶ ἡ εἰς ὅκον ἀνάπτυξιν τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας εἰς μέγα βαθμὸν ἐξαρτᾶται ἀποκλειστικῶς ἐκ τῆς συναγωνιστικότητος πρὸς τὰς ναυτιλίας ἄλλων χωρῶν.

Τὴν συναγωνιστικότητα τοῦ ποντοπόρου πλοίου βοηθεῖ ἡ δύναμις νὰ βοηθήσῃ τὸ κράτος διὰ τῆς χαμηλῆς φορολογίας, τῆς ἀρτίας ἐκπαιδεύσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς διατηρήσεως τῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, τῆς παροχῆς ἐπαρκῶς προεξέτασης προστασίας καὶ ἄλλων παρεμφερῶς φύσεως μέτρων.

Δεύτερον, ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ναυτιλία διασφαλίζουσα τὰς συγκοινωνίας μεταξὺ ἡπειρωτικῆς καὶ νησιωτικῆς 'Ελλάδος, ἔχει χαρακτηριστικὰ συγκοινωνιακὸν, καὶ εἰς τὸν κατὰ βῆμα ἐπὶ χειρὶς κοινῆς ὠφελείας. 'Επομένως ἡ ἐπέμβασις τοῦ Κράτους εἰς τὰ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς καὶ ἡ μέριμνα δι' αὐτήν, ἀφ' ἑνὸς ἔχουσα τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ κοινού, εἶναι εὐρεία καὶ πολυσχιδῆς ἐκτεταμένη εἰς πλείστα θέματα.

Τρίτον, οἱ λιμένες, ἡ ναυτικὴ πίστις, ἡ θαλασσία ἀσφάλισις, ἡ κατασκευαστικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία πλοίων, εἰναι τομεῖς τῆς 'Εθνικῆς μας Οικονομίας οἱ ὅποιοι τελοῦν μὲν ἐν ἀμέσῳ ἐξαρτῶνται πρὸς

τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ ἀποτελοῦν τὴν ὑποδομὴν αὐτῆς ἐπηρεάζοντες ταύτην καὶ ἐκ ταύτης ἐπηρεαζόμενοι πλὴν ὅμως κείνται ἐκ τῆς αὐτῆς. Λ.χ. αἱ πρὸς τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν πιστοδοτικαὶ διευκολύνσεις εἶναι θέμα πού ἐνδιαφέρει ἀμεσῶτα τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν, ἀλλὰ δὲν εἶναι θέμα τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τέτατον, ἐν πολέμῳ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἀποκτᾷ αὐτομάτως κεφαλαιώδη σημασίαν διὰ τὰ ἐμπόλεμα ἔθνη, ἡ διευθύνσις καὶ ὁ ἐλεγχος αὐτῆς περιέρχονται εἰς κρατικὰ ὄργανα, αὕτη «στρατιωτικοποιεῖται». Ἡ 'Ελληνικὴ 'Εμπορικὴ Ναυτιλία δὲν ἀποτελεῖ ἐξαιρέσιν τοῦ ἄνω κανόνος. Αὕτη μὲ τὰς χιλιάδας τῶν πλοίων τῆς καὶ τὰς χιλιάδας τῶν ἐπ' αὐτῶν ὑπηρετούντων 'Ελλήνων ναυτικῶν ἀποτελεῖ ἴσως τὴν πλέον οὐσιαστικὴν καὶ πλέον πολυτίμητον εἰσφορὰν τῆς 'Ελλάδος πρὸς τὴν 'Ατλαντικὴν Συμμαχίαν. 'Εν περιπτώσει ἐπομένως πολέμου ὑπάρχουν διὰ τὴν 'Ελληνικὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν προβλήματα κινητοποιήσεως καὶ συντονισμοῦ κινήσεων τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων, ἐλέγχου καὶ ἐποπτείας τῶν πληρωμάτων, ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων κ.τ.λ.

II. Πᾶσα μεταβολὴ ἢ ἀναδιάρθρωσις τοῦ κρατικοῦ μηχανισμοῦ μοναδικὸν σκοπὸν ἔχει τὴν βελτίωσιν τῶν παρεχομένων ὑπηρεσιῶν πρὸς τὸ 'Ἔθνος καὶ τοὺς πολίτας μεμονωμένως καὶ ἐκ τοῦ λόγου αὐτοῦ μόνον δικαιολογεῖται. Δι' αὐτὸ τὸ διοικεῖν εἶναι κατ' ἐξοχὴν τέχνη πρακτικὴ, ἡ δὲ φύσις καὶ ἡ ἐκτασις τῶν διοικητικῶν μεταρρυθμίσεων προσδιορίζεται ἐκ τῆς ἐνδελεχοῦς προτεράς σταθμίσεως καὶ συγκρίσεως τοῦ σκοποῦμένου ἀποτελέσματος πρὸς τὰς συνεπείας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν σχεδιαζομένων μεταρρυθμίσεων εἰς ἄλλους τομεῖς.

Τὰς ἄνω ὀρθολογικὰς ἀρχὰς ἐφῆρμοσε καὶ ἐφαρμόζει μὲ συνέπειαν καὶ ἐπιτυχίαν ἡ 'Επανάστασις τῆς 21ης 'Απριλίου εἰς ὅλας τὰς τῶν ὄντι ριζοσπαστικὰς μεταβολὰς τῆς κρατικῆς μηχανῆς.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι τὸ πρὸ τοῦ α.ν. 856/71 καθεστῶς ἦτο ἰδιόρρυθμον οὐχὶ μόνον ἐκ τοῦ ὅτι εἰς τὸ 'Υ.Ε.Ν. ὑπῆρχον ὑπηρεσίαι ὅλως διαφόρου ὕψους καὶ σκοποῦ (ἀστυνομικαί,

στρατιωτικαί, πολιτικαί) ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ ὅτι αἱ ὑπηρεσίαι αὐταὶ ἐστελεχοῦντο ὑπὸ προσωπικοῦ μίας προελεύσεως, τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

'Αλλ' ἡ ἰδιόμορφος αὕτη συγκρότησις τοῦ διοικητικοῦ φορέως τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ὁποίαν κατελήξαμεν κατόπιν πολυετῶν πειραματισμῶν, καθ' ὁμολογίαν πάντων, ἀπέδωκε καὶ ἐπέτυχεν εἰς τὴν πράξιν καὶ ἐξυπηρέτησεν ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ καὶ ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἐλληνικῆς πραγματικότητος τὴν Ναυτιλίαν. 'Αφοῦ λοιπὸν αἱ θεραπεύσουσι τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας κρατικαὶ ὑπηρεσίαι ἀπέδιδον, ἀνάγκη ἐκ βῆθρων ἀναδιάρθρωσεως αὐτῶν δὲν ὑφίστατο.

Ταῦτα ὡς γενικαὶ σκέψεις. Εἰδικώτερον ἐπὶ τῆς θεσπισθείσης διοικητικῆς μεταρρυθμίσεως παρατηροῦμεν τὰ ἑξῆς:

α) Ὁ περιορισμὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς καθήκοντα καθαρῶς ἀστυνομεύσεως πλοίων καὶ λιμένων, δημιουργεῖ σειρὰν ὅλην προβλημάτων τὰ ὁποῖα δὲν βλέπομεν πῶς εἶναι δυνατόν νὰ λυθοῦν.

Πρῶτον, ὑφίσταται πρόβλημα εὐρέσεως ἱκανοῦ καὶ πεπειραμένου προσωπικοῦ πρὸς πληρῶσιν τῶν πολιτικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ παλαιοῦ 'Υ.Ε.Ν. εἰς ὅλους τοὺς βαθμοὺς τῆς ἱεραρχίας. Δὲν πρέπει δὲ νὰ διαφεύγῃ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀπόδοσις τῶν ἄνω ὑπηρεσιῶν ὑπῆρξε καὶ εἶναι εἰσέτι ὑψηλὴ ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα.

Δεύτερον, ὡς ἐκ τῆς συνεχοῦς ἐναλλαγῆς καθηκόντων ἀστυνομικῶν καὶ στρατιωτικῶν πρὸς καθήκοντα πολιτικῆς διοικήσεως τὰ στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀπέκταν καθολικὴν καὶ εἰς βάθος γνῶσιν τῶν ποικίλης φύσεως θεμάτων τῆς ναυτιλίας. Τοῦτο δι' ἡμᾶς ἦτο οὐσιώδες πλεονέκτημα οὐχὶ μόνον διότι ἐκ τῆς στενῆς ἀλληλοεξαρτήσεως τῶν θεμάτων τῆς ναυτιλίας ἐδοῦντο εἰς τὴν ὀρθὴν λύσιν τῶν ἐκάστοτε ἐιδικῶν προβλημάτων, ἀλλὰ καὶ διότι προητοίμαζεν καὶ ἐξεπαίδευε τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, διὰ τὴν κινητοποίησιν τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας εἰς περιπτώσιν πολέμου.

Τὸ Λιμενικὸν Σῶμα, ἀποξενούμενον τῶν προβλημάτων τῆς ὠκεανοπόρου Ναυτιλίας, πολὺ φοβούμεθα ὅτι δὲν θὰ εἶναι εἰς θέσιν οὔτε νὰ σχεδιάσῃ καλῶς τὴν πολεμικὴν κινητοποίησιν, οὔτε νὰ ἐκτελέσῃ καλῶς ταύτην διὰ τῶν εἰς 'Ελλάδα καὶ τὸ ἐξωτερικὸν περιφερειακῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ. 'Υπενθυμίζομεν ὅτι πρόκειται περὶ Ναυτιλίας τῆς τάξεως τῶν 15.000.000 κ.ο.χ. περίπου, ποικίλης συνθέσεως (δεξαμενόπλοια, ὑπερωκεάνια, μικτὰ κάρριερ κ.τ.λ.), ἐπληθύνουμένης ὑπὸ χιλιάδων 'Ελλήνων ναυτικῶν, τὰ δὲ προβλήματα συντονισμοῦ κινήσεως τῶν πλοίων, ἐξυρρέσεως πληρωμάτων καὶ ἐξασφαλίσεως τῆς πειθαρχίας εἰς τὰ πλοία ἐν καιρῷ πολέμου, εἶναι ἀκανθώδη, ὡς ἡ πείρα τοῦ Β' Παγκοσμίου Πολέμου ἀπέδειξε.

β) Ὡσαύτως προβλήματα δημιουργεῖ ἡ ὑπαγωγή τῆς Ναυτικῆς 'Εργασίας εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εργασίας. Ἡ δοθεῖσα λύσις ἔχει βεβαίως ὑπὲρ αὐτῆς ἐν λογικῶν ἐπιχειρήματα. 'Αφοῦ δηλαδὴ πάντα τὰ θέματα τῆς ἐξηρημένης ἐργασίας, ὑπάγονται εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εργασίας διατῖ, κατ' ἐξαιρέσιν, ἡ ναυτικὴ ἐργασία νὰ εἶναι τοῦ κλίματος τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ 'Επικοινωνιῶν; Ὅπως τὰ θέματα τῶν ἐργατοὑποκαλλήλων τῆς Βιομηχανίας δὲν ὑπάγονται εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Βιομηχανίας οὕτως καὶ ἡ ναυτικὴ ἐργασία, ὡς σχέσις ἐξηρημένης ἐργασίας, δὲν ἔχει θέσιν εἰς τὸ 'Υ.Ν.Μ.Ε.

'Εν τούτοις, ἡ δοθεῖσα λύσις παρῆδε οὐ-

SHIPBROKERAGE-SHIPPING

HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES

BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: CEDPA 1838

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 329915 - 327906

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

σιώδεις ιδιομορφίας του ναυτικού επαγγέλματος οι οποίοι επέβαλλαν όπως ο τομέας της ναυτικής εργασίας μη φύγει της στέγης του νεοσυστάτου Υ.Ν.Μ.Ε.

Εν πρώτοις οι ναυτικοί δεν είναι εργατο-υπάλληλοι υπό την παραδεχόμενη του όρου έννοια. Ούτε κατά την κείμενη νομοθεσία διακρίνονται εις αξιούκους, υπαξιούκους και ναύτας, φέρουν στολήν και διακριτικά καθοριζόμενα υπό του Κράτους (και όχι υπό της επιχειρήσεως), ένδειαίνονται εντός του πλοίου και υπόκεινται εις ίδιον ποινικόν και πειθαρχικόν καθεστώς. Ωσαύτως ο Πλοίαρχος έχει ευρέα πειθαρχικά δικαιώματα επί του πληρώματος, τηρεί ποινολόγιον, και άσκει καθήκοντα δημοσίου λειτουργού, ών άνακριτικός υπάλληλος και ένεργών προανάκρισιν επί πάσης άξιοποιού πράξεως τελειώσεως ύφ' οιοδήποτε επί του πλοίου του. Τέλος εν περιπτώσει πολέμου, οι ναυτικοί είναι στρατιώται τών πρόσω, μαχόμενοι και κινδυνεύοντες ως οι λοιποί στρατευμένοι, υπό την ιδίαν αύτών σημαίαν του Έμπορικού Ναυτικού.

Είναι κατάδηλον, επομένως, ότι η ναυτική εργασία δεν έχει θέσιν εις τό Έγυπουργείον Έργασίας. Αύτη πρέπει εν ειρήνι και έν πολέμω να τελή υπό τόν άμεσον έλεγχον και έποπτείαν του Λιμενικού Σώματος, όπερ διά τών εις την ξένην προξενικών λιμεναρχείων έξακολουθεί και σήμερα να επιλαμβάνεται παντός ναυτεργατικού θέματος και φέρει επίσης την εύθυνον της εκπαιδεύσεως τών πληρωμάτων του έμπορικού στόλου.

Ταύτα δέ άνεξαρτήτως της έξ ιστορικών λόγων ανάγκης συνεχίσεως της ύπαγωγής του κλάδου τών ναυτικών μας υπό καθεστώς ιδιομορφον μέν, ούχ ήττον όμως σύμφωνον πρός την αίματοβαμμένην ιστορίαν του Έμπορικού μας Ναυτικού, από τών χρόνων της επανάστασεως, τών τρομερών δύο παγκοσμίων πολέμων, μέχρι τών προσφάτων έπεισοδίων της Βεγγάλης.

γ) Τό επιχείρημα ότι τα πλοία είναι μεταφορικά μέσα, έκτελούντα συγκοινωνίας και μεταφοράς και επομένως δέον να υπαχθούν όμοι μετ' τών χερσαίων και άεροπορικών μέσων μεταφοράς εις κοινόν διοικητικόν φορέα, άπετέλεσε, ύποβόητομεν, τόν κύριον δικαιολογητικόν λόγον της υπαγωγής τών υπηρεσιών της Ναυτιλίας εις τό νέον Έγυπουργείον Ναυτιλίας, Μεταφορών και Έπικοινωνιών.

Τό άνω επιχείρημα ένέχει λογικήν και έν πολλοίς είναι άληθές. Καθ' ήμάς όμως, τό κριτήριον της ένοποιήσεως τών υπηρεσιών θα έδει να τεθή επί άλλης βάσεως, δηλονότι του όμοιοειδούς ή παρεμφερούς τών προβλημάτων τα όποία θα κάλ'ηται έκάστοτε να επιλύσ'η ό κοινός διοικητικός φορέας. Έρωτάται δέ: Τά προβλήματα ή τά θέματα της Ναυτιλίας είναι όμοια ή είναι συγγενή πρός τα τοιαύτα τών χερσαίων και τών άεροπορικών συγκοινωνιών;

Νομίζομεν όχι, όσον άφορ'η την ποντοπόρον Ναυτιλίαν.

Έν'ω ή άκτοπλοϊκή Ναυτιλία, έχουσα έντονον συγκοινωνιακόν χαρακτήρα και προβλήματα παρεμφερή πρός εκείνα τών λοιπών συγκοινωνιακών μέσων, έχει θέσιν υπό έν κοινόν Έγυπουργείον Μεταφορών, τούναντίον ή ποντοπόρος Ναυτιλία άποτελεί ξένο σώμα εις αύτό.

Έπεσημάνθη ήδη, ότι η ποντοπόρος Έλληνική Ναυτιλία δεν είναι «συγκοινωνική» υπό την έννοιαν ότι αύτη άπασχολείται εις έθνικάς μεταφοράς εις άλλω άσημαντον βαθμόν και ότι κύριον μέλημα του διοικητικού φορέως ως πρός αύτήν είναι έν ειρήνι μέν, ή διατήρησις και βελτίωσις της συναγωνιστικότητός της, της επιδιώξεως της, άν θέλετε, εις τόν διεθνή στίβον, έν πολέμω δέ, ό άποτελεσματικός έλεγχος και ή καθοδήγησις αύτης.

Ειρήσθω ότι η ύπαγωγή έν Μεγάλη Βρεταννία της Ναυτιλίας εις τό Έγυπουργείον Μεταφορών δεν δύναται να άποτελέση επιχείρημα υπέρ της θεσπισθείσης μεταρρυθμί-

σεως, διότι ή χώρα αύτη είχε και έχει άναπτύξει εις λίαν σημαντικόν βαθμόν «συγκοινωνιακήν» ποντοπόρον Ναυτιλίαν λειτουργούσαν διά τακτικών γραμμών και όσων άπαραίτητον, έκ γεωγραφικών και πληθυσμιακών κυρίως λόγων, πρός έξασφάλισιν της άπροσκόπου διακινήσεως τών έμπορευμάτων έκ τών Βρεταννικών Νήσων και πρός αύτάς.

III. Κατά την ήμετέραν γνώμην ή νέα διοικητική μεταρρυθμισις θα έχη δυσμενείς επιπτώσεις επί της Ναυτιλίας μας και ως έκ τούτου πιστεύομεν ότι επιβάλλεται, χάριν κυρίως της ώκεανοπόρου Ναυτιλίας, ή άνασυστάσις του ένισίου και άυτοτελούς διοικητικού φορέως (Έγυπουργείον ή Έγυπουργείον) με τάς αύτάς άρμοδιότητας του παλαιού Υ.Ε.Ν. πλην της έποπτείας και οργανώσεως λιμένων.

Επίσης πρέπει να συνεχισθ'η ή στελέχων εις όλων τών υπηρεσιών Ναυτιλίας έκ του Λιμενικού Σώματος, συνδυαζομένη με αύξησιν τών οργανικών αύτου θέσεων και την λήψιν μέτρων άποσκοπούντων εις την βελτίωσιν της άποδόσεως τών λιμενικών οργάνων και λιμενικών υπηρεσιών ίδιως εις τόν τομέα της άστυνομεύσεως λιμένων και πλοίων. Η άνευ θορύβου συστηματική εργασία εις τόν τομέα αυτόν, ως και εις τό άκτοπλοϊκόν του Πειραιώτου Έγυπουργού κ. Μ. Παπαδογιάννη άποδίδουσα ήδη καρπούς πρέπει να συνεχισθ'η.

Αείποτε γνώμη του γράφοντος ήτο ότι τό Έγυπουργείον Ναυτιλίας δεν θα έπρεπε να έκταθ'η εις τομείς οι όποιοι ναί μέν έχουν άμεσον σχέση πρός την Ναυτιλίαν πλην όμως κείνται έκτός αύτης, ως λιμένες, ναυπηγική βιομηχανία, ναυτική πίστις κ.ο.κ. διά τόν άπλούν λόγον, ότι δεν είχε τά κατάλληλα στελέχη από άπόψεως εκπαιδεύσεως και πείρας διά τόν σκοπόν αυτόν. Η ιδέα ένός Έγυπουργείου Ναυτιλίας ήτο και είναι άπορριπτέα.

Η ύπαγωγή επομένως εις τό παλαιόν Υ.Ε.Ν. της έποπτείας και οργανώσεως λιμέ-

νων νομίζομεν δεν ύπ'ήρξεν εύτυχές μέτρον, διότι προσθέτως και έκτός τών άλλων, συνετέλεσεν εις την σύγχυσιν περί της άληθούς άποστολής ένός Έγυπουργείου Ναυτιλίας της συνοψιζομένης εις δύο μόνον λέξεις: «Πλοία - Πληρώματα».

IV. Έφοπλισταί και ναυτικοί, όφείλουν πάρα πολλά εις την Έπανάστασιν της 21ης Απριλίου. Δεν είναι μόνον ότι ή Έπανάστασις εύρεν μίαν Ναυτιλίαν τών 7.500.000 κόνων, την όποιαν διά τών ληφθέντων όρθων μέτρων ύπερεδίπλωσάσεν εις χωρητικότητα. Είναι και ή δημιουργία έλληνικής ναυτασφαλιστικής άγοράς, αί συνεχώς όγκούμεναι χρηματοδοτήσεις τών Έλληνικών Τραπεζών πρός την Ναυτιλίαν, ή ίδρυσις και έκτέτασις ναυπηγείων και ή δημιουργία του Πειραιώς ως μεγάλου έμποροναυτικού κέντρου διεθνούς άκτινοβολίας.

Αλλά εις την Έπανάστασιν όφείλομεν και κάτι άλλο έτι σπουδαιότερον. Διά πρώτην φοράν διά τό στόματός του κ. Πρωθυπουργού έτέθη επί όρθης βάσεως ό ρόλος της Ναυτιλίας και έξηγήθη ή άληθής σημασία αύτης διά την Έλλάδα και τούς Έλληνες.

Είπεν ό κ. Πρωθυπουργός κατά τό δείπνον της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών της 3ης Μαρτίου 1972 ότι ή σπουδαιότης της Ναυτιλίας μας δεν μετράται έκ της άποδόσεώς της ως κλάδου της καθόλου έλληνικής παραγωγικής δραστηριότητος, άλλ' ότι ή Έλληνική Πατρίς, περισσότερον τών χρημάτων, αποδίδει διά της μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας εις την ύλοποίησιν της ιδέας της Μεγάλης Έλλάδος. Περισσότερον τών χρημάτων ή Έλλάς έχει ανάγκην τών ιστών διά να κυματίξη ή κυανόλευκος άνά τα πέρατα του κόσμου.

Την όρθην ταύτην θεώρησιν του ρόλου της Έλληνικής Ναυτιλίας έξυπηρετεί καλύτερον ό άυτοτελής και ένιαίος διοικητικός φορέας.

ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΑΝΣ
Δικηγόρος

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

Α.Ε. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.479, 477.365, 479.433, 474.273

● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΛΑΣΘΑΛΙΣΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 479.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΘΟΔΙΑ
— ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6-150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 479.433, 474.273, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ΙΛΟΥΣ'Σ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.365, 479.433, 425.371

● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, ΤΕΛΕΧ : 212.544, 212.545, 212.546
ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («ΜΟΥΓΕ» ΠΙΡΑΕΥΣ)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ

Ἀξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Εἶχον τὴν τιμὴν νὰ μετὰσχω τοῦ παρατεθέντος ὑπὸ τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν δειπνοῦ πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ τὴν 3ην τρέχοντος καὶ ἤκουσα μὲ ἐξαιρετικὴν προσοχὴν τὰς παραινήσεις, τὰς ὁποίας ἀπηύθυνεν ὁ κ. Πρωθυπουργὸς πρὸς τὸ ἐκλεκτὸν ἀκρατήριον κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γεύματος τούτου.

Ὁ κ. Πρωθυπουργὸς ἐτόνισεν ἐμφατικώτερον τὴν ἀνάγκην ἀνυψώσεως τῆς κυανολέου εἰς ὅλα τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικότητας πλοία, ὑπεσχέθη δὲ ὅτι ἡ πολιτεία θὰ πράξῃ ὅ,τι τῆς ζητηθῇ ἀπὸ τοῦ ἐφοπλιστῆ, ἀρκεῖ νὰ ἐκπληρωθῇ ὁ σκοπὸς οὗτος.

Οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ τὴν ὀρθότητα τῶν λόγων τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, οἱ ὁποῖοι πηγάζουν ἀπὸ τὸ βαθὺ αὐτοῦ πατριωτικὸν αἶσθημα καὶ ἀποβλέπουν εἰς τὸ νὰ καταστή ἔτι περισσότερον ἔντονος ἡ παρουσία τῆς Ἑθνικῆς μας σημαίας εἰς τοὺς ἀνὰ τὸν κόσμον λιμένας.

Διὰ νὰ καταστή ὅμως τοῦτο ἐφικτὸν — πράγμα πού ἐκ βάθους καρδίας εὐχόμεθα — θὰ πρέπει νὰ ἀρθῶν ὠρισμένα ἐμπόδια. Ἐν ὧσιν δὲ τῆς ἐπιδειχθείσης καλῆς διαθέσεως τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ πρὸς ἄρσιν τῶν ἐμποδίων τούτων, θὰ ἤθελα νὰ ὑπογραμμίσω διὰ τῶν στηλῶν σας δύο πράγματα σοβαρὰ προβλήματα, τὰ ὁποῖα ἐπιλυόμενα ἀσφαλῶς θὰ ὑποβοηθήσουν τὰ μέγιστα τοὺς Ἑλληνας Ἐφοπλιστὰς, νὰ στραφοῦν, κατὰ ἕν σοβαρὸν ποσοστὸν, πρὸς τὸ Ἑθνικὸν νηολόγιον.

Ὅλοι γνωρίζουν ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις δύναται νὰ καταστή ἀποδοτικὴ μόνον ὅταν διαθέτῃ τὴν ἀπαιτούμενην εὐελιξίαν, ἥτις θὰ τῆς ἐπιτρέψῃ τὴν εὐχερῆ ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων, ποὺ δημιουργοῦνται ἀπὸ τὸν ὑφιστάμενον εἰς τὴν ναυτιλίαν ὀξὺν ἀνταγωνισμόν. Ἡ εὐελιξία ὅμως αὕτη παρεμποδίζεται σοβαρῶς ἐκ τῆς μεγάλῃς δυσχερείας πρὸς ἀνεύρεσιν πληρωμάτων. Ἀτυχῶς σήμερον δὲν διατίθενται εἰς τὸν ἀπαιτούμενον αἰσθητὸν οὐδὲ προσφέρονται πάντοτε ὑπὸ τοῦς ὅρους τῆς Ἑλληνικῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως Ἑλλήνες ναυτικοί. Εἶναι ὡς ἐκ τούτου φυσικὸν νὰ στρέφονται οἱ Ἑλληνες πλοιοκτῆται, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των, πρὸς τὰ ἄλλοδαπα πλοία.

Ὑπὸ τὸ νῦν ὑφιστάμενον νομοθετικὸν καθεστῶς, ὅμως, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων ναυτολόγησις ἄλλοδαπῶν ναυτικῶν πέραν τοῦ 1/4 τῆς συνολικῆς συνθέσεως, ὡς ὅτις δὲ Ἑλλην... ἐφοπλιστῆς, εἰς περιπτώσεις ἀδηρίτου ἀνάγκης, ὑπεχρεώθη νὰ ὑπερβῇ τὸ ποσοστὸν τοῦτο, προσφεύγει εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργείου (νῦν Ἑθνικῆς Οἰκονομίας). Ἡ ἔγκρισις ὅμως αὕτη παρένεται μετὰ φειδῶς εἰς λίαν περιορισμένην ἔκτασιν καὶ πολλάκις κατὰ πιν ἀσχετῶν προσπαθειῶν καὶ δικαίως ἀφοῦ ἄλλωστε ἀποτελεῖ ὑπερβάσιν Νομοθετικῆς ἐξουσιοδοτήσεως. Ὅταν μάλιστα μεσολαβῇ Σάββατον ἢ Κυριακὴ ἢ ἄμεσος λήψις τῆς ἐγκρίσεως ταύτης καθίσταται ἀνέφικτος, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν καθυστέρησιν τῶν πλοίων.

Εἰς τὰς χρησιμοποιούμενας ὅμως ξένας σημαίας δὲν ὑφίσταται περιορισμὸς, ὡς πρὸς τὴν ἐθνικότητα τῶν πληρωμάτων. Ὁ ἐφοπλιστῆς οὕτω δὲν ἀντιμετωπίζει τὸ ὡς ἄνω πρόβλημα καὶ παραμένει ἡσυχος ὅτι ἡ ὁμαλὴ λειτουργία καὶ ὁ προγραμματισμὸς τῶν κινήσεων τοῦ πλοίου του δὲν θὰ δια-

ταραχθῇ ἀπὸ τὴν παρέμβασιν τῆς Ἀρχῆς ἐξ ἀφορμῆς τοῦ θέματος τῆς Ἑθνικότητος τῶν πληρωμάτων.

Ἡ ἔλλειψις τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ὅμως ἐμφανίζει διὰ τὸν πλοιοκτῆτην τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἄλλας δυσχερείας. Πρόκειται περὶ τῶν ἐπιβαλλομένων οἰκονομικῶν κυρώσεων, τὰς ὁποίας ἐπιβάλλει τὸ Ν.Α.Τ. εἰς τὰ ἑλληνικὰ πλοία, τὰ ἔχοντα ἑλλειπὴ συνθέσιν. Ὡς γνωρίζετε διὰ κάθε ἑλλείπον μέλος τοῦ πληρώματος ἑλληνικοῦ πλοίου, τὸ Ν.Α.Τ. ἀπαιτεῖ εἴτε νὰ τοῦ καταβάλλεται ὁ μισθός, ὅστις θὰ κατεβάλλετο εἰς τὸ ἑλλείπον οὗτο μέλος διὰ τὰς ἐν πλῶ ἡμέρας, εἴτε νὰ τοῦ καταβάλλωνται αἱ πλήρεις εἰσφοραὶ, αἱ ὁποῖαι θὰ κατεβάλλοντο ἐὰν τὸ πλοῖον δὲν εἶχεν ἑλλειπὴ σύνθεσιν.

Ὑμεῖς, ὡς ἀσχολούμενοι μὲ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν, γνωρίζετε ἀσφαλῶς ὅτι ἡ ὑποχρέωσις αὕτη τῶν πλοίων εἶχεν τεθῇ πρὸ τοῦ τελευταίου πολέμου εἰς ἐποχὴν ἀνεργίας, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν ἐξέυρεσιν ἀπασχολήσεως τῶν ἑλλείπων ναυτικῶν. Σήμερον, μολοντὶ ἐξέλιπεν ὁ κοινωνικὸς οὗτος λόγος, ἐξακολουθεῖ παραμένουσα ἡ ὡς ἄνω διάταξις, ἥτις δὲν ἐξυπηρετεῖ πλέον σκοπιμότητά τινα, πλὴν ἴσως τῆς δημιουργίας προσθέτου ἐσόδου ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ. Ἐρωτᾶται ὅμως

κατὰ πόσον εἶναι λογικὸν νὰ ἐπιβαρύνεται ὁ πλοιοκτῆτης τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου μὲ τὰς προσθέτους αὐτὰς δαπάνας, λόγῳ ἑλλιπούς συνθέσεως, ὅταν ἡ ἑλλειπὴς αὕτη συνθέσις ὀφείλεται, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, εἰς ἀδυναμίαν ἐξέυρεσεως τῶν πληρωμάτων. Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς ὁ πλοιοκτῆτης ἑλληνικοῦ πλοίου μειονεκτεῖ ἐναντί τοῦ συναδέλφου τοῦ πλοιοκτῆτου πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ εἶναι φυσικὸν νὰ ἐπιλέξῃ τὴν ξένην σημαίαν, ὅταν αὕτη, εἰς τὰς περιπτώσεις τῶν πληρωμάτων, ἐμφανίζει μεγαλύτεραν εὐελιξίαν καὶ εὐθηνότερον κόστος. Ὑπὸ τὰς σημερινὰς ἄλλωστε δυσμενεῖς συνθήκας τῆς ναυλαγοράς, ἡ ζημία εἶναι ἡ συνηθεστέρα ἐκβασίς τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ κάθε περιορισμὸς δαπάνης εἶναι ἐπιβεβλημένη εἰς τὸν πλοιοκτῆτην, προκειμένου νὰ καταστή βιώσιμος ἡ ἐπιχειρήσις του.

Κατὰ τὴν γνώμην μου ἐπομένως ἐπέστη ἡ στιγμή νὰ μελετηθῶν σοβαρῶς τὰ ὡς ἄνω δύο θέματα, ἐπιτρεπομένης μεγαλυτέρας ἐλαστικότητος εἰς τὸ θέμα τῆς χρησιμοποίησεως ἄλλοδαπῶν πληρωμάτων καὶ αἰρουμένων τῶν ἀδίκων οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων λόγῳ ἑλλιπούς συνθέσεως, εἴμαι δὲ βέβαιος ὅτι ἐφ' ὅσον συμβῇ τοῦτο παύουν νὰ ὑπάρχουν δύο ἐκ τῶν σοβαρῶν λόγων, οἱ ὁποῖοι ἀναγκάζουν τινὰς τῶν πλοιοκτῆτῶν, νὰ στρέφονται πρὸς τὰς ξένας σημαίας, ἢ ἄρσις τῶν ὁποίων ἐξαρτᾶται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἀπὸ τὴν Πολιτείαν διὰ τῆς ἀναπροσαρμογῆς πεπαλαιωμένων πλέον διατάξεων.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Μετὰ τιμῆς

Γ. ΠΑΤΕΡΑΣ

Πειραιεὺς 9 Μαρτίου 1972

Η “ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ ΛΑΪΝΕΣ”

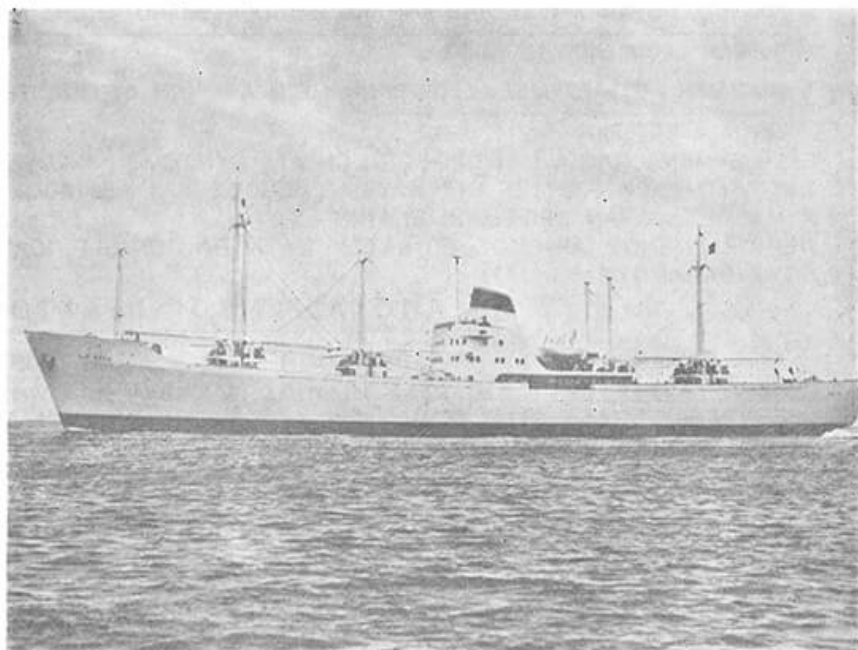
Ἀγαπητὴ Κύριε Κωττάκη,

Ἐσωκλείω φωτογραφίαν τοῦ παραληφθέντος σήμερον παρὰ τῆς εταιρείας μας πλοίου - ψυγείου «Κάπ Ρόκας», τὸ ὁποῖον μετονομαζόμενον εἰς m/v «Δράκων» θὰ νηολογηθῇ εἰς Χίον.

Ὅπως τὰ ἄλλα πλοία τῆς «Μαϊάνδρος Λαΐνες», τὸ δ)π «Δράκων» διαθέτει πᾶσαν δυνατὴν εὐκολίαν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ τῶν λι-

μένων Νοτίου καὶ Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς.

Ψυκτικὸν χωρὸν 268.000 κυβικῶν ποδῶν μὲ ψυκτικὴν ικανότητα μέχρι 30 βαθμῶν Κελσίου ὑπὸ τὸ μηδὲν διαθέτει τὸ δ)π «Δράκων» διὰ τὴν μεταφορὰν καταψυγμένων κρεάτων καὶ ἰχθύων, καθὼς ἐπίσης φροῦτων - λαχανικῶν πάσης φύσεως. Μηχανικῶς ἀερίζομενος χωρὸς 180.000 κυβικῶν ποδῶν μὲ 26 ἀλλαγὰς ἀέρος καθ' ὅραν διατίθεται διὰ γενικὰ φορτία, καθὼς ἐπίσης καὶ δεξαμεναὶ διὰ τὴν μεταφορὰν οἴνων, βρωσίμων ἐλαίων καὶ ὑγρῶν



Τὸ νεοαγορασθὲν πλοῖον - ψυγεῖον «Δράκων»

φορτίων οιασδήποτε φύσεως εις χύμα.

Διά της ανωτέρω αυξήσεως του στόλου της η «Μαϊάνδρος Λάινες Λτδ.» πυκνώνει και σταθεροποιεί τας εκ Πειραιώς προς Νότιον, Ανατολικήν Μεσόγειον, Αφρικήν και Έρυν Θάλασσαν αναχωρήσεις της κατά διαλείμματα 45 ημερών περίπου διά της χρησιμοποίησης εις την εξυπηρέτησιν της γραμμής αυτής τριών ταχέων αδελφών πλοίων, τα οποία διαθέτουν πᾶσαν εύκολίαν διά την μεταφορὰν παντός είδους, εύπαθούς η μη, γενικού φορτίου.

Εν συνδυασμῷ με τὰ καθ' ὁλοκληρίαν ψυγεία, πού εξυπηρετοῦν τὴν Δυτικὴν καὶ Νότιον Αἰρικήν, ἡ «Μαϊάνδρος Λάινες» εἶναι ἡ πρώτη καὶ ἡ μόνη Ἑλληνικὴ Γραμμή, ἡ ὁποία με σύγχρονα ταχύτατα πλοία συνδέει τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον με ὅλους τοὺς λιμένας τῆς Ἀφρικής.

Διά τῆς παρούσης ὑπερῆφανος σᾶς πληροφοροῦμεν ὅτι κατὰ τὴν τρέχουσαν περίοδον ἐξαγωγῆς φρούτων ἐκ Νοτίου Ἀφρικής πρὸς Βόρειον Εὐρώπην, διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν ἱστορίαν ἡ Κρατικὴ Ἐπιτροπὴ ἐπὶ τῶν ἐξαγωγῶν εύπαθῶν φορτίων τῆς Νοτιοαφρικανικῆς Δημοκρατίας ἐδέχθη τὴν μεταφορὰν αὐτῶν δι' ἑλληνικῶν πλοίων, ἀποδεχθεῖσα πρὸς φόρτωσιν τρία ἐκ τῶν πλοίων-ψυγείων τῆς «Μαϊάνδρος Λάινες». Βεβαίως, τὴν ανωτέρω τιμὴν καὶ διάκρισιν διὰ τὰ πλοία μας κατὰ μέγα μέρος ὀφείλομεν εἰς τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων μας, τοὺς ὁποίους καὶ δημοσίᾳ εύχαριστοῦμεν καὶ συγχαίρομεν διὰ τὴν πολύτιμον συνεργασίαν, πού ἔχουν προσφέρει εἰς τοὺς ἀγῶνας μας ὅπως αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Ἑταιρίας μας ὅσον ἀφορᾷ τὸν ψυκτικὸν τομέα ἀποδοῦν τέλειαι καὶ ἀξίαι συγκρίσεως με τὰς ὑπηρεσίας παντὸς συναγωνιστοῦ οἰασδήποτε ἐθνικότητος.

Ἐπὶ τῇ εύκαιρίᾳ ἐπίσης ἀναφέρομεν ὅτι

ἡ ἑταιρία μας ἀκολουθοῦσα τὴν τακτικὴν ἰδρύσεως ἰδίων γραφείων διὰ τὴν ἀντιπροσώπευσιν τῆς εἰς τὰς κυριώτερας ἀγορὰς πού εξυπηρετεῖ, ἔχει ἰδρύσει εἰς τὸ Κέιπ Τάουν τὴν Meandros Shipping Operators Pty, Co. Ltd., ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Κων/νου Μαρταλά, με διεύθυνσιν 2419 Trust Bank Center, Cape Town.

Μετὰ τιμῆς,
Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Πειραιεύς, 1 Μαρτίου 1972

ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἀναφερόμενοι εἰς τὸ σχόλιον, τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὴν ὑπὸ ἡμερομηνίαν 1ης Φεβρουαρίου ἐ.ε. ἔγκριτον ὑμῶν Ναυτιλιακὴν Ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τὸν τίτλον «Παραχωρήσεις», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν σχετικῶς, τὰ κάτωθι :

1. Εἰς τὴν περὶ ἧς τὸ σχόλιον συγκεκριμένην περίπτωσιν, οὐδεμία ἀπολύτως παραχώρησις ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. ἐγένετο πρὸς ξένην Ναυτιλιακὴν Ἐταιρίαν, τοῦτο διατηροῦντος πλήρως τὸ προνόμιον τῆς κατ' ἀποκλειστικότητα διεξαγωγῆς τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν καθ' ἅπασαν τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος.

Μοναδικὴν ἐξάιρεσιν ἐν προκειμένῳ ἀποτελεῖ τὸ γεγονός ὅτι, ὁ Ο.Λ.Π. στερούμενος ἐπὶ τοῦ παρόντος καταλλήλων ἐλκυστήρων διὰ τὴν ρυμολκίαν τῶν εἰδικῶν τοῦ πλοίου ρυμολκούμενων ὀχημάτων, ἐφ' ὧν ἐναποτίθενται τὰ διὰ τοῦ λιμένος διακινούμενα ἐμπορευματοκιβώτια, ἐπέτρεψεν εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην ἑταιρίαν νὰ ἐκμισθῶν ἰδιωτικῶς

ἐλκυστήρας προσωρινῶς καὶ μέχρις οὗ ἤθελε συντελεσθῇ ἡ προμήθεια τῶν ἡδὺ ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. παραγγελλθέντων τοιοῦτων, ἐκ παραλλήλου δὲ ἐπέβαλεν εἰς βάρος τῆς ἑταιρίας εἰδικὸν πρὸς τοῦτο τέλος. Ἡ περὶ τῆς τοιαύτης δυνατότητος ὡς ἀνω ἐνέργεια, τυγχάνει κατὰ πάντα νόμιμος, ἐρεῖδομένη ἐπὶ ρητῆς διατάξεως τῆς περὶ Ο.Λ.Π. κειμένης νομοθεσίας.

2. Ἡ καθιέρωσις εἰδικῶν τιμολογίου διὰ τὰ εἰδικῆς διασκευῆς πλοία-κοντείνερς ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐπιτυγχάνεται ταχύτατη, ἀσφαλὴς καὶ οἰκονομικώτερα διεξαγωγὴ τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας, δὲν θὰ πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς εὐνοϊκὴ διὰ τὰ πλοία ταῦτα τιμολογιακῆ μεταχείρισις, δοθέντος ὅτι ἡ περὶ ἧς τὸ σχόλιον τιμολόγησις ἐρεῖδεται ἐπὶ νέων κοστολογικῶν δεδομένων καὶ σκοπεῖ εἰς τὴν δημιουργίαν προϋποθέσεων προσελκύσεως μεγαλύτερου ἀριθμοῦ συγχρόνων φορηγῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα.

3. Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν διατυπωμένην ἐν τῷ σχολίῳ ἀνησυχίαν, ὅτι δηλαδὴ ὁ Ο.Λ.Π. διὰ τῆς ἀκολουθουμένης τιμολογιακῆς πολιτικῆς του δὲν δημιουργεῖ προϋποθέσεις ἵνα ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς καταστῇ διαμετακομιστικὴ βάσις ἐμπορευματοκιβωτίων, ἀλλὰ δεύτερος λιμὴν ὑποδοχῆς κοντείνερς, φρονούμεν ὅτι αὐτὴ δὲν δικαιολογεῖται δεδομένου ὅτι, ὡς ανωτέρω ἐκτίθεται, τὰ περὶ ὧν πρόκειται εἰδικὰ πλοία, εξυπηρετοῦντα γραμμὴν Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Πειραιῶς, οὐτε «φνητερς» πλοία εἶναι, ἀλλ' οὐτε καὶ εἰδικῆς μεταχείρισεως ταῦτα ἔτυχον.

Ἀντιθέτως, ὁ Ο.Λ.Π. εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐξασφαλίσῃ καλύτερους ὁρους ἐφ' ὅσον ὑποβληθῶν εἰς αὐτὸν συγκεκριμένα προτάσεις διὰ τὴν δημιουργίαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς βάσεως διαμετακομισεως ἐμπορευματοκιβωτίων.

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

SOTIROS DIOS 7 - PIRAEUS

TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ :

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ : MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN
DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΝ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗΝ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

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

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΚΟΥΖΕ 1,
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡ. : ΙΟΠΑΡ
ΤΗΛΕΦ. : 4523 541
4523 543
ΤΕΛΕΞ : 21-2290
21-2144

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA
Y COMERCIAL
AVENIDA BELGRANO 355
BUENOS AIRES

CABLES : MINOTAUROS
TELEPH. : 33-2615
34-2673
12-2306 AR KHIOS
TELEX : 12-2306 KHIOS

ΟΥΡΑΓΟΥΑΝ

CHADWICK WEIR
NAYEGACION LTD.
CERRITO 302
MONTEVIDEO

CABLES : CHADWEIR
TELEPHONES : 86174
» 90224

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

MEANDROS SHIPPING
OPERATORS (PTY) LTD.
P.O.B. 1404 — CAPE TOWN

WATSON'S SHIPPING (PTY) LTD.
30 BAY TERRACE
DURBAN — NATAL

SOC. TRANSITARIA
MOCAMBIQUE
MAJOUR AUAUZO 322
P.O.B. 329
LOURENCO MARQUES

Μέχρις ότου όμως έπιτευχθή τούτο, σκόπιμον είναι όπως ο Ο.Λ.Π. μη άπεμπολή τὰ έκ τών σημειωμένων τελευταίως τεχνολογικών εξελίξεων ώφέληματα διά τόν λιμένα τού Πειραιώς και τήν Έθνηκήν Οικονομίαν γενικώτερον, ακολουθών άρνητικήν επί τού προκειμένου πολιτικήν.

Μετά τιμής
ΘΕΟΔ. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ
Γενικός Διευθυντής Ο.Λ.Π.

Πειραιεύς, 28 Φεβρουαρίου 1972

Η Π.Ν.Ο. ΚΑΙ Η Δ.Ο.Μ.

Άξιότιμε κ. Διευθυντά,

Τόσον τὸ τεύχος τῆς 15ης Φεβρουαρίου ἐ.ξ. τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας ὅσον καὶ τὸ τοιοῦτον τῆς 1ης Μαρτίου ἐ.ξ. ἀσχολοῦνται μὲ τὰς προσφάτους ἀποφάσεις τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος τῆς Δ.Ο.Μ. κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίας ευκολίας καὶ θέτουν τὸ ἐρώτημα πῶς ἀντιμετωπίζει ἡ ΠΝΟ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἐν λόγω ἀποφάσεων ἰδίᾳ ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τῶν προσεγγιζόντων εἰς ξένους λιμένας ὑπὸ ἐξουσιοδοτημένων τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τὴν διαπίστωσιν τυχόν ἐλλείψεων εἰς τὰ μέσα ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσῃ καὶ παρὰ τῶν πληρωμάτων.

Ὅπως εἶναι γνωστὸν, ἡ Π.Ν.Ο. ἔχει ἀντιπροσώπους τῆς εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ εἰς Νέαν Ὑόρκην, οἵτινες ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν, ἀσκούντων ἐν προκειμένῳ ἐξουσιαστικὰς ἀρμοδιότητας, φροντίζουν διὰ τὰ θέματα αὐτὰ καὶ ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει οὗτοι θὰ χαλαρώσουν τὴν ἐπαγρύπνησίν των, ὥστε νὰ ὑποκατασταθοῦν εἰς τὰ καθήκοντά των. Ἡ Π.Ν.Ο. ἔδωκεν ὁδηγίας εἰς τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς ὅπως ἐντείνουσι τὰς δραστηριότητάς των καὶ ὅπως ἀναφέρουν πρὸς αὐτὴν πᾶσαν τυχόν περίπτωσιν ἐμφανίσεως ἐξουσιοδοτημένων τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς ἐφαρμογὴν τῶν ἀποφάσεων τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος, ὅποτε καὶ θὰ ληφθοῦν τὰ ἐνδεκνόμενα ἐκ τῶν περιστασίων μέτρα, ἀκόμη καὶ μὲ ἐπιτόπιον παρυσίαν μελῶν τῆς Διοικήσεως καὶ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς καταστάσεως. Τὸ πρόβλημα, κατὰ συνέπειαν, εἶναι πραγματικὸν καὶ οὐχὶ θεωρητικόν.

Πάντως, μέχρι στιγμῆς οὐδεμία ἐκδήλωσις τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπεσημάνθη ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν ληφθεισῶν ὑπ' αὐτῆς ἀποφάσεων.

Ἐν τούτοις, δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι τόσον ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ὅσον καὶ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφορόντων πλοίων ναυτολογοῦνται πολλοὶ ἀλλοδαποὶ οἱ ὅποιοι συνήθως προσφεύγουν πρὸς τὰς ξένας ὁργανώσεις καὶ πρὸς τὴν ΔΟΜ, καὶ ὑποβάλλουν καταγγελίας, συνεπείᾳ τῶν ὁποίων προκαλεῖται παρέμβασις καὶ ἐνέργεια ἐπιθεωρήσεως ὑπὸ τῶν τοπικῶν λιμενικῶν ἀρχῶν.

Σὰς εἶναι γνωστὰ, βεβαίως, τὰ προβλήματα ποὺ δημιουργοῦν οἱ ἀλλοδαποὶ ὅχι μόνον εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς τοὺς Ἕλληνας πλοιοάρχους καὶ Ἕλληνας ναυτικούς ποὺ συνυπηρετοῦν, ὥστε νὰ μὴ παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἐπεκταθῇ ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ.

Οἱ ἀντιπρόσωποί μας καταβάλλουν ὑπεράνθρωπους προσπάθειάς διὰ νὰ ἀνταποκριθῶν εἰς τὰ ὄντως δύσκολα καθήκοντά των πρὸ τῶν δυσκόλων καταστάσεων ποὺ συναντοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων ποὺ ἐπισκέπτονται. Διὰ νὰ σὰς δώσωμεν μίαν ἀμυδρὰν εἰκόνα ἐπισυνάπτωμεν φωτοαντίγραφα δύο ἐπιστολῶν τοῦ ἐν Ἀμβούργῳ ἀντιπροσώπου μας καὶ μιᾶς ἐπιστολῆς τοῦ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπου μας αἱ ὁποῖαι ὁμιλοῦν ἀφ' ἐαυτῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου δὲν παρίσταται ἀνάγκη νὰ τὰς σχολιάσωμεν. Ἐπίσης ἐπισυνάπτωμεν δημοσίευσμα ἀπὸ τὸν «Ναυτεργατικὸν Ἀγῶνα» τῆς 1ης Μαρτίου 1972 ὅτι τὸ πλοῖ-

ον ὑπὸ Κυπριακὴν σημαίαν «Μπλοῦ Κολύψα», ποὺ ἀνεδημοσιεύθη ἀπὸ τὸ Δελτίον Πληροφοριῶν τῆς ΔΟΜ.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω συνάγεται, ὅτι ἡ μὲν Π.Ν.Ο. ἐκπληροῖ εὐσυνειδήτως τὴν ἐθνικοκοινωνικὴν τῆς ἀποστολὴν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἐναποκρίνεται δὲ καὶ εἰς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτῆτας νὰ προλαμβάνουν ἀφορμάς, παρεμβάσεως τῶν ξένων. Εὐτυχῶς τὰ κρούσματα ὡς τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὰς ἐπισυναπτομένας ἐπιστολάς εἶναι ὀλιγόριθμα, ἡ δὲ πλειονότης τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτῆτῶν ἀνταποκρίνονται πληρῶς εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των τῶσον διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσῃ ὅσον καὶ ἀπέναντι τοῦ ἀνθρώπινου δυναμικοῦ ποὺ ἀπασχολοῦν.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως
ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ
Γενικὸς Γραμματεὺς ΠΝΟ

Πειραιεύς, 11 Μαρτίου 1972

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Διὰ τῆς ἐπιστολῆς μου ταύτης θὰ ἤθελα νὰ εὐχαριστήσω, ἀν καὶ ὀλίγοι γραμματεῖς δὲν ἀρκοῦν, τοὺς ἀνθρώπους ἐκείνους, οἱ ὅποιοι ἐπράξαν κατὰ πρόωτον, ὅτι ἠδύναντο, ὥστε νὰ σωθῶμεν ἐκ τῆς μανίας τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, ὅτε τὴν 13ην Φεβρουαρίου τὰς πρωινὰς ὥρας τὸ πλοῖον εἰς τὸ ὁποῖον ἐπιλοιάρχευα ἐδυσθίσθην εἰς τὴν περιοχὴν Μάλτας - Σικελίας καὶ κατὰ δεύτερον λόγον, ἐκείνους οἱ ὅποιοι ἐπράξαν ὅτι ἠδύναντο ὥστε ἡ ὀλιγοήμερος παραμονὴ μας εἰς τὴν Μάλταν νὰ εἶναι ἀνετος, νὰ μᾶς βοηθήσουν νὰ ἐπικοινωνήσωμεν μετὰ τῶν οἰκείων μας καὶ νὰ μᾶς προσφέρουν κάθε εἶδους ὑπηρεσίαν καὶ βοήθειαν.

Ἡ σωτηρία ἦλθεν ἐξ οὐρανῶν ὑπὸ τὴν μορφήν 6 ἐλικοπτέρων τοῦ ναυτολογούντος εἰς τὸν λιμένα τῆς Μάλτας βρετανικοῦ ἐλικοπτεροφόρου «Μπάλουαρκ». Ἐντὸς μιᾶς ὥρας ἀπὸ τῆς εὐρέσεώς μας ὑπ' αὐτῶν πετούσαμε ἀσφαλῶς πρὸς τὴν Μάλταν. Ἐπὶ τοῦ «Μπάλουαρκ», ὁ ἴδιος ὁ κυβερνήτης μᾶς ἀνέμενε χαιρετῶν ἕνα - ἕνα ἰδιαίτερως.

Διὰ τὰς περιποιήσεις ἐπὶ τοῦ «Μπάλουαρκ» ὅτι καὶ νὰ εἶπω θὰ εἶναι ὀλίγα. Ἡ ἀνθρωπιά, ἡ φιλοξενία, ἡ εὐγένεια, θὰ παραμείνουν ἀξέχαστες εἰς τὴν μνήμην μας.

Ἐπὶ τοῦ «Μπάλουαρκ» συνήτησα ἀμέσως τὸν γραμματεᾶ τοῦ προξενείου, ὡς καὶ τοὺς

πράκτορας τῆς εταιρίας κ.κ. Μιφούντ καὶ Υἱούς. Ἐπιθυμῶ ἰδιαίτερος νὰ εὐχαριστήσω τοὺς κ.κ. Μιφούντ οἱ ὅποιοι ἐπράξαν ὅτι ἦτο δυνατόν, ὥστε νὰ μᾶς βοηθήσουν νὰ ἐπικοινωνήσωμεν μετὰ τῶν οἰκείων μας, νὰ ἐνδυσθῶμεν, διότι ἀπαντὰ τὰ προσωπικά μας εἶδη ἀπωλέσθησαν καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ καταλύσωμεν εἰς ξενοδοχείον.

Ἐπὶ δύο ἡμέρας δὲν ἐσταμάτησαν νὰ μᾶς περιποιούνται.

Ἐνα μεγάλο εὐχαριστῶ πρὸς ὅλους, οἱ ὅποιοι ἐπράξαν ὅτι ἠδύναντο, ὥστε νὰ διασωθῶμεν καὶ περαιτέρω νὰ μᾶς βοηθήσουν ν' ἀναλάβωμεν ἐκ τῆς σκληρᾶς δοκιμασίας, ἣν διήλθομεν.

Θὰ τοὺς ἀναφέρω ὀνομαστικῶς, διότι ἀξίζει ἀνθρώποι ὡς οὗτοι νὰ προβάλλωνται διὰ τοῦ Τύπου καὶ ν' ἀποτελοῦν παράδειγμα πρὸς μίμῃσιν: Μάλτα ράδιο. Κυβερνήτης, ἀξιωματικοὶ καὶ πληρώμα τοῦ «Μπάλουαρκ». Ὁ κ. Πρόξενος καὶ ὁ κ. γραμματεὺς τοῦ Προξενείου τῆς Ἑλλάδος. Οἱ πράκτορες κ.κ. Μιφούντ & Υἱοί.

Οὐδέποτε θὰ λησμονήσωμεν τὸ τί στιγμὰς διήλθομεν, ἀλλὰ καὶ οὐδέποτε θὰ λησμονήσωμεν τὸ τί ἔκαναν γιὰ μᾶς ὅλοι οἱ ἀνωτέρω. Ἀπὸ βάθους καρδίας ἡμεῖς καὶ αἱ οἰκογένειαι μᾶς τοὺς εὐχαριστοῦμε.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν διατελῶ,

Μετά τιμής
Σ. ΚΟΚΚΙΝΟΠΟΥΛΟΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Ἀθῆναι, 3 Μαρτίου 1972

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Πρὸς ὅλους τοὺς ἀνωτέρω αἱ εὐχαριστίαι ἀπὸ μέρους τοῦ καθ' ἡμᾶς Ὑπουργείου εἶναι ἐπιβεβλημένα.

ΕΠΙ ΜΙΑΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΣ

Εἰς τὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης τρέχοντος ἀνεγνώσαμεν τὴν ἀπάντησιν τοῦ κ. Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

Κατ' ἀρχὴν διὰ τοῦ ἡμετέρου δημοσιεύματος τῆς 15ης Φεβρουαρίου παρείχετο μία γενικὴ εἰκὼν τῶν ἀπαιτούμενων διαδοχικῶν διατυπώσεων διὰ τὰ δάνεια ἐπισκευῶν. Ἡ παροχὴ τοιοῦτου δανείου ἀποτελεῖ συνήθως ἀνάγκη ἐπείγουσαν. Διευτυπῶς ἡ ἀποψις, ὅτι ἡ τοιαύτη διαδικασία, ἀπαιτοῦσα μακρὸν χρόνον ὡς διεπιστάθῃ, δὲν εἶναι ἡ μὲλλον ἐνδεδειγμένη διὰ τὴν εἰδικὴν ταύτην περίπτωσιν. Οὐδεμία μομφὴ ἀπασκοπεῖτο καθ' οἷου δῆποτε.

Εἰς ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Ν. Κ. ΤΟΜΑΖΟΣ
Σ. Γ. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ

• ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ •

80133 **NAPOLI** (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦ. 312210
312225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

Υπό το πνεύμα τούτο, ανέφερόν και εις τὸ τμήμα διαδικασίας ἀρμοδιότητος τοῦ Ναυτικού Ἐπιμελητηρίου ἀνευ βεβαίως ὑπάρξεως προθέσεως ἐδικού τινος σχολίου ἐπὶ τοῦ προκειμένου. Τούναντιον, εὐελπιστῶς ὅτι ἐκ τῆς τυχόν ἐξετάσεως τοῦ ὅλου θέματος ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων πρὸς ἐξέυρεσιν συντομωτέρας διαδικασίας καὶ εὐνοϊκῆς λύσεως ἐξυπηρετοῦσης τὰς βασικὰς ἀνάγκας τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων, τὸ Ν.Ε.Ε. θέλει συμβάλῃ ἀποτελεσματικῶς, λόγῳ ἀρμοδιότητος καὶ τοῦ ἐπιδεικνυομένου ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος ἐπὶ τῶν ἀπασχολούντων τὴν ἡμετέραν Ναυτιλίαν θεμάτων.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν,

Μετὰ τιμῆς
Διὰ τὴν Ἑταιρίαν Κομπάνια
«Μαρίνα»
Α. Ν. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Πειραιεύς, 6 Μαρτίου 1972

Ο ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΞ

Κύριε Διευθυντά,

Ὁ κ. Ν. Σταμπολῆς φρονεῖ εἰς δημοσιευθεῖσαν ἐπιστολήν του ὅτι οὐχὶ ὀρθῶς ὁ νέος Π.Π.Κ.Ε.Ν., μιμούμενος τὸν παλαιόν, δὲν περιέλαβε κατώτατον ὅριον ποινῆς ἐπὶ λιποταξίας καὶ ἐπὶ ποινικῇ διώξει σήμερον δὲν ὑφίσταται ἐν τῇ πραγματικότητι, λόγῳ ἐλλείψεως καθορισμοῦ κατωτάτων ὁρίων ποινῆς. Οὕτω — λέγει — ἐπικρατεῖ ἀτιμωρησία λόγῳ ἐπιδεικνυομένης ἐπιεικειᾶς τοῦ δικαστηρίου. Ὑπάρχοντος ὅμως ἐλαχίστου ὁρίου ποινῆς τὸ δικαστήριον θὰ ἦτο ὑποχρεωμένον, διαπιστουμένου τοῦ ἀδικήματος νὰ ἐπιβάλῃ ὁπωσδήποτε ποινὴν.

Τὰ πράγματα ἔχουν κάποια ἀνάγκη τακτοποιήσεως, διότι ἡ ἀσκῆσις ποινικῆς διώξεως εἶναι τελειῶς ἀσχετος πρὸς τὴν ὑπαρξιν ἢ μὴ ἐλαχίστου ὁρίου ποινῆς. Ἄλλως τε καὶ ὅπου ὁ νόμος ὀρίζει ὅτι πράξεις τις τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως, πάλιν ὑπάρχει κατώτατον ὅριον φυλακίσεως, διότι ὁ Ποινικὸς Κώδιξ ὀρίζει ἐν ἀρθρῷ 53 ὅτι ἡ διάρκειά τῆς φυλακίσεως δὲν ὑπερβαίνει τὰ πέντε ἔτη οὐδ' εἶναι βραχυτέρα τῶν δέκα ἡμερῶν.

Δὲν εἶναι ὀρθὸν συνεπῶς νὰ λέγεται ὅτι ἐὰν ὑπῆρχεν ἄλλο κατώτατον ὅριον ποινῆς (διάφορον τοῦ ἐν ἀρθρῷ 53 Π.Κ. ὁρίζομένου) τὸ δικαστήριον θὰ ἦτο ὑποχρεωμένον νὰ ἐπιβάλῃ ποινὴν, διαπιστουμένου τοῦ ἀδικήματος καὶ τοῦτο διότι καὶ τώρα ὑπὸ τὸ καθεστῶς τοῦ ἀρθρῷ 53 Π.Κ. καὶ ὑπὸ τὴν αὐτὴν προϋπόθεσιν τῆς διαπιστώσεως τοῦ ἀδικήματος, πάλιν τὸ Δικαστήριον ὑποχρεοῦται νὰ ἐπιβάλῃ ποινὴν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν πρότασιν τοῦ κ. Σταμπολῆ περὶ τροποποιήσεως τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. ὥστε νὰ προβλεπεται τοιαύτην τριήμερος φυλάκισις ἀνευ ἐξαγορᾶς ἢ μετατροπῆς, ρητέον ὅτι τοιαύτη τις διάταξις θὰ ἦτο ἀσφαλὲς κίνητρον νὰ προσπαθῇ τὸ Δικαστήριον ν' ἀπαλλάξῃ τὸν δράστην, ἐὰν γνωρίζῃ ὅτι ἄλλως ὁ π ο ρ ε ο ὕ τ α ι νὰ φυλακίσῃ τοῦτον ἐπὶ τριήμερον.

Τούτα, μὴ λαμβανομένου ὑπ' ὅψιν ὅτι παρμοία δραστικὴς διάταξις θὰ ἦτο ἀδι-

καλόγητος, ἀφοῦ ποινὰι μεγαλύτεραι, ἐπιβαλλόμεναι δι' ἄλλα πολὺ σοβαρώτερα ἀδικήματα καὶ μετατρέπονται καὶ ἀναστέλλονται.

Προτείνει ὅμως καὶ κάτι ἄλλο ὁ κ. Σταμπολῆς. Εὐρίσκει ἀδόκιμον τὸ ἀρθρὸν 73 Κ.Ι.Ν.Δ., διότι ὁ ναυτικός δύναται ὁποτεδήποτε νὰ λύσῃ τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως. Τούτο εἶναι ἀκριβές, ἀλλ' ἀναπόφευκτον. Ὁποτεδήποτε καὶ ἂν ληθῇ, ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δὲν δεσμεύει ἀνυποχωρήτως καὶ πρέπει νὰ μὴ δεσμεύῃ, ἐὰν θέλωμεν νὰ προσελκύσωμεν νέους εἰς τὴν θάλασσαν καὶ τοῦτο μόνον ἐὰν πεισθῶν οὗτοι περὶ τῆς ἐλευθέρως καταρτίσεως καὶ τῆς ἐλευθέρως ἀποχωρήσεως ἐκ τῆς συμβάσεως, θὰ ἐπιτευχθῇ. Ὅπου προβλέπονται ὑπερμετροὶ δεσμεύσεις ἐνεργοῦν ἀνηθικῶς, ἰδίᾳ ἐὰν ληθῇ ὑπ' ὅψιν ὅτι σήμερον ἢ ἐν τῇ ξηρᾷ ἀπασχολήσις καὶ δυνατὴ εἶναι μὲ ἱκανοποιητικὴν ἀμοιβὴν καὶ ἀδεδεμένους.

Ἄλλως τε ἡ νομολογία σταθερῶς δέχεται ὅτι ὁ προῶτως λύσας τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ναυτικός, στερεῖται τῶν ἐξόδων πολυνοστήσεως καὶ φέρει τὰς δαπάνας ταξιδίου τοῦ ἀντικαταστάτου του. Ἰδοὺ, λοιπόν, ὅτι δὲν εἶναι ἀξήμιος διὰ τὸν ναυτικὸν ἡ πρὸ τῆς παρόδου ἔτους καταγγελία τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Ἄς ἀφήσωμεν, λοιπόν, ἀθίκτον τὸ ἀρθρὸν 73 Κ.Ι.Ν.Δ. εἰς ἐποχὴν καθ' ἣν ἡ ἐξέυρεσις ναυτικῶν ἀπέβη τὸ πλέον ἀγωνιώδης πρόβλημα τοῦ ἐφοπλισμοῦ, μύρια δὲ καταβάλλονται πανταχόθεν προσπάθειαι ἐστρώφης πρὸς τὴν θάλασσαν.

Μετὰ τιμῆς
ΝΟΜΙΚΟΣ

Πειραιεύς 9 Μαρτίου 1972

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Ὁ πλοίαρχος τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Χίαν Στάρ» κ. Εὐάγγελος Νίρος ἐτίμηθη τὴν 9ην Μαρτίου ὑπὸ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νοηγώνμου διὰ τοῦ ναυτικοῦ μεταλλίου ἀνδρείας. Ἡ τιμητικὴ αὕτη διάκρισις σπανίως διδομένη, ἐγένετο εἰς ἀναγνώρισιν τῆς ἡρωικῆς πράξεως τοῦ «Ἑλληνος πλοίαρχου, ὅστις δίσωσεν 14 ἀνδρας ἐκ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου «Μπάτζερ Σταίητ» τὴν 26 καὶ 27 Δεκεμβρίου 1969 εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηϊκόν. Σημειωτέον ὅτι τὸ Μετάλλιον τοῦτο ἀνδρείας ἐδόθη διὰ πέμπτην φοράν, ἀφ' ὅτου ὁ Ἀμερικανικὸς Νοηγώνμων ἐθέσπισεν τὴν τιμητικὴν αὐτὴν διάκρισιν τὸ 1928.

Ἰδοὺ ἐν ὀλίγοις τὸ ἱστορικὸν τοῦ ἡρωικοῦ κατορθώματος τοῦ «Ἑλληνος πλοίαρχου»: Τὸ «Μπάτζερ Σταίητ» κατηνύμετο εἰς Βιετνάμ ὑπὸ σφοδρὰν θαλασσοταραχὴν, εἰς τρόπον ὥστε νὰ χαλαρώσῃ ἡ συνοχὴ τοῦ φορτίου ἀπὸ βόμβας τὰς ὁποίας μετέφερον ἐντὸς τῶν κυτῶν του. Ὅταν τὸ φορτίον ἤρχισε νὰ μετακινῆται ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους ἐξέπεμψε τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου, ὅπερ ἐλήφθη ὑπὸ τοῦ «Χίαν Στάρ». Προσέτρεξε τοῦτο εἰς βοήθειαν τοῦ ἀμερικανικοῦ, τὸ 35-μελὲς πλήρωμα τοῦ ὁποίου εἶχεν ἤδη ἐγκαταλείψει τὸ σκάφος. Ὁ «Ἑλλην πλοίαρχος» κατάρθωσε νὰ περισυλλέξῃ καὶ διασώσῃ 14 ἐξ αὐτῶν.

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ κ. ΜΑΡ. ΖΗΤΗ



— Δαμνέ, τηλεγράφησε στὸ γραφεῖο: «Λόγω κακηνιμένης ταχύτητος ἀντὶ Πειραιᾶ θὰ πιάσουμε... Θεσσαλονίκην»!!!



— Κοιράγιο πὲ Τριαντάφυλλε! Σὲ λίγος κα-
ταβάνουν οἱ αὐτόματες... ψαλίνες!



— Αιστρώμεσε! Πόσα... μηχανικά ἔχει τὸ
πρόσθετο τῆς... ρυπάνσεως!

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3N 1DX

TELEPHONE: 01-481 1424

CABLES: "KORATANK"

TELEX. 886.778

ΑΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑΙ ΕΝ ΤΩ ΚΟΛΠΩ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Μελέτη τοῦ κ. Εὐθ. Μητροπούλου Ὑποπλοίαρχου Λιμενικοῦ

Διὰ τὸν Κόλπον τῆς Ἑλευσίνας καὶ τὴν παρεχόμενην ἀσφάλειαν εἰς τὰ ὁρμούντα εἰς αὐτὸν πλοῖα ἡσυχάζουσιν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς σειρὰν ἐκδόσεων τῶν. Ἀφορμὴ μᾶς ἐδόθη ἀπὸ τὴν ἐπιδάρυσιν τῶν ἐκεῖ ἀργούντων πλοίων διὰ διπλάσιαν ἀσφαλίσεων ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῶν ἀσφαλιστῶν ὅτι πρόκειται περὶ ὁρμου ἀνασφαλοῦς. Προκλήθην τὸ Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπὸ τὸ ἀνωτέρω γεγονός ἀνέθεσεν εἰς τὸν Ὑποπλοίαρχον Λιμενικὸν κ. Εὐθύμιον Μητρόπουλον, εἰδικόν, μὲ τὰ ζητήματ' αὐτοῦ τῆς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοΐας ἐγκύφοντα, νὰ μελετήσῃ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τὸ ὅλον θέμα καὶ νὰ ὑποβάλῃ εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τὰ πορίσματα τῆς μελέτης τοῦ.

Ὁ κ. Μητρόπουλος ἐπεραΐωσε τὴν ἀνατιθεῖσαν εἰς αὐτὸν ἔρευναν. Τὸ κείμενον τῆς μελέτης τοῦ δημοσιεύομεν κατωτέρω, μὲ τὴν παρατήρησιν, διότι αὐτὴ ἀπευθύνεται κυρίως εἰς τοὺς Ἀγγλοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ αὐτῶν ἀποσκοπεῖ τὴν ἐνημέρωσιν, νὰ μεταφρασθῇ εἰς τὴν Ἀγγλικὴν καὶ νὰ ἀνακοινωθῇ εἰς οὓς προορίζεται.

Σκοπὸς τῆς παρούσης μελέτης εἶναι ἡ ἐξέτασις τῶν φυσικῶν, τεχνητῶν καὶ ὑπὸ τῶν οἰκείων ἀρχῶν λαμβανόμενων μέτρων καὶ διατιθεμένων μέσων ἀσφαλοῦς παραμονῆς ἐν τῷ Κόλπῳ Ἑλευσίνας πλοίων, ἵνα συναχθῶσιν ἀνάλογα συμπεράσματα δικαιολογούντα ἢ μὴ τὰ ἐπιβαλλόμενα εἰς τὰ ἴδια πλοῖα ἀσφάλιστρα ἐξ ἰσχυριζομένων κινδύνων ἐν τῷ λιμένι καὶ ὁρμῷ Ἑλευσίνας.

1. ΓΕΝΙΚΑ - ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΙΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΩΝ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΩΝ

Ὁ Κόλπος τῆς Ἑλευσίνας, προστατευόμενος ἐκ Βορρᾶ, Ἀνατολῶν καὶ Νότου ὑπὸ τῆς Ἡπειρωτικῆς Ἀττικοβοιωτίας, ἐκ Δυσμῶν δὲ ὑπὸ τῆς νήσου Σαλαμίνος, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς κλειστὴ θάλασσα. Τοῦτο διότι οἱ ὑψιστάμενοι δύο διαύλοι πρὸς δυσμὰς καὶ νοτιοδυτικὰ τῆς κυρίας κοιλτικῆς λεκάνης παρουσιάζουσιν μικρὸν εὐρος, μὴ ἐπιτρέπον τὴν ἐν τῷ Κόλπῳ μεταφορὰν καὶ ἀνάπτυξιν ἐξαιρετικῶς δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν.

Ὁ Κεντρικὸς Λιμὴν τῆς Ἑλευσίνας εὐρίσκεται περὶ τὸ μέσον τῆς βορείας πλευρᾶς τοῦ ὁμωνύμου κόλπου. Ἀποτελεῖται ἐκ τῶν νέων κρητιδωμάτων - προβλητῶν (μήκους 5 μέτρων καὶ βάθους μέχρι 33 ποδῶν) καὶ τοῦ παλαιοῦ λιμένος (μήκους κρητιδωμάτων 50 μέτρων, περὶπου καὶ βάθους μέχρι 15 ποδῶν). Ὁ παλαιὸς λιμὴν σήμερον χρησιμεύεται ἀποκλειστικῶς διὰ φορτοεκφορτώσεως μικρῶν σκαφῶν (Μ/Σ - Π/Κ), προστατεύεται δὲ ἀσφαλῶς διὰ προσηγμένου καὶ ὑψημένου λιμενοδραχίου. Τὰ κρητιδωμάτα, ἀντιθέτως, τοῦ νέου λιμένος καίτοι, πλην τῆς φυσικῆς προστασίας τοῦ κόλπου, δὲν τυγχάνουσιν καὶ εἰδικῆς τεχνικῆς τοιαύτης, θεωροῦνται ἀσφαλῆ διὰ τὴν παραβολὴν σκαφῶν πρὸς ἐκφόρτωσιν καὶ μόνον ὑπὸ ἐξαιρετικῶς δυσμενῆς καιρικῆς συνθήκας εἶναι δυνατόν νὰ προκληθῇ διακοπὴ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν.

Πέραν τοῦ κατὰ τ' ἀνωτέρω περιγραφόμενου Κεντρικοῦ Λιμένος, ἡ Β.Α. πλευρὰ τοῦ Κόλπου Ἑλευσίνας καὶ συγκεκριμένως ἀπὸ τῆς ἄκρας τοῦ Ἀγίου Νικολάου (ἐγκαταστάσεις φορτώσεως βώξιντος Σκαλιστήρη) καὶ μέχρι τῶν Διύλιστηρίων Ἀσπροπύργου, ἀποτελεῖ τὸν Μείζονα Λιμένα Ἑλευσίνας.

Ὁ ἐν λόγῳ Μείζονας Λιμὴν, ἐκτεινόμενος εἰς μήκος ἀκτῆς 15 περίπου χιλιομέτρων, περιλαμβάνει τὰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις.

α) Τῶν Διύλιστηρίων Ἀσπροπύργου, β) Τῶν Διύλιστηρίων «ΠΕΤΡΟΛΑ - ΕΛΛΑΣ» Α.Ε., γ) Τῶν Ναυπηγείων Ἑλευσίνας Α.Ε., δ) Τῶν Ναυπηγείων Ι.Π.Κ. - ΕΛΛΑΣ, ε) Τῶν Ναυπηγείων Νικολάου ΣΑΒΒΑ, στ) Τοῦ Ἑργοστασίου Τσιμέντων «ΤΙΤΑΝ» Α.Ε., ζ) Τοῦ Ἑργοστασίου Οἴνων «ΒΟΥΡΥΣ», η) Τοῦ Ἑργοστασίου Οἴνων - Οἰνοπνευμάτων «ΚΡΟΝΟΣ», θ) Τῆς Ἀγροτικῆς - Ἀλιευτικῆς Α.Ε. ι) Τῆς Ἑλληνικῆς Χαλυβουργίας Α.Ε., ια) Τοῦ Ἑργοστασίου Τσιμέντων «ΧΑΛΥΨ» Α.Ε., ιβ) Τῆς Ἑταιρίας Ὑγραρίων «ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ», ιγ) Τῆς «ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗΣ» Α.Ε., ιδ) Τῶν Ἑταιρίων καυσίμων ΜΑΜΙΔΑΚΗ - ΤΕΞΑΚΟ, ὡς καὶ δεκάδος μικροτέρων προβλητῶν, ἑτέρων βιομηχανιῶν.

Ὁ πρὸ τοῦ Μείζονος Λιμένος θαλάσσιος χώρος καὶ εἰδικότερον ὁ τοιοῦτος τῶν ὁρμῶν ΒΛΗΧΑ καὶ ΕΛΕΥΣΙΝΙΩΝ χρησιμοποιοῦται διὰ τὴν παραμονὴν σκαφῶν ἐπ' ἀγκύρας, ἐν ἀναμονῇ φορτοεκφορτώσεως, ἐπισκευῆς ἢ λόγῳ παροπισμῶν.

2. ΣΥΝΘΗΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Αὗται ἀναλύονται εἰς:

- α) Καιρικῆς - Μετεωρολογικῆς, καὶ
- β) Ὑδρογραφικῆς.

Ἀπὸ πλευρᾶς ΚΑΙΡΙΚΩΝ - ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΩΝ συνθηκῶν παρατηρεῖται ὅτι ἡ περιοχὴ τοῦ Μείζονος Λιμένος Ἑλευσίνας, δι' ἣν ἡ μορφολογία τῶν ἀκτῶν καὶ τὰ παρακείμενα ὄρη παρέχουν ἐπαρκὴ φυσικὴν προστασίαν, προσβάλλεται κυρίως ἐκ τῶν νοτίων ἀνέμων, οἵτινες εἰς περιορισμένον μόνον ἀριθμὸν ἡμερῶν καὶ κατὰ τὴν χειμερινὴν μόνον περίοδον ἐμφανίζουσιν ποῖαν τινα ἐξάρσιν. Οἱ ἐκδηλούμενοι ὑπὸ πλέον σφοδρᾶν ἐντασιν δυτικοὶ ἀνέμοι, πνέουσιν κατ' ἀραιὰς μόνον περιόδους καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ χειμῶνος. Ἀνέμοι βορείοι καὶ ἀνατολικοὶ ἐλάχιστα προσβάλλουσιν τὸν λιμένα.

Τ' ἀνωτέρω συνάγονται ἐκ τῆς συγκριτικῆς συνεξετάσεως τῶν στοιχείων τοῦ κατωτέρω Παραρτήματος 1, ἐν ᾧ περιέχονται αἱ ὑπὸ τοῦ οἰκείου Σταθμοῦ τῆς Ἑθνικῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας καὶ κατὰ τὴν δεκαετίαν 1951 - 1960 παρατηρηθεῖσαι μέσαι συχνότητες διευθύνσεως καὶ δυνάμεως ἀνέμων ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν καὶ εἰς τὴν κλίμακα Μπωφόρ.

Ἐκ τοῦ ἰδίου Παραρτήματος συνάγεται ὅτι τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν (22,70%) τῶν παρατηρηθέντων ἀνέμων ἀνήκει εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μεθενικῆς ἐντάσεως

τοιοῦτων. Τὸ ἀμέσως ἐπόμενον ὑψηλὸν ποσοστὸν (22,30%) ἀνήκει εἰς τὴν διαβάθμισιν 2 τῆς ἰδίας κλίμακος. Αἱ ἀπὸ τῆς διαβάθμισεως 4 καὶ ἀνω παρατηρηθεῖσαι ἀθροιστικῶς ἐντάσεις παρουσιάζουσιν τὰς ἐξῆς μέσας τιμὰς:

ἐντάσις 4	μέση τιμὴ	11,10%
» 5	»	3,39%
» 6	»	1,78%
» 7	»	0,50%
» 8	»	0,22%
» 9	»	0,01%

Ἀπὸ πλευρᾶς ὙΔΡΟΓΡΑΦΙΚΩΝ συνθηκῶν παρατηροῦνται τ' ἀκόλουθα:

- α) Ποιότης βυθοῦ: Ὁ βυθὸς συνίσταται ἐξ ἄμμου καὶ ἱλύος. Ἡ μορφολογία καὶ τὰ βάθη ἐμφαίνονται εἰς τὴν συνημμένον χάρτην τῆς περιοχῆς.
- β) Καλωδιακαὶ γραμμαὶ πάσης φύσεως καὶ ἀγωγοί: Εἰς τὴν χρησιμοποιουμένην διὰ τὴν ἀγκυροβολίαν πλοίων περιοχὴν δὲν ὑφίστανται.
- γ) Ὑποβρύχια ἐμπόδια καὶ ναυάγια: Δὲν ὑφίστανται.
- δ) Στοιχεῖα παλιρροίας: Μέσον εὐρος: 0,05 μ. (Διαφορὰ μεταξὺ Μέσης πλήμης καὶ Μ. Ρηχίας). Μέγιστον εὐρος: 0,32 μ. (Τὸ μέγιστον παρατηρηθέν). Ἐλάχιστον εὐρος: 0,01 μ. (Τὸ ἐλάχιστον παρατηρηθέν). Ἐπ' ἀλλὰξις (διαφορὰ μεγίστης πλήμης καὶ κατωτάτης Ρηχίας) 0,97 μ. μέχρι 1968.

3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΟΡΜΟΥ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΟΣ

Τὸ σύνολον τῶν καταπλεόντων εἰς τὸν λιμένα πλοίων διέρχονται διὰ τοῦ διαύλου τοῦ Ναυστάθμου Σαλαμίνος, ἐξυπηρετοῦνται δὲ ὑπὸ τοῦ Πλοηγικοῦ Σταθμοῦ Πειραιῶς. Ἡ διέλευσις διὰ τῶν στενῶν τοῦ Ναυστάθμου ἀπὸ Ἀνατολῆς μέχρι Δύσεως τοῦ ἡλίου τυγχάνει ἐλευθέρως, ἀπὸ Δύσεως μέχρις Ἀνατολῆς ὑπόκειται εἰς ἔγκρισιν τῆς Διοικήσεως τοῦ Ναυστάθμου, κατόπιν ὑποβολῆς αἰτήσεως τῶν ἐνδιαφερομένων. Κατὰ τὴν πλοήγησιν τῶν πλοίων πρὸς καὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον Ἑλευσίνας, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις οὐδὲως παρεμποδίζεται ἐκ τῶν ἡγκυροβολημένων πλοίων, ἐνῷ συγχρόνως τὰ ἐν τῷ ἰδίῳ Κόλπῳ ἀργούντα πλοῖα, ἀποτελοῦντα, ὡς ἐκ τοῦ τρόπου τῆς πρὸς ἄλληλα παραβολῆς, συμπαγὴ μάζαν οὐδὲως μετακινούνται ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων τῶν. Ὡς ἐκ τοῦ λόγου τούτου δὲν παρετηρήθησαν, τευχίστως κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετασίαν, ζημίαι οὐδὲ ἀνεφέρθησαν σχετικὰ προβλήματα καθιστῶντα προβληματικὴν τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν.

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

Η μέση ημερησία κίνησης του Μείζονος Λιμένος ανέρχεται:

- α) Είς 25 περίπου σκάφη, φορτοεκφορτώνοντα εις τούς παντοειδείς προβλήτας αυτού.
- β) Είς 10 περίπου σκάφη, επισκευαζόμενα εις τὰ Ναυπηγεία τῆς περιοχῆς, καί
- γ) Είς 92 παρωπλισμένα πλοία, διενεργούντα ἄμα ὠρισμένα ἐξ αὐτῶν ἐργασίας συντηρήσεως ἢ καὶ εὐρύτερας φύσεως ἐπισκευάς.

Τὰ ὡς ἄνω 92 παρωπλισμένα πλοία, ὡς καὶ ἕτερα 31, ἅτινα ἀπέπλευσαν προσφάτως, ἤρχισαν καταπλέοντα εἰς τὸν λιμένα Ἐλευσίνος ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ θέρους τοῦ ἔτους 1971. Ἡ ποίότης καὶ τὰ λοιπὰ χαρακτηριστικά τοῦ βυθοῦ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς γενικωτέρας συνθήκας τῆς περιοχῆς, ἐπιτρέπουν ὥστε τὰ παρωπλισόμενα σκάφη, ἀγκυροβολοῦντα διὰ δύο ἀγκυρῶν καὶ μὲ μήκος ἀλύσεως 7-8 ἀμμάτων, τὸ ἐν κατ' ἀντίθετον διεύθυνσιν τοῦ ἄλλου (κατὰ τὸ σύστημα τῶν ἀμερικανικῶν ἐκδρομοστασίων), νὰ σχηματίζουν στερεὰ καὶ ἀσφαλῆ συγκροτήματα τεσσάρων ἕως δώδεκα σκαφῶν. Ἐλαστικά διαχωρίσματα κρατοῦν ταῦτα μονίμως κεχωρισμένα ἀπ' ἀλλήλων εἰς ἀπαστάσιν τεσσάρων ἕως πέντε ποδῶν.

4. ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΑ ΜΕΣΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑΣ)

Τὰ κυριώτερα ἐξ αὐτῶν ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως:

- α) Εὐκολία πλοηγῆσεως, ἐξασφαλιζόμενα ὑπὸ τοῦ Πλοηγικοῦ Σταθμοῦ Πειραιῶς.
- β) Ρυμουλκὰ καὶ ναυαγοσωστικά. Πέραν τῶν διατιθεμένων εἰς τὴν ἐγγύς περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς, ὑφίστανται εἰς ἄμεσον διάθεσιν καὶ τὰ ἰσχυρὰς δυνάμεις ἑλθεως ρυμουλκὰ τῶν Ναυπηγείων Σκαριμαγκὰ καὶ Ἐλευσίνος, ὡς καὶ τῶν παρακειμένων Διύλιστρίων καὶ σχετικῶν βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων.
- γ) Πυροσβεστικός ἐξοπλισμός. Εἰς ἰκανοποιητικὸν ἐπίπεδον.
- δ) Ἐπικοινωνία. Καλύπτουν ἐπαρκῶς τὰς ἀνάγκας τοῦ Μείζονος Λιμένος καὶ τῆς λοιπῆς περιοχῆς.

5. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΛΗΦΘΕΝΤΑ ΥΠΟ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΗΣ ΑΡΧΗΣ

Διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐν τῷ ὄρμῳ Ἐλευσίνος δι' οἰανδήποτε αἰτίαν ὁρμούντων πλοίων, ἡ οἰκεία Λιμενικὴ Ἀρχὴ προέβη εἰς τὴν λήψιν σειράς σχετικῶν μέτρων ἀσφαλείας, συνισταμένων:

- α) Εἰς τὴν ὑπαρξιν σχεδίου ἀντιμετωπίσεως πυρκαϊᾶς καὶ ἐν γένει ἀτυχήματος εἰς τὰ κατὰ τ' ἀνωτέρω πλοία.
- β) Εἰς τὴν διενέργειαν αὐστηροῦ ἐλέγχου

οἰανδήποτε μορφῆς ἐπισκευῶν ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, ἐπιτρεπομένων μόνον κατόπιν σχετικῆς ἀδείας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι καλύπτονται οἱ ὅροι ἀσφαλείας.

- γ) Εἰς τὴν διενέργειαν συνεχῶν περιπολιῶν ἐντὸς τοῦ Κόλπου κλπ.

Συναφῶς μνημονεύεται ἡ δυνατότης ἀναστολῆς τῆς ἐκτελέσεως δοκιμῶν ταχύτητος κλπ. ἐντὸς τοῦ Κόλπου ὑπὸ πλοίων ἐπισκευαζομένων ἢ κατασκευαζομένων εἰς τὰ παρακείμενα Ναυπηγεία, εἰς περιόδους ἡξήμενου ἀριθμοῦ ἀργούντων σκαφῶν.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ἐκ τῆς θεωρήσεως τῶν ἀνωτέρω συνάγονται τὰ κατωθὶ συμπεράσματα:

- α) Ὁ ὁρμος καὶ λιμὴν Ἐλευσίνος τυγχάνει φυσικῆς προστασίας,
- β) Αἱ ἐν αὐτῷ ἀναπτυσσόμεναι καιρικαὶ συνθήκαι εἰς σπανίας περιπτώσεις δύνανται νὰ χαρακτηρισθῶν ὡς δυσμενεῖς,
- γ) Ἡ ποίότης τοῦ βυθοῦ ἐγγυᾶται τὴν καλὴν ἀγκυροβολίαν τῶν πλοίων,
- δ) Εἰς τοῦτο συντελεῖ καὶ ἡ ἀνυπαρξία φυσικῶν ἢ τεχνητῶν ἐμποδίων,
- ε) Αἱ μικραὶ τιμαὶ τῶν στοιχείων τῶν παρατηρουμένων παλιρροϊῶν οὐδὲν ἐπηρεάζουν τὴν ἀσφάλειαν τῆς περιοχῆς,
- στ) Ὁ χρησιμοποιοῦμενος τρόπος ἀγκυρο-

βολίας ἀποτελεῖ ἐχέγγυον ἀσφαλοῦς παραμονῆς τῶν πλοίων, θεωρουμένης ἀδυνατοῦ τῆς μετακινήσεώς των,

- ζ) Τὰ διατιθέμενα μέσα ἀσφαλείας (ναυσίπλοια καὶ ἀγκυροβολίας) — ὡς ταῦτα ἀναλυτικῶς ἀναφέρονται εἰς ὑπερθεὶν παράγραφον 5 — θεωροῦνται ἐπαρκῆ διὰ τὴν ἀσφαλῆ ροὴν τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν ἐκτάκτων περιστατικῶν,
- η) Πρόσθετον ἐγγύησιν εἰς τοῦτο ἀποτελοῦν τὰ ὑπὸ τῆς οἰκείας Λιμενικῆς Ἀρχῆς ληφθέντα καὶ καλῶς ἐφαρμοζόμενα σχετικὰ μέτρα ἀσφαλείας.

Ἐκ τῆς ὅλης οἰκονομίας τοῦ θέματος, ὡς τοῦτο ἐκτίθεται ἀνωτέρω, ἀνευδοιάτως συνάγεται τὸ συμπέρασμα ὅτι ὁ ὁρμος καὶ ὁ λιμὴν Ἐλευσίνος παρέχουν θετικὰς συνθήκας ἀσφαλείας διὰ τὰ ἐν αὐτοῖς καὶ δι' οἰανδήποτε αἰτίαν ὁρμούντα πλοία. Συνεπῶς δὲν εὐσταθεῖ, κατὰ τὴν ἀποψίν μας, ὁ περὶ τοῦ ἀντιθέτου ἰσχυρισμοῦ ἁλλοδαπῶν ἀσφαλιστῶν καὶ δὲν δικαιολογεῖται κατ' ἀκολουσίαν ἡ ἐπιβολὴ ἐπασφαλιστῶν εἰς τὰ χρησιμοποιοῦντα τὸν περὶ οὗ ὁ λόγος ὁρμον πλοία.

(ΣΗΜ.: Διὰ τὴν σύνταξιν τῆς παρούσης μελέτης ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν στοιχεῖα παρασχεθέντα τῷ ΥΠ.Ν.Μ.Ε. ὑπὸ:

- α) Ἀρχηγίου Ἀεροπορίας / Ἐθν. Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας,
- β) Ἀρχηγίου Ναυτικοῦ / Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας,
- γ) Πλοηγικοῦ Σταθμοῦ Πειραιῶς,
- δ) Λιμεναρχείου Ἐλευσίνος κλπ.).

ΕΘΝΙΚΗ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΜΗΜΑ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓ. ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΧΝΟΤΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΑΝΕΜΟΥ ΕΠΙ ΤΟΙΣ ΕΚΑΤΟΝ εἰς Κλίμακα Μπαφόρ, ἐξαχθεῖσα ἐκ τῶν παρατηρήσεων 08ω, 14ω καὶ 20ω τῆς περιόδου 1951 - 1960

Δύναμις	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	WWNW	NW	*Αθροισμα
0															22,70
1	5,7		1,1	1,5		1,0		3,0		1,8		1,5	2,0		17,60
2	8,9		1,1	1,3		0,8		3,9		2,2		1,3	2,8		22,30
3	8,8		0,7	1,1		0,6		4,0		1,7		1,2	2,3		20,40
4	5,9		0,5	0,5		0,3		1,2		0,4		0,8	1,4		11,10
5	2,2		0,1	0,1		0,04		0,3		0,05		0,2	0,4		3,39
6	1,1		0,02	0,03		0,05		0,1		0,02		0,16	0,3		1,78
7	0,3			0,01		0,02		0,03				0,06	0,08		0,50
8	0,09		0,01			0,01		0,01				0,03	0,07		0,22
9															
10															
11															
12															
*Αθρ.	32,99		3,53	4,54		2,82		2,55		6,17		5,25	9,45		100,00

“SINGAPORE”

‘Ο κυριώτερος προμηθευτικὸς οἶκος ὑλικῶν καὶ τροφίμων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων

DAWOOD & Co. LTD.

(INCORPORATED IN 1895)

Shipchandlers

67, Miri Road, SINGAPORE-4

PHONES: 95631, 95632, 72277, 72400

NIGHT: 95631, 72277

TELEX NO. RS 21376

24 HRS SERVICE

TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ
CABLES: «LATHIPHIA» OR «DAWOODCO»
SINGAPORE



Moonraker'72 Sports Yacht 36

Ένα νέο σκάφος έκανε την εμφάνισή του στο BOAT SHOW του Λονδίνου και άμέσως συγκέντρωσε το ενδιαφέρον όλων.

Είναι το MOONRAKER SPORTS YACHT 36. Ένα μοναδικά γρήγορο σκάφος με τέλεια γραμμή και άψογο φινιρίσμα. Σχεδιασμένο βάσει προδιαγραφών των LLOYDS, για ασφάλεια και σταθερή πλεύση. Με εγκαταστάσεις διπλών μηχανών DIESEL, πράγμα που σημαίνει μακρά διάρκεια ζωής, οικονομία και σιγουριά στη θάλασσα. Αποκτήστε λοιπόν διεθνή ελευθερία πλεύσεως και αποφασήστε να χαρήτε τα Έλληνικά νησιά ή να πάτε όπου αλλού θέλετε απολαμβάνοντας την πολυτέλεια που σάς προσφέρει το σκάφος σαν βασικό εξοπλισμό.

Ρυθμιζόμενο κλιματισμό, χαλιά, κουρτίνες, όροφες και πλάινα με μόνωση και επενδεδυμένα, φωτιζόμενο COCKTAIL BAR, ραδιόφωνα δύο, κασετόφωνο, τηλεόραση, δύο πλήρη λουτρά με SHOWER, φυγείο, κουζίνα και κρεβάτια για όκτώ άτομα.

Διαθέτετε: £ 13.000 και άνω ...;

Ζητήστε να σάς στείλωμε άμέσως σχετικό ενημερωτικό έντυπο.



MOONRAKER
MARINE
INTERNATIONAL Ltd

εν. Αντιπροσωπεία: **ΕΣΕΞ ΑΕ**. Μητροπολεως 44, Αθηναι. Τηλ. 225 772, 227 697

ΑΙ ΧΑΛΕΠΑΙ ΗΜΕΡΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

Λίαν βεβαρημένον καὶ τὸ κόστος κινήσεως τοῦ μεσογειακοῦ φορτηγοῦ

ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ ΗΔΗ ΓΥΡΩ ΕΙΣ ΤΑ 650 ΔΟΛΛΑΡΙΑ ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ ΔΙ' ΕΝ ΣΚΑΦΟΣ ΤΩΝ 4.000 ΕΩΣ 4.500 ΤΟΝ. D.W. ● Η ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΑ ΜΟΝΟΝ ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΤΑ 40% ΕΩΣ 45% ΤΟΥ ΣΚΕΛΟΥΣ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ● ΑΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣ ΠΕΡΙ ΣΥΝΘΕΣΕΩΣ ΚΑΙ ΜΕΙΩΜΕΝΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνεφέρθημεν εἰς τὸ ραγδαίως ἀνερχόμενον κόστος κινήσεως τοῦ ποντοπόρου ἐλληνοκτητοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ὑπολογιζόμενον ἥδη περὶ τὰ 1.200 δολλάρια ἡμερησίως. Εἰς τὴν μεσογειακὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν ἡ κατάστασις διαγράφεται ἐτι ζοφερώτερα. Τὸ ἡμερήσιον κόστος ἑνὸς μεσογειακοῦ φορτηγοῦ τῶν 4.500 τόν. d.w. ναυπηγήσεως 1953-1956 ὑπολογίζεται γύρω εἰς τὰ 650 δολλάρια. Τὸ παρήλικον ἐπίσης τῶν σκαφῶν, ὁ ὀξύτατος ἀνταγωνισμὸς εἰς τὸν χώρον τῆς Μεσογείου, ἐτι δὲ καὶ τὸ ἄγχος τῆς ἐπιδιδώσεως καθιστοῦν δυσβάστακτον τὸ ὑψηλὸν κόστος ἐκμεταλλεύσεως. (Ἐπ'ἀνδρωσις 40-45% τοῦ ἡμερησίου κόστους).

Καὶ λεπτομερέστερον ἡ ἀνάλυσις τῶν δαπανῶν κινήσεως ἔχει ὡς κάτωθι:

Συντήρησις πλοίου, ἐπισκευαὶ καὶ ἀνταλλακτικὰ 2.000 δολ. μηνιαίως.

Υλικά ἀναλώσιμα 1.000 δολ.

Ποσοστὸν «σπέσιαλ σερβιῦ» 1.000 δολ. Σημειωτέον ὅτι κατὰ τὴν τετραετίαν ἀπαιτεῖται ποσὸν τουλάχιστον 50.000 δολλάρων διὰ τὴν ἐκτέλεσιν «σπέσιαλ σερβιῦ» χωρὶς μεγάλας ἀξιώσεις.

Μισθοδοσία 7.500 δολ.

Τροφοδοσία 1.500 δολ.

Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμίον 700 δολ.

Ἐφορία 400 δολ.

Κλάμπ 2.000 ἕως 2.500 δολ.

Ἀσφάλιστρα 3.000 δολ. Τὸ ποσὸν τοῦτο ποικίλλει ἀναλόγως τῶν «ρέκορντς» ἐκάστου πλοιοκτητοῦ.

Ἐξοδα διαχειρίσεως 1.000 δολ.

Η ΣΥΝΘΕΣΙΣ

Μολοντί δὲν διαγράφονται προοπτικαὶ διὰ τὴν μείωσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως — τοῦτο θὰ ἐκαλύπτετο ἀπὸ μίαν αἰ-

φινιδίαν βελτίωσιν τῆς ναυλαγοράς — οἱ μεσογειακοὶ ἐφοπλισταὶ φρονοῦν ὅτι ἐὰν ἐρρυθμίζετο ἱκανοποιητικῶς τὸ θέμα τῆς συνθέσεως θὰ ἐπῆρχετο μία σχετικὴ ἀνακούφισις. Ὡς γνωστὸν ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος καὶ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Ἑνώσεως Μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων ἐξεπονήθη πρακτικὸν ἐπὶ τῆς συνθέσεως, τὸ ὁποῖον ὅμως ἐτροποποιήθη ὑπὸ τῆς συσταθείσης ὁμάδος ἐργασίας τοῦ Ὑπουργείου Ἑθνικῆς Οἰκονομίας. Τὸ νέον τοῦτο κείμενον διεβιβάσθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Ἑνωσιν, ὁ πρόεδρος τῆς ὁποίας κ. Σ. Μαρκαντωνάκης διετύπωσεν ἀνεπιφυλάκτως τὰς ἀντιρρήσεις του. Συγκεκριμένως ἀνέφερεν ὅτι:

«Διαφωνῶ μὲ τὸ ἀνωτέρω σχέδιον συνθέσεως καὶ ἐμμένω εἰς τὸ συνημμένον σχέδιον (τὸ ἐκπονήθη ὑπὸ τοῦ Ν.Ε.Ε.), τὸ ὁποῖον ἐπεξεργάσθημεν ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τὸ ὁποῖον μόνον ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν σημαντὴν ἐλληνικὴν πραγματικότητα, τουλάχιστον ὅσον ἀφορᾷ τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων μας».

Ἡ Ἑνωσις υἱοθετεῖ τὴν ἐξῆς, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν πληρωμάτων:

● Διὰ πλοία 500 ἕως 1.000 κ.ο.χ. 1 πλοίαρχος (διπλωματοῦχος β'), 1 ἀξιωματικὸς καταστρώματος (διπλωματοῦχος γ'), 1 ναύκληρος, 3 ναῦται, 1 μηχανικὸς (διπλωματοῦχος γ'), 1 μηχανοδηγὸς β' ἢ λιπαντῆς, 1 θερμαστὴς καὶ 1 μάγειρος ἢ θαλαμηπόλος. Σύνολον 10.

● Διὰ πλοία 1.000 ἕως 2.000 κ.ο.χ. 1 πλοίαρχος (διπλωματοῦχος α'), 1 ἀξιωματικὸς καταστρώματος (διπλωματοῦχος γ'), 1 δόκιμος πλοίαρχος, 1 ναύκληρος, 3 ναῦται, 1 α' μηχανικὸς (διπλωματοῦχος β'),

1 β' μηχανικὸς (διπλωματοῦχος γ'), 1 μηχανοδηγὸς α' ἢ ἀρχιθερμαστῆς, 1 χειριστὴς μηχανῆς ἢ θερμαστῆς καὶ 1 μάγειρος ἢ θαλαμηπόλος. Σύνολον 12.

● Διὰ πλοία 2.000 ἕως 3.000 κ.ο.χ. 1 πλοίαρχος (διπλωματοῦχος β'), 1 ὑποπλοίαρχος (διπλωματοῦχος γ'), 1 ἀξιωματικὸς καταστρώματος (διπλωματοῦχος α'), 1 ναύκληρος, 4 ναῦται, 1 α' μηχανικὸς (διπλωματοῦχος α'), 1 β' μηχανικὸς (διπλωματοῦχος γ'), 1 μηχανοδηγὸς α' ἢ ἀρχιθερμαστῆς, 1 μηχανοδηγὸς β' ἢ λιπαντῆς, 1 χειριστὴς μηχανῆς ἢ θερμαστῆς, 1 μάγειρος καὶ 1 θαλαμηπόλος. Σύνολον 15.

Προκειμένου περὶ πλοίων ὀλίγης χωρητικότητος 1.600 κόνων καὶ ἄνω ἢ σύνθεσις συμπληροῦται δι' ἑνὸς ραδιοτηλεγραφητοῦ. Εἰς πλοία ὀλίγης χωρητικότητος κατωτέρας τῶν 1.600 κόνων, ἕνας ἐκ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος δέον νὰ κέκτηται πτυχίου ραδιοτηλεγραφητοῦ.

Προκειμένου διὰ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως ἀντικαθίστανται ὁ ἀρχιθερμαστὴς μὲ α' μηχανοδηγόν, λιπαντῆς μὲ β' μηχανοδηγόν καὶ ὁ θερμαστὴς διὰ χειριστοῦ μηχανῆς.

Εἰς πλοία ὑγροῦ φορτίου προστίθεται ἕνας ναυτικὸς γενικοῦ προορισμοῦ χρησιμοποιοῦμενος ὡς ἀντλιοφόρος.

Περαιτέρω ἡ ἐπιτροπὴ τοῦ Ν.Ε.Ε. συμφωνεῖ καὶ ἀποδέχεται τὰς εἰσηγήσεις ἐπὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος πλοίων ὀλίγης χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 3.000 κόνων, τὰς ἀναφερομένας εἰς:

α) Τὴν ναυτολόγησιν ὡς Δοκίμου Πλοίαρχου ἀποφοίτου Δ.Σ.Ε.Ν. ἡ χαρακτηρισμένου ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ἀρχῆς ὡς δοκίμου πλοίαρχου καὶ κεκτημένου ἑνὸς ἔτους θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. Μὴ προσφερομένου Δοκίμου Πλοίαρχου προσφερομένου ἀλλ' ὑπὸ ὅρους ἡ μισθὸν πέραν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς ἰσχυροῦς Συλλογικῆς Συμβάσεως τὴν ναυτολόγησιν εἰς τὴν θέσιν τοῦ Δοκίμου Πλοίαρχου ναυτοπαιδὸς κεκτημένου ἑνὸς ἔτους θαλασσίαν ὑπηρεσίαν.

β) Τὴν ναυτολόγησιν ὡς Δοκίμου Μηχανικοῦ ἀποφοίτου Δ.Σ.Ε.Ν. ἡ χαρακτηρισμένου ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας Ἀρχῆς ὡς Δοκίμου Μηχανικοῦ καὶ κεκτημένου ἑνὸς ἔτους θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. Μὴ προσφερομένου Δοκίμου Μηχανικοῦ ἢ προσφερομένου ἀλλ' ὑπὸ ὅρους ἡ μισθὸν πέραν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς ἰσχυροῦς Συλλογικῆς Συμβάσεως τὴν εἰς τὴν θέσιν τοῦ Δοκίμου Μηχανικοῦ ναυτολόγησιν μαθητευομένου μηχανῆς κεκτημένου ἑνὸς ἔτους θαλασσίαν ὑπηρεσίαν.

γ) Τὴν πλήρωσιν τῶν ὑπὸ τῆς συνθέσεως πληρώματος καθοριζομένων θέσεων δι' ἃς ἀπαιτεῖται ἡ κατοχὴ ἀντιστοίχου ἀποδεικτικοῦ ἐιδικότητος ἢ ἱκανότητος ἐκ τῶν κεκτημένων τὸ ἀντίστοιχον διὰ τὴν θέσιν εἰς τὴν ὁποίαν ναυτολογουμένη διπλώματος, πτυχίου ἢ ἀδείας.

δ) Τὴν συμπλήρωσιν τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' ἃς δὲν προσφέρονται ναυτικοὶ κεκτημένοι τοῦ ἀντιστοίχου διὰ τὴν θέσιν ἀποδεικτικοῦ ἢ προσφέρονται ἀλλ' ὑπὸ ὅρους ἡ μισθὸν πέραν τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῆς ἰσχυροῦς Συλλογικῆς Συμβάσεως διὰ τῆς ναυτολογήσεως κατὰ σειράν:

Α) Εἰς θέσιν ἀξιωματικοῦ

α) Ἑλλήνων ναυτικῶν κεκτημένων τῶν οὐσιαστικῶν προσόντων τῶν ἀπαιτούμενων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἀποδεικτικοῦ τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν ἀντίστοιχον θέσιν.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

Argonaut Suppliers (pty) L^{td}

524/526 ALBANY HOUSE WEST. 65 VICTORIA EMBANKMENT

D U R B A N

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

Τ Ρ Ο Φ Ο Δ Ο Σ Ι Α Ι

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

ΑΡΤΙΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

β) 'Αλλοδαπών ναυτικών κεκτημένων το άπαιτούμενο δια την θέσιν άποδεικτικών.

Β) ΕΙΣ ΘΕΣΙΝ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

α) 'Ελλήνων ναυτικών μη κεκτημένων του άντιστοιχού δια την θέσιν άποδεικτικού.

β) 'Ελλήνων μη κεκτημένων ναυτικού φυλλαδίου.

γ) 'Αλλοδαπών ναυτικών.

ΑΛΛΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ

Σχολιάζων τα άνωτέρω ο πρόεδρος της 'Ενώσεως μεσογειακών φορητών πλοίων κ. Μαρκαντωνάκης, υπεγράμμισεν ότι σήμερα είναι άπαράδεκτος ή βεβαρημένη σύνθεσις δια λόγους προνομίας, ως έγνετο κατά το παρελθόν λόγω της μεγάλης άνεργίας μεταξύ των ναυτικών. 'Ολοι αί προσπάθειαι δέον να κατατείνων προς καθιέρωσιν «συνθέσεως άσφαλείας».

'Ερωτηθείς εξ άλλου επί των άνωτέρω ο κ. 'Αλ. 'Αθανασιάδης, διατελέσας επί σειράν ετών γενικός γραμματέας της 'Ενώσεως, ανέφερεν ότι ή αριθμητική μείωσις της συνθέσεως κατά δύο ή τρεις ναυτικούς δέν πρόκειται να επιφέρει αξιόλογον μείωσιν εις το σκέλος της μισθοδοσίας και, κατ' επέκτασιν, εις το κόστος έκμεταλλεύσεως. 'Αλλωστε τα 80% των μεσογειακών πλοίων είναι επηνδρωμένα δια περισσοτέρων των υπό της συνθέσεως προβλεπομένων ναυτικών δια λόγους άσφαλείας του σκάφους. Θά ή δυνατό όμως, υπεγράμμισεν ο κ. 'Αθανασιάδης, να επήρχετο σχετική ανακούφισις εάν έφηρμόζετο το έκπονηθέν κατά το παρελθόν σχέδιον νόμου υπό του Ν.Ε.Ε. το αναφερόμενον εις τα διπλώματα. 'Εάν επήρχετο μείωσις των διπλωμάτων και άνεγνωρίζετο ή ισχύς της συνθέσεως τώσον εις τα «όπεν», όσον και εις τα «κλόζ» σκάφη, τότε θα έξοικονομούτο περί τα 1.000 έως 1.500 δολ. λάρια μηνιαίως. Διότι πράγματι, όταν επί παραδείγματι το μικράς χωρητικότητας και παρήλικον μεσογειακόν φορητόν υποχρεούται να προσλαμβάνη τόν διευρέτον α' μηχανικόν, είναι έπιούμενον ότι θα εύρεθι εις την ανάγκην να συναγωνίζεσθαι τα ποντοπόρα σκάφη και να καταβάλη τούς πράγματι υπερόγκους σήμερα μισθούς των 25.000 δρχ. και πλέον.

Και έγνετο σχετική σύγκρισις με παρομοίας χωρητικότητος σκάφη, τα όποια ταξιθεύουν υπό κυπριακήν σημαίαν. Συντεία μειωμένων άπομαχικών, μισθοδοσίας και τροφοδοσίας το κόστος έκμεταλλεύσεως είναι μειωμένον κατά 2.500 δολ. λάρων μηνιαίως.

CEUTA

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD.
GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI
(Manager)

&
VASSILIOS J. KOULOURIDIS
(Director) Captain M.M.

SHIPS - CHANDLERY, successors
GEORGE E. AMANATIDES
PROVISIONS, CABIN, DECKS,
& ENGINES STORES

Mail Address.	Telephones.
Post Of. Box 241 CEUTA, Spain.	51 - 42 - 12. 51 - 27 - 62.

CABLE ADDRESS

PAPAMINAS - CEUTA.

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

ΑΝΤΙΘΕΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ, ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ, Δ.Ν.Ε., ΠΡΑΚΤΩΡΩΝ

'Αντιτίθενται — ως άνεμένετο — όλοι οι φορείς της Ναυτιλίας εις την άνάληψιν των ρυμουλκήσεων εις τόν λιμένα, υπό του Ο.Λ.Π.

Περί το όλον θέμα άνεπτύχθη έντονος δραστηριότης, κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερον, κατόπιν έγγράφου το όποιον άπήντησεν ο πρόεδρος του 'Οργανισμού, άντιναύαρχος κ. Γ. Μόραλης, εις την 'Ενωσιν 'Ελλήνων 'Εφοπιστών, το Ναυτικό, 'Επιμελητήριο, την Διεθνή Ναυτικήν 'Ενωσιν και τόν Πανελλήνιον Σύνδεσμον Ναυτικών Πρακτόρων.

Τό έγγραφον του κ. Μόραλη έχει ως άκολουθως:

«'Ενεργούντες έρευναν, κατόπιν άποφάσεως του κ. 'Υφυπουργού Ναυτιλίας, Μεταφορών και 'Επικοινωνιών, προς έξακριβώσιν του εάν είναι σκόπιμος ή σταδιακή άνάληψις της ρυμουλκήσεως των πλοίων εις τόν λιμένα Πειραιώς υπό του Ο.Λ.Π. δι' ιδίων αυτού ρυμουλκών, έχομεν την τιμήν να παρακαλέσωμεν ύμās όπως εκφέρητε και γνωρίσητε ήμίν τās ύμετέρας άπόψεις επί των τάτωι:

1) 'Εάν λειτουργή κανονικώς ο τομέυς της ρυμουλκήσεως πλοίων εις τόν λιμένα Πειραιώς ή εάν πορουνάζονται εις αυτόν άνωμαλίας ή άνεπάρκειαι.

2) 'Εάν είναι ένδεχόμενον να άνασκάφουν άδυναμίας εις τόν εν λόγω τομέα ως εκ της έξυμνηρητέας του δια ρυμουλκών, τα όποια δέν άνήκουν εις τόν έχοντα την εύθύνην της όλης λειτουργίας του λιμένος 'Οργανισμόν (Ο.Λ.Π.), αλλά εις ιδιωτικές επχειρήσεις.

3) 'Εάν ένδεικνύεται ή μη να αναλάβη ο Ο.Λ.Π. εν όλω ή εν μέρει την ρυμουλκήσιν των πλοίων εις τόν λιμένα δι' ιδίων αυτού ρυμουλκών.

4) 'Επί παντός άλλου ζητήματος, το όποιον κατά την γνώμην σας έχει άμμεσον συνάφειαν προς το ως άνω υπό εξέτασιν θέμα.

Αι ύμετέραι άπόψεις επί των τιθεμένων ως άνω ζητημάτων θα διευκολύνουν όπωσδήποτε την διερεύνησιν του άνωτέρω θέματος υπό της συσταθείσης προς τούτο επιτροπής δι' ο παρακαλούμεν όπως το έγγραφόν σας, εις το όποιον θα περιέχονται αυτά, περιέλθι εις ήμās όσον το δυνατόν ταχύτερον.

'Επί πλέον σās πληροφορούμεν ότι, εφ' όσον κατά την εξέτασιν του ως άνω θέματος ήθελε προκύψει ανάγκη, θέλομεν προσκαλέσει ύμās δια να άναπτύξητε και προφορικώς τās άπόψεις σας».

Εις άπάντησιν του έγγράφου τούτου ή 'Ενωσις 'Ελλήνων 'Εφοπιστών, το Ναυτικό, 'Επιμελητήριο και ή Διεθνή Ναυτική 'Ενωσις, εξέφρασαν, έγγράφως, την πλήρη αντίθεσιν των, ειδικώτερον δε ή Δ.Ν.Ε. διαπιστώνει ότι χρήζουν άναμορφώσεως ο Κανονισμός 'Εργασίας και τα τιμολόγια των ρυμουλκήσεων.

Χαρακτηριστικώς, παραθέτομεν κατωτέρω την άπάντησιν του Πανελληνίου Συνέσμου Ναυτικών Πρακτόρων, ή όποία έχει ως άκολουθως:

«Κύριε Πρόεδρε,

Εις άπάντησιν ύμετέρου ύπ' αριθ. 45/2. 3.72 επί του ύπερθεν θέματος, έχομεν την τιμήν να φέρωμεν εις γνώσιν ύμών τās επί

τούτου άπόψεις του Δ.Σ. ειδικώς άσχοληθέντος επί των δια του ως άνω έγγράφου σας τιθεμένων έρωτημάτων.

1.— Δέν έχομεν ύπ' όψει γενικώτερας σημασίας άνωμαλίας εν τη διεξαγωγή της κυρίας εργασίας ρυμουλκήσεως, τυχόν δε άνεπάρκειαι του παρελθόντος, εξ έπόψεως ισχύος των διατιθεμένων ρυμουλκών, καλύπτονται δια της συνεχούς προακτίσεως νέων ρυμουλκών, ικανοποιητικής ΗΡ κινητήρος.

2.— 'Αδυναμία πάντοτε είναι δυνατόν να προκύψωσιν εκ της μορφής της κινήσεως των πλοίων και των συνθηκών εργασίας εν τώ λιμένι (είσπλους - έκπλους επίδαττων - φορητών, χρονική έναρξις εργασίας κτλ.) και άσφαλώς ή ρύθμισις δέν θα πρέπει να άναζητηθι εις τόν άπόλυτον αριθμόν διαθεσίμων ρυμουλκών (κατά τόν χρόνον αιχμής) διότι το κόστος θα επιβαρύνεται δια της δαπάνης των εν άδραναία κατά τās λοιπās ώρας υπεραριθμών ρυμουλκών.

3.— 'Ασχετως της έμπειρίας, την όποιαν όλοι έχομεν άποκτήσει εκ τών δυσχερειών, άς αντιμετώπιζει ο Ο.Λ.Π. ως εκ της νομικής του μορφής και των λοιπών δεσμεύσεών του δια την εφαρμογήν των όρθοδόξων έμπορικών μεθόδων, δέν έχομεν ύπ' όψει μας λιμένα τινα, του όποιου ή έξουσία να περιλαμβάνη και την έκτέλεσιν, ίδια λ)σμώ, των εν αυτό ρυμουλκήσεων, αφ' ου άλλως τε οι πλείστοι και δι ή οι μεγαλύτεροι λιμένες, ήπειρωτικοί και μεσογειακοί δέν άσκούσιν ίδια λ)σμώ ούτε καν την έκμετάλλευσιν της φορτοεκφορτώσεως.

4.— Δέν γνωρίζομεν εάν ή Διοίκησις του Ο.Λ.Π. έχει στοιχεία κόστους της δια των ιδίων της ρυμουλκών έκτελουμένης σήμερα εργασίας ρυμουλκήσεως εν τώ λιμένι (κόστος ρυμουλκών - άπόσβεσις - συντήρησις - δαπάναι - έπανδρώσεις - μισθοί - έπίδοματα - δώρα - ασφαλιστικά εισφορά κτλ.), εν όψει όμως της γενικής έντυπώσεως, ήν όλοι οι άσχολούμενοι με τόν λιμένα έχουσιν, θα ήδυνάμεθα ίσως να σās υποδείξωμεν όπως ο Ο.Λ.Π. μη περιπλακίη εις άλλας νεωτέρας δραστηριότητας λιμενικής έκμεταλλεύσεως. 'Η διαφανομένη όρθή άποψις συντονισμού των εν τώ λιμένι εργασιών θα εύρισκε ικανοποίησιν δι' έλευθεριώτερας ρυθμίσεως, ήτοι, δια συμφωνίας μετά της ύφισταμένης Κοινοπραξίας Ρυμουλκών, όπως: α) αναλάβη την όλην ρυμουλκήσιν εργασίαν του λιμένος με υποχρέωσιν της όπως καλύψη τās ένδεχόμενα κενά, β) έξσπλιση δαπάνης της ώρισμένου αριθμόν ρυμουλκών της δια συγχρόνων προσθέτων πυροσβεστικών μέσων, γ) μη θεωρη ως Σάλβατζ την

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

ΙΑΤΡΟΣ

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
C. Pellegrini 641

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

συνδρομήν εν περιπτώσει πυρκαϊάς πλοίου εν τώ λιμένι, δ) αύξηση σταδιακάς τὰ πλοία της τὰ ἔχοντα ισχύν κινητήρος HP 1.000 καὶ τέλος ὅπως ἀναλάβη τὴν ἐξαγορὰν τῶν ρυμουλκῶν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τὴν ἀπορρόφησιν ὁλοκληρῶν τοῦ εἰς αὐτὰ ἐργαζομένου σήμερον προσωπικοῦ, ἀνευ ἀποζημιώσεως τινὸς ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π. Ἐὰν ἤθελε κριθῇ συμφορὰς τιμολογιακῶς, ὡς πιστεύομεν καὶ ἡ εἰς ταύτην ἀνάθεσις καὶ τῶν διὰ λ) σμὸν τοῦ Ο.Λ.Π. ρυμουλκήσεων, ἔχομεν βεβαίως λόγους νὰ πιστεύωμεν ὅτι ἡ ἀνάληψις τῶν ρυμουλκήσεων παρὰ τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ καταστή ἐκ τῶν πραγμάτων ἀκριβέστερα διότι ὁσον καὶ ἐὰν ὁ Ο.Λ.Π. δὲν ἀποβλέπει εἰς κέρδη, πάντως πραγματοποιεῖ τοιαῦτα καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ εἴπῃ ὅτι ὑπαρξὶς καὶ συντήρησις ἐνὸς τῶσον μεγάλου ἀριθμοῦ ρυμουλκῶν δὲν ἐπιδοτεῖται καὶ ἐκ τῶν λοιπῶν κοινῶν καὶ διὰ τῶν μᾶλλον ἱκανοποιητικῶν ἐργασιῶν τῆς Κοινοπραξίας, τοιούτων τῶν ναυαγαιρειῶν, τὰς ὁποίας ἀσφαλῶς δὲν νομίζομεν ὅτι φιλοδοξεῖ νὰ ἀναλάβῃ ὁ Ο.Λ.Π.». 

ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ἡ κρίσις ἐπῆλθεν. Ἀπὸ μακροῦ ἐσόδετο εἰς τὸν λιμένα. Ἦτο ἐκκρεμῆς ἡ αἰσχος τῶν λιμενεργατικῶν αἰτημάτων. Καὶ ἡγγι-

κεν ἡ στιγμή τῆς κρίσεως μὲ μίαν ἐνέργειαν, ἡ ὁποία ὅσον διακριτικὴ καὶ ἀφανὴς καὶ ἐὰν εἴναι, τῶσον καταστρεπτικὴ διὰ τὴν ὅλην κίνησιν τοῦ λιμένος ἀποβαίνει. Φαίνεται, ὅτι ἐφημερίστῃ ἢ ἐπὶ ἡμερομισθίῳ ἐργασία καὶ διὰ τὴν νυκτερινὴν τοιαύτην, μὲ ἀποτελέσματα τὴν καθυστέρησιν τῶν πρὸς ἐκφόρτωσιν πλοίων. Ἐμφορὰ ἤρχισαν νὰ ἀναμένουν ἀνοικτὰ τοῦ λιμένος τὴν σειρὰν τῶν πρὸς ἐκφόρτωσιν.

Ἀναφερόμεν χαρακτηριστικὰς περιπτώσεις:

Τὴν 5ην τρέχοντος εὐρίσκοντο ἐκτὸς λιμένος τὰ σκάφη «Πάπια», «Φάστ Γουίντ» καὶ «Μάγκεν». Τὴν 8ην τοῦ μηνὸς εὐρίσκοντο ἐκτὸς λιμένος τὰ πλοία «Κενιγκσχάφεν», «Λιτίζα», «Τόννα», «Χόρ» καὶ «Βάννα Π.». Τὴν 9ην Μαρτίου τὰ φορτηγὰ «Σλίβεν», «Οὐντίνε», «Οὐρσα» καὶ «Σάννυ Μέντ».

Ἄς σημειωθῇ ὅτι αἱ καθυστερήσεις εἰς τὴν φορτοεκφόρτωσιν εἶναι σημαντικαί. Σκάφη μὲ 2.000 τόν. γενικῶν ἐμπορευμάτων φθάνουν νὰ παραμείνουν πλεονεκτήματα ἐπὶ 10 - 12 ἡμέρας!

Τὸ θέμα τῆς «κρίσεως» προέκλεσεν ἔντονον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς Ἐνώσεως, τῆς ὁποίας τὰ μέλη συνήλθον, τὴν 8ην τρέχοντος μὲ τὴν συμμετοχὴν καὶ τοῦ προέδρου τῆς Ἐνώσεως Μονίμων καὶ Δοκίμων Λιμενεργατῶν κ. Θ. Μουγιάκου, ὁ ὁποῖος ἐπέδωκε καὶ σχετικὸν ψήφισμα

τῆς Γεν. Συνελεύσεως καὶ ἐζήτησε τὴν ἠθικὴν συμπαράστασιν τῆς Δ.Ν.Ε., διὰ τὴν ἱκανοποίησιν τῶν λιμενεργατικῶν αἰτημάτων.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς Δ.Ν.Ε. διεβεβαίωσε τὸν πρόεδρον τῶν λιμενεργατῶν, ὅτι ὡς ἐκπρόσωπος τῆς σοβαριώτερας, ἐργοδοτικῆς τάξεως εἰς τὸν λιμένα, δὲν ἀντιτίθεται εἰς μίαν ἀναπροσαρμογὴν τοῦ βασικοῦ ἡμερομισθοῦ τῶν λιμενεργατῶν, οὐτε εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τῶν πολυετιῶν, ἐφ' ὅσον τοῦτο ἤθελεν υἱοθετηθῇ ὑπὸ τῆς Πολιτείας, ἀποδεχομένη τὴν ἐντεύθεν προκλήθησιν, εἰς βάρος τῶν πλοίων, ἀνάλογον, οἰκονομικὴν ἐπιβάρυνσιν, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι καὶ ἐκ μέρους τῶν λιμενεργατῶν θὰ ὑπάρξῃ κατανόησις εἰς τὴν ρύθμισιν τῆς συνθέσεως τῶν ὁμοχειριῶν καὶ τῆς ἀποδοσεως τῶν, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν συγχρόνων τεχνολογικῶν ἐξελίξεων.

Ἰδοὺ ἡ πλήρης εἰκὼν τῆς καταστάσεως. Ταχέως αὕτη πρέπει νὰ ἐκκαθαρισθῇ, διότι καταδοκοῦν οἱ ἔχθροί. Ἡ λέξις «ἐπὶ ναυαγίᾳ» πρὸ πολλοῦ, μετεπαναστατικῶς, ἐξηλείφθη ἀπὸ τὸ λεξιλόγιόν μας. Καὶ εἶναι ἄθλος τῶν διοικήσεων τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῶν μελῶν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου ἡ διατήρησις ἡρέμου καταστάσεως καὶ εὐρύθμου λειτουργίας εἰς τὸν λιμένα. Διὰ μίαν, εἰσέτι, φορὰν Ο.Λ.Π. καὶ λιμενεργατὰ ἐπιβάλλεται νὰ συνεργασθῶν καὶ νὰ εὐρουν ἀπὸ κοινού τὴν χρυσὴν τομὴν.

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, ΑΖΟΡΕΣ, ΜΑΛΤΑ.

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ	CONSORTOW
ΒΕΡΝΙΚΟΥ	NIVERNICOS
ΜΑΤΣΑ	LOUCASMATSAS
ΤΣΑΒΛΙΡΗ	OCEANIC

PIRAEUS
PIRAEUS
PIRAEUS
PIRAEUS

TELEXES

21 - 2482	VMT	GR
21 - 2450	VERN	GR
21 - 2253	TUGS	GR
21 - 2394	LENA	GR

CALL SIGNS OF SALVAGE TUGS

ΒΕΡΝΙΚΟΥ

VERNICOS	DIMITRIOS / SVRZ
VERNICOU	KITTY / SYTV
VERNICOS	MANOS / SV2113

ΜΑΤΣΑ

MATSAS / SZNF
ATLAS / SZIK
G. L. MATSAS / SZOT

ΤΣΑΒΛΙΡΗ

NISOS	ZAKYNTHOS / SZNP
NISOS	ANDROS / SZRN
NISOS	KRITI / SZNE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ

Ἡμέρας	Νυκτὸς
4522-335	4514-290
4522-329	4513-787
4522-237	4618-156
4522-331	440-141

ΒΕΡΝΙΚΟΥ

Ἡμέρας	Νυκτὸς
476-205	713-391
476-206	712-919
425-075	717-846
425-077	938-359

ΜΑΤΣΑ

Ἡμέρας	Νυκτὸς
4522-221	477-043
4522-263	6472-862
4520-192	9814-668
4522-243	9819-828

ΤΣΑΒΛΙΡΗ

Ἡμέρας	Νυκτὸς
4522-339	741-772
4520-298	6710-730
4520-434	733-789
4520-187	4515-235

REPRESENTATIVES FOR U.K.

VERNICOS

Wigham Richardson & Bevingtons Ltd.
Telephone : 01 283 5250 (30 lines)
Night Tel.: 01 373 3929
Telex : 887501 to 887510
Cables : ARMADORES LONDON

MATSAS

N. & J. Vlassopoulos Ltd.
Telephone : 01 283 7206
Telex : 888378
Cables : MATSASTUGS LONDON

TSAVLIRIS

Tsavliris (Shipping) Ltd.
Telephone : 28 37 734
Night Tel.: 01 486 5700
01 486 5651
Telex : 884291
Cables : SHIPMANAG LONDON

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ Ι.Μ.Ε.Ο. ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΕΤΙΑΝ 1972-1973 ΚΑΙ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ

ΤΟΥ Κ. Ζ. Ζ. ΔΟΥΓΚΟΥ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ ΤΟΥ Ι.Μ.Ε.Ο.

Η πρόσφατος Γενική Συνέλευσις του Ι.Μ.Ε.Ο., η οποία συνήλθεν εις Λονδίνο τον Οκτώβριον 1971, έλαβεν αποφάσεις επί του προγράμματος εργασίας του 'Οργανισμού, το οποίον περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και την σύγκλησιν ώρισμένων διεθνών διασκέψεων επί συγκεκριμένων θεμάτων. Το πρόγραμμα καλύπτει την τρέχουσαν οικονομική περίοδον 1972-73 διά την οποίαν τα σχέδια είναι περισσότερον σαφή και αποκρυσταλλωμένα και την περαιτέρω τετραετίαν 1974-78. Το πρόγραμμα της τετραετίας 1974-78 καθορίζεται ένδεικτικώς, ώστε να είναι δυνατόν να προχωρήσῃ αναλόγως η προπαρασκευαστική εργασία και η μελέτη των θεμάτων, αναφέρεται δε μόνον εις τὰς σχεδιαζομένας διεθνείς διασκέψεις.

Πρόγραμμα 1972-73. Τοῦτο, εις τὸν τομέα τῶν διεθνῶν διασκέψεων, περιλαμβάνει πέντε συνολικῶς διασκέψεις ἐκ τῶν οποίων αἱ δύο ὀργανοῦνται ὑπὸ τοῦ Ι.Μ.Ε.Ο. ἐν συνεργασίᾳ μὲ ἄλλον διεθνή ὀργανισμόν καὶ αἱ ὑπόλοιποι τρεῖς ὑπὸ τὴν ἀποκλειστικὴν εὐθύνην τοῦ ΙΜΕΟ. Περισσότερα λεπτομέρεια ἐπὶ τῶν διασκέψεων τούτων δίδουν τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

(α) Διάσκεψις σχετικὴ μὲ τὴν διεθνή διαμετακίνησιν τῶν κοντέινερς (Νοέμβρ. 1972). Αὕτη ὀργανοῦται ὑπὸ τοῦ ΙΜΕΟ καὶ τῶν 'Ηνωμ. Ἐθνῶν ἀπὸ κοινῆς καὶ ἀναμένεται ὅτι θὰ καταλήξῃ εἰς δύο συμβάσεις, μίαν διὰ τὸ θέμα τῆς ἀσφαλούς μεταφοράς τῶν κοντέινερς καὶ μίαν διὰ θέματα τελωνειακῶν διατυπώσεων καὶ ἐλέγχων τῶν κοντέινερς. Ἡ ἡμερησία διάταξις δὲν ἔχει εἰσέτι ἀποφασισθῇ καὶ εἶναι πιθανόν ὅτι θὰ περιλάβῃ καὶ μερικά ἄλλα θέματα ἀφορρῶν τὰ κοντέινερς. Σκοπὸς τῶν συμβάσεων τούτων εἶναι ἡ διατήρησις τοῦ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ἀσφαλείας καὶ ἡ διευκόλυνσις τῆς διεθνούς μετακινήσεως δι' ὅλων τῶν μεταφορικῶν μέσων διὰ τὸ καθορισμὸν κοινῶν στάνταρτς.

(β) Νομικὸς χαρακτὴρ καὶ καθεστὼς τῶν πλωτῶν μέσων συλλογῆς στοιχείων ἐκ τῶν ὠκεανῶν περιοχῶν. Ἡ πρόσφατος ἀνάπτυξις τῆς ὠκεανογραφικῆς ἐρευνῆς ἔφερκεν εἰς χρῆσιν μίαν μεγάλην ποικιλίαν πλωτῶν μέσων καὶ σημαντῶν, δρῶντων εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἢ ὑποβρυχίως, μετὰ ἢ ἄνευ ἰδίων κινήσεων, μονίμως ἡγκυροβολημένων ἢ ἐλευθέρως ἐκτιπτόντων. Τὰ μεγαλύτερα σήματα εἶναι ἐφωδισμένα μὲ ἠλεκτρονικά συστήματα καταμετρήσεως καὶ τηλεμετρήσεως καὶ πολλὰ ἐξ αὐτῶν εἶναι δυνατόν νὰ χρησιμοποιηθοῦν καὶ ὡς ναυτιλιακοὶ σημαντήρες. Ὁ ΙΜΕΟ μετὰ τοῦ Οὐνέσκο, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ οποίου λειτουργεῖ ἡ Διεθνὴς Ὄκεανογραφικὴ Ὀργάνωσις, προετοιμάζουν τὸ κείμενον συμβάσεως, ἡ ὁποία ἀποβλέπει εἰς τὴν ὁμολήν καὶ ἀσφαλὴ λειτουργίαν τῶν ὠκεανογραφικῶν σημαντῶν ἐκ παραλλήλου μὲ ὅλους ὅσους χρησιμοποιοῦν τὸν θαλάσσιον χῶρον καὶ πρὸς κοινὸν ὄφελος. Ἡ διάσκεψις ἔχει προγραμματισθῇ διὰ τὸ 1973.

Ἐνῶ αἱ ἀνωτέρω δύο διασκέψεις ἀποτελοῦν κοινὴν προσπάθειαν τοῦ ΙΜΕΟ καὶ ἐνὸς ἄλλου Ὄργανισμοῦ, αἱ ἐν συνεχείᾳ ἀναφερόμεναι ὀργανοῦνται ὑπὸ τὴν ἀποκλειστικὴν εὐθύνην τοῦ ΙΜΕΟ.

(γ) Διάσκεψις διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ πρὸς Ἀποφυγὴν Συγκρούσεων (Ὀκτώβριος 1972). Ὁ ἐν ἰσχύϊ Κανονισμὸς συντάχθη τὸ 1960. Ἐκτοτε ἀρκε-

ταὶ μεταβολαὶ ἐπῆλθον εἰς τὰ θέματα τὰ ὁποῖα ὁ Κανονισμὸς ρυθμίζει, ὥστε νὰ καθίσταται ἀναγκαία μία ριζικὴ ἀνακαινίσις. Ἡ προπαρασκευαστικὴ ἐργασία μὲ τὴν συμπληρώσιν καὶ ἕνα σχέδιον Κανονισμοῦ εἶναι ἔτοιμον πρὸς κοινοποίησιν εἰς ὅλα τὰ κράτη τὰ ὁποῖα θὰ κληθῶν νὰ μετέσχουν τῆς διασκέψεως. Τὸ συνταχθέν σχέδιον καὶ τὰ ἐπ' αὐτοῦ σχόλια καὶ προτάσεις τῶν κρατῶν θὰ ἀποτελέσουν τὸ βασικὸν κείμενον ἐπὶ τοῦ ὁποῖου θὰ ἐργασθῇ ἡ διάσκεψις.

(δ) Διάσκεψις διὰ τὴν ἀποφυγὴν ῤυπάνσεως τῶν θαλάσσιων. Σκοπὸς τῆς διασκέψεως, ὁρισθείσης διὰ τὸ τέλος τοῦ 1973, εἶναι νὰ ἐξασφαλίσῃ ὅσον τὸ δυνατόν ἐνωρίτερον τὴν προστασίαν τῶν θαλάσσιων ἀπὸ ῤυπάνσιν ἐσκεμμένην καὶ ἐκουσίαν ὅχι μόνον μὲ πετρελαιοειδή, ἀλλὰ καὶ μὲ ἄλλας ἐπιβλαβεῖς οὐσίας. Ἀντικείμενον τῆς συμβάσεως θὰ εἶναι ὅχι μόνον τὰ πλοῖα, ἀλλὰ καὶ οἰονδήποτε ἄλλο μέσον τὸ ὁποῖον δρᾷ εἰς τὸν θαλάσσιον χῶρον. Ἡ σύμβασις ἡ ὁποία θὰ προκύβῃ θὰ εἶναι τρόπον τινὰ ἐπέκτασις τῶν σκοπῶν καὶ ἀρμοδιοτήτων τῆς ὑπαρχούσης συμβάσεως πρὸς ἀποφυγὴν ῤυπάνσεως ἐκ πετρελαιοειδῶν. Σημαντικὴ προπαρασκευαστικὴ ἐργασία ἔχει ἤδη ἐπιτελεσθῇ καὶ συμπληροῦνται βαθμιαίως.

(ε) Ἐπιβιβατὴν πλοῖα εἰδικῶν μεταφορῶν — Συνθήκαι ὕγιεινῆς καὶ ἐνδιαίτησεως. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Συμφωνία ἡ ὁποία ἀφεώρα τὰ ἐπιβιβατὰ πλοῖα τὰ μεταφέροντα προσκυνητὰς — ἡ ἐπιβιβατὰς ἄνευ κλίνης — καὶ ἡ ὁποία ἦτο περισσότερον γνωστὴ ὡς «Κανὼν Σίμλας», ἀνεωρώθη καὶ συνετάχθη ἐπὶ νέων βάσεων, διὰ νὰ συμφωνηθῇ κατὰ τὸ δυνατόν μὲ τὰς ἀπαιτήσεις τῆς Συμβάσεως Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ. Μία περιορισμένη ἐκτάσεως διάσκεψις ἔχει προγραμματισθῇ διὰ τὸ 1973, διὰ νὰ συμπληρώσῃ τὴν Σύμβασιν τοῦ 1971 κυρίως εἰς ὅτι ἀφορρᾷ κανόνες ὕγιεινῆς καὶ ἐνδιαίτησεως τῶν μεταφορικῶν ἄνευ κλίνης ἐπιβιβατῶν.

Αἱ ἀνωτέρω πέντε διασκέψεις καλύπτουν, ὡς ἐλέγχθη, τὴν οικονομικὴν περίοδον 1972-73. Ἡ προπαρασκευαστικὴ ἐργασία διὰ τὰς δύο διασκέψεις τοῦ 1972 (Κοντέινερς καὶ Κανονισμὸς Ἀποφυγῆς Συγκρούσεων), ἔχει

ἤδη συμπληρωθῇ εἰς τὸ οὐσιαστικόν τῆς μέρας, ἐνῶ ἡ ἐργασία διὰ τὰς ὑπολοίπους τρεῖς διασκέψεις τοῦ 1973 βαίνει πρὸς συμπλήρωσιν.

Πρόγραμμα 1974-78. Τὸ πρόγραμμα τῆς ἐν λόγω τετραετίας καθορίσθη ένδεικτικῶς διὰ νὰ διευκολύνῃ τὸν ἐπὶ μέρους προγραμματισμὸν τῆς ἐργασίας ἡ ὁποία εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὴν κολὴν προπαρασκευὴν ἐκάστης διασκέψεως. Ἀποτελεῖ μάλλον φιλόδοξον προσπάθειαν διὰ τὴν ὁποίαν ἀπαιτεῖται έντατικὴ ἐργασία, ἐν πάσῃ περιπτώσει κάθε προσπάθεια θὰ καταβληθῇ διὰ τὴν τήρησιν τῶν χρονολογιῶν. Τὸ πρόγραμμα περιλαμβάνει προετοιμασίαν συμφωνιῶν ἢ συμβάσεων ἐπὶ νομικῶν καὶ ἐπὶ τεχνικῶν θεμάτων ὡς κάτωθι:

(α) 1974: Διάσκεψις διὰ τὴν ρύθμισιν νομικῶν θεμάτων σχετικῶν μὲ τὴν πρόληψιν ῤυπάνσεως τῆς θαλάσσης ἀπὸ οὐσίας ἄλλας πλὴν τῶν πετρελαιοειδῶν (ἐφ' ὅσον δὲν ρυθμίζονται ἀπὸ τὴν διάσκεψιν τοῦ 1973) ἢ ἄλλως. — Διάσκεψις πρὸς καθορισμὸν εὐθύνης δι' ἐπιβιβατὰς καὶ ἀποσκευὰς ἐπιβιβατῶν ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων.

(β) 1975: Προπαρασκευαστικὴ διάσκεψις διὰ τὴν προδιαγραφὴν Κανόνων ἀσφαλείας διὰ τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα.

— Διάσκεψις διὰ τὴν υιοθέτησιν συμβάσεως ἀφορώσης τὴν ἐπαγγελματικὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, διπλώματα καὶ συναφῆ θέματα.

— Διάσκεψις διὰ τὴν υιοθέτησιν συμβάσεως σχετικῆς μὲ τὴν ἀνέλκυσιν ναυαγίων καὶ ναυαγιαρεσίας κυρίως ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἀσφαλείας τῆς ναυσιπλοίας (μὲ πιθανότητα ἀναβολῆς ἀν δὲν καταστῇ δυνατὴ ἡ σύγκλησις τριῶν διασκέψεων εἰς τὸ αὐτὸ ἔτος μὲ τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τοῦ Ὄργανισμοῦ).

(γ) 1976: Διάσκεψις διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως Ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ ἡ ποιαὺτὴ ἀναθεώρησις καθίσταται ἀναγκαία μετὰ τὴν παρέλευσιν δεκαετίας ἀφ' ὅτου προηγοιόμασθη ἡ ἐν ἰσχύϊ Σύμβασις (1960).

— Διάσκεψις πρὸς ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως πρὸς Περιορισμὸν τῆς Εὐθύνης τοῦ Πλοιοκτῆτου.

(δ) 1977: Διάσκεψις διὰ τὴν υιοθέτησιν διεθνούς Συμφωνίας πρὸς ὀργάνωσιν συστήματος Ἀναζητήσεως καὶ Διασώσεως προσώπων κινδυνευόντων εἰς τὴν θάλασσαν (Search and Rescue System).

— Διάσκεψις διὰ τὴν υιοθέτησιν Συμβάσεως σχετικῆς μὲ θέματα ἀσφαλείας σκαφῶν μὴ συμβατικοῦ τύπου, ὅπως τὰ καταδυόμενα ἢ τὰ air-cushion vehicles.

(ε) 1978: Διάσκεψις διὰ τὴν υιοθέτησιν Συμβάσεως σχετικῆς μὲ θέματα ἀσφαλείας καθεστῶς τῶν σκαφῶν μὴ συμβατικοῦ τύπου.

Z. Z. ΔΟΥΓΚΟΣ

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

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

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: **Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης**
Διευθυντής: **Γερ. Θωμάτος**

Ἀντιπρόσωποι: **Ιωάννης Βλαχοστέργιος** Τηλ. 976.480
Κων/νος Χριστόπουλος

**ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ TRANZIT**

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

ΠΡΟΣ ΝΕΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ

Αί διαγραφόμεναι εξελίξεις

Η από θαλάσσης μεταφορά των υγρών — άερων διυλίσεων πετρελαίου ή φυσικών αέριων — προσλαμβάνει μίαν έντυπωσιακήν ανάπτυξιν παρ' όλον ότι ακόμη, σχετικώς, είναι μικράς σημασίας. Τα μεταφερόμενα φορτία πρόκειται να αυξηθούν λίαν ταχέως κατά την προσεχή 10ετία.

Η παγκόσμιος παραγωγή του αερίου πετρελαίου υπερέβη τα 80 εκατομμύρια τόνους κατά το 1970, έπιτυχούσα να καλύψη περίπου το 2% της παγκοσμίου δι' ένεργειαν ζητήσεως. Καίτοι αι κυριώτεροι καταναλωτικοί χώροι είναι εκείνοι εις ας αύξάνεται ή παραγωγή, αι διά θαλάσσης μεταφοραί άφορούν το 10% του συνολικού παραχθέντος προϊόντος και κατά το 1970 έφθασαν περίπου τα 9 εκατομμύρια τόνων. Αι Η.Π.Α. και αι χώρες της Δυτικής Εύρώπης καλύπτουν μόναι, πρακτικώς, τας ίδιαις αυτών ανάγκαις, ίσας αντίστοιχως πρὸς 60 και πρὸς 16% της παγκοσμίου καταναλώσεως. Η 'Ιαπωνία εισηγάγε 3 εκατομμύρια τόνων περίπου, ιδίως από τον Καναδαν (1 εκατομμύριο τόνους), την Αυστραλίαν (400.000 τόνους) και από τον Περσικόν Κόλπον. Εις τας μεταφοράς αυτάς δέον να προστεθούν αι τοιαύται μεταξύ Εύρώπης και Χωρών Νοτίου 'Αμερικής και αι άκτοπολικαί μεταφοραί μεταξύ των τελευταίων αυτών χωρών, ως και αι τοιαύται μεταξύ των Ευρωπαϊκών τοιούτων.

Το φυσικόν άερion καταλαμβάνει εις το ίσοζύγιον του παγκοσμίου ένεργειακού δυναμικού, θέσιν κατά πολυ υπερέραν εκείνης ην καταλαμβάνει το άερion το προερχόμενον εκ διυλίσεως. Η παραγωγή του (1.050 δισεκατομμύρια κυβικά μέτρα κατά το 1970) καλύπτει περίπου το 0,5% των παγκοσμίων ένεργειακών αναγκών. Έν τούτοις όμως διά το εκ διυλίσεως προερχόμενον άερion υφίσταται πλήρης περίπου ανταπόκρισις μεταξύ των παραγωγικών ζωνών και των περιφερειών καταναλώσεως, παρ' όλον ότι αι μεταφοραί εισέτι είναι περιωρισμέναι.

Όσον άφορα το πεδión των θαλασσίων μεταφορών τα τρία υφιστάμενα ρεύματα με-

ταφορών, κατά το 1970 — 'Αλγέριον - Γαλλία, 'Αλγέριον - Μεγάλη Βρετανία και 'Αλάσκα - 'Ιαπωνία — αντιπροσωπεύουν περίπου 3 δισεκατομμύρια κυβικών μέτρων/έτος, ήτοι ποσοστόν πολυ μικρόν έάν παραβληθῇ πρὸς τήν παγκόσμιον κατανάλωσιν. Η κατάσταση πρόκειται να μεταβληθῇ καθόσον προβλέπεται ότι εις τας 'Ηνωμένας Πολιτείας, τήν Εύρώπην και τήν 'Ιαπωνίαν αι τοπικαί πηγαί δέν θα είναι έπαρκείς πρὸς κάλυψιν των αναγκών. 'Ηδη τώρα αι Η.Π.Α., αϊτινες καταναλίσκουν πλέον του 60% του παραγομένου παγκοσμίου φυσικού αερίου, και ούτινος ή παραγωγή καλύπτει μεταξύ 96 και 98% των αναγκών — ή διαφορά προέρχεται από τον Καναδαν μέσω αεριοαγωγού — άνησυχούν να ίδουν πώς θα δυνηθούν να καλύπτουν τήν διαφοράν ήτις εμφανίζεται μεταξύ ζητήσεως και των τοπικών πηγών παραγωγής, ήτις κατά το 1980 δυνατόν να είναι της τάξεως άρκετών δεκάδων δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων. Είναι πάντως δύσκολον να προείδῃ τις ποίος δυνατόν να είναι ο όγκος εισαγωγών διά θαλάσσης των Η.Π.Α. κατά το 1980, λόγω των πολυαριθμών υφισταμένων άδεδειγμένων των άφορώσων τήν ανάπτυξιν των τοπικών εξαγωγών, ας δυνατή αύξησις των τιμών δύναται να επηρεάσῃ σημαντικώς, των δυνατοτήτων εξαγωγής αερίου εις τήν μεγάλην κλίμακα εκ γασινθράκων, νυν καθαρῶς θεωρητικῆς εξ αιτίας του υψηλοῦ αὐτῆς κόστους και τέλος λόγω της πολιτικής ασφαλείας προμηθειών ήτις θέλει υιοθετηθῇ υπό της Κυβερνήσεως της Ουάσιγκτων.

Ηδη έχει υπογραφῇ έν μόνον όριστικόν συμβόλαιον διά παράδοσιν μισού δισεκατομμυρίου κυβικών μέτρων έτησίως 'Αλγερινού αερίου, διαρκείας 20 έτών, με άρχή το τέλος του 1971. Ο έφοδισμός θα φθάσῃ το ύψος των 1,5 δισεκατομμυρίων κυβ. μέτρων κατά το 1975.

Έτερα σχέδια είναι λίαν προκεχωρημένα, αλλά θέλουν εφαρμοσθῇ μετά το 1975. Τοιούτον σχέδιον είναι το αναφερόμενον εις τήν προμήθειαν 10 δισεκατομμυρίων κυβ. μέ-

τρων έτησίως, διά περίοδον 20 έτών, βασιζόμενον επί συμβολαίου συναφθέντος μεταξύ της 'Ελ Πάσσο και της Σόνατραχ, και το τοιούτον προμηθείας 10 δισεκατομμυρίων κυβ. μέτρων έτησίως εκ μέρους της Βενεζουέλας. Έτερα σχέδια, των όποιων αι πιθανότητες πραγματοποιήσεως είναι μικρότεροι, άφορούν ρεύματα τακτικής εισαγωγής εκ της Λιβύης, Νιγηρίας, Αιγύπτου και Σοβιετικής Ένώσεως.

Εις τήν Εύρώπην, όπου ή κατανάλωσις του φυσικού αερίου έφθασε τα 75.000.000.000 κυβ. μέτρων, αι θαλάσσιαι μεταφοραί δέν καλούνται εις μίαν εξέλιξιν τόσον σημαντικήν, δοθείσης της προβλεπομένης αναπτύξεως παραγωγής αερίου εις τήν περιοχήν της Βορείου Θαλάσσης και της αύξησεως των εισαγωγών εκ της Σοβιετικής Ένώσεως μέσω αεριοαγωγού. 'Επί των υφισταμένων μεταφορών, κατά το τέλος του 1970, με άφετηρίαν τήν 'Αλγερίαν προστεθήσαν αι έγκατασταθείσαι κατά το 1971 μεταξύ της Λιβύης άφ' ενός και 'Ισπανίας και 'Ιταλίας άφ' έτέρου. Εις τήν πραγματικότητα κατά τας άρχάς του τρέχοντος έτους, και κατά συνέπειαν με καθυστέρησιν άρκετών μηνών, έτέθησαν εις έφαρμογήν τα υπογραφέντα σύμφωνα μεταξύ των άνω χωρών. Το 1972 θα πρέπει να χαρακτηρισθῇ, διά της δημιουργίας νέου ρεύματος μεταφορών μεταξύ 'Αλγερίου - Γαλλίας, άφορώντος 3,5 δισεκατομμύρια κυβ. μέτρα έτησίως. Σύμφωνα μακροτέρας λήξεως δύνανται να μεσολαθίσουν μεταξύ του 'Αλγερίου και της 'Ιταλίας άφ' ενός, και μεταξύ 'Αλγερίου και Γιουγκοσλαβίας άφ' έτέρου.

Εις τήν 'Ιαπωνίαν τέλος, όπου το φυσικόν άερion παίξει χαμηλόν ρόλον εις το ένεργειακόν ίσοζύγιον, αι άνάγκαι θέλουν αύξηθῇ ταχέως. Οι 'Ιάπωνες άποδέχονται εις το να διπλασιάσουν τας έξ 'Αλάσκας εισαγωγάς των (1,4 δισεκατομμύρια κυβ. μέτρα έτησίως άρχής γενομένης από του 1970), αλλά υφίσταται άμφιβολία έάν αι 'Αμερικανικαί 'Αρχαί, αϊτινες επιθυμούν να προστα-

mini line

ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΙΑΞΙΑ ΓΡΑΜΜΗ (ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ)

εκ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΣ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΣ — ΓΕΝΟΥΗΣ — ΛΙΒΟΡΝΟΥ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ
διά ΠΕΙΡΑΙΑ — ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ — ΒΗΡΥΤΤΟΝ — ΛΑΤΤΑΚΙΑ

και εκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ διά

ΒΑΡΚΕΛΩΝΗΝ — ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ — ΓΕΝΟΒΑΝ — ΛΙΒΟΡΝΟ — ΜΑΡΙΝΑ ΝΤΙ ΚΑΡΡΑΡΑ

διά πλοίων 'Ελληνικής σημαίας, κατασκευής 1970,

M/V MINI LEAD — M/V MINI LAMP — M/V MINI LAUD — M/V MINI LINK — M/V MINI LASS

3.000 τόνων d.w., διαθέτοντα γερανούς άνυψωτικής δυνάμεως 30 τόνων ως και ψυκτικούς χώρους.

Όσαύτως διαθέτομεν εις τους κ.κ. εισαγωγείς και εξαγωγείς CONTAINERS των 20 ποδών υπό λίαν εύνοϊκούς όρους.

Γενικοί Πράκτορες Μεσογείου: ΓΕΩΡΓΙΟ Σ Α. ΚΑΛΛΙΤΣΗΣ ΔΙΑΔΟΧΟΙ Α.Ε.

Ίακώδου Δραγάτη 8, Δημοτικόν Θέατρον - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλέφωνα: 476.424, 478.576, 477.767, 421.107, 421.313. ΤΕΛΕΞ 21.2442, 21.2652

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: MINI CARRIERS HELLAS LTD — MONROVIA (BRANCH OFFICE)

Μέγαρον Ναυτιλίας, Άκτή Μιαούλη και Σκουζέ 1, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Τηλεφ.: 4523.612 - 13 - 14, 4523.534 Τηλεγρ. Διεύθυνσις: MEDMINI

Τέλεξ: 212.257 CHSE GR — 212.606 SHPC GR

τεύσουν τον έφοδισμό της αγοράς των, θέλουν εκφράσει εύνοϊκή γνώμη επί του ανωτέρω. Αντιθέτως οι 'Ιάπωνες θα δεχθούν μεταξύ 1973-1974 5-6 δισεκατομμύρια κυβ. μέτρων ετησίως αερίου από την Βόρεια. Έτερα σχέδια εύρισκονται υπό μελέτην δια την εξασφάλισιν εισαγωγής 2 δισεκατομμυρίων κυβ. μέτρων ετησίως από το 'Αμπου Ντομπί και 5 από το 'Ιράν.

Εάν ληφθούν υπ' όψιν αι μεταφοραί μόνον εκείναι ών η πραγματοποίησις παρουσιάζεται βεβαία ή πιθανή και χωρίς να υπολογισθούν αι τυχαίαι μεταφοραί, αι έχουσαι σκοπόν καλύψεως τας εποχιακάς αιχμάς καταναλώσεως, ή θαλασσία μεταφορά φυσικού υδρογονωμένου αερίου δύναται να έξελιχθή κατά τὰ έπερχόμενα έτη ως έμφανίζεται εις τον κάτωθι πίνακα:

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΩΝ ΦΥΣΙΚΩΝ ΑΕΡΙΩΝ

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1980
Υφιστάμεναι μεταφοραί ή τοιαύται των οποίων ή πραγματοποίησις είναι πρακτικώς βεβαία. (1)	2,9	4,7	9,5	10,4	15,9	17,1	17,1
(2)	1,9	3,1	6,3	6,9	10,5	11,3	11,3
Μεταφοραί των οποίων ή πραγματοποίησις είναι πιθανή. (1)						10,0	30,0
(2)						6,6	19,8
Συνολικαί μεταφοραί. (1)	2,9	4,7	9,5	10,4	15,9	27,1	47,1
(2)	1,9	3,1	6,3	6,9	10,5	17,9	31,1

(1) Όγκος αερίου (δισεκατομμύρια κυβ. μέτρων).

(2) Αντιστοιχούντες τόννοι υδρογονωμένου αερίου (εκατομμύρια τόννοι).

ΝΕΟΝ ΠΕΔΙΟΝ ΔΡΑΣΕΩΣ: Τὰ τάνκερς ύγραερίων

Η παγκόσμιος ναυπηγική βιομηχανία, ως διαφαίνεται εκ των στατιστικών, σημειώνει μίαν πτώσιν παραγγελιών, όφειλομένην εις τας δυσμενείς συνθήκας της ναυτιλαγίας και εις την επιβράδυνσιν αναπτύξεως του διεθνούς έμπορίου.

Φαίνεται ότι ό έφοπλισμός γενικώς υιοθετεί την τακτική της επιφυλάξεως, έφ' όσον μάλλον έχει υπό παραγγελίαν μέγαν αριθμόν σκαφών με παραδόσεις λίαν προσεχείς.

Υπάρχουν αντιθέτως έτερα πεδία όπου ή ναυπηγική βιομηχανία συνεχίζει την πορείαν της προς την αιχμήν. Αι παραγγελίαι των γιγαντιαίων πετρελαιοφόρων ακολουθούν πάντοτε τον κανονικόν ρυθμόν των, καθόσον αι μεγάλαι εταιρίαι πετρελαίων, εύρισκόμεναι πρό της ανάγκης αύξησεως του στόλου των λόγω της αύξησεως της ζήτησεως των προϊόντων των, προσπαθούν να καλύψουν τας ανάγκας των μεταδύλλουσαι ακόμη την παρούσαν γενεάν των πετρελαιοφόρων από τους 220.000 τόν. d.w. εις 310.000 τόν. d.w. Το τοιοούτον τονάζ θέλει πολλαπλασιασθή εάν βασισθώμεν εις τας προσφάτους παραγγελίας της Σέλλ και της Έσσο.

Εν τούτοις τὰ ναυπηγεία προσπαθούν να εξεύρουν νέον αντισταθμιστικόν πεδίον δράσεως δια της παραγωγής σκαφών μεταφοράς υδρογονωμένων αερίων. Το φυσικόν αέριον, νέα πηγή ενεργείας ζητείται μεγάλως σήμερον υπό των Η.Π.Α. π.χ., αίτινες υπέγραψαν σημαντικά συμβόλαια μετά των 'Αλγερινών χορηγητών, υπό της 'Ιαπωνίας και των μεγάλων Έθνών, άτινα όφείλουν να ικανοποιήσουν τας υπό συνεχή ανάπτυξιν ανάγκας των. Οι Γάλλοι, οι πρώτοι όστινες κατέφυγαν εις το 'Αλγερινόν φυσικόν αέριον, έθεσαν εις εφαρμογήν ειδικήν τεχνικήν βασιζομένην εις την βαθείαν γνώσιν των υλικών, άτινα δύνανται να ανθέξουν εις τας απαιτούμενας θερμοκρασίας δια τοιαύτας μεταφοράς. Εκ της τεχνικής αυτής προέκυψεν ή δημιουργία ενός τύπου σκάφους έξωδιασμένου δια δεξαμενών, ανταποκρινομένων προς τας συνθήκας τοιούτων μεταφορών. Η τεχνική αυτή λίαν ταχέως μετεδλήθη εις ένα είδος μονοπωλίου, όπερ επέτρεψεν εις την Γαλλικήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν να εξασφαλίση υπέρ έαυτής ξένην πελατεία. Το καθεστώς αυτό δέν έπρόκειτο να διαρκέσει επί μακρόν. Εις την Νορβηγίαν επίσης έφηρμόσθη ή αυτή τεχνική.

Την 28ην παρελθόντος 'Ιανουαρίου ό 'Ιάπων 'Υπουργός Έμπορίου και Βιομηχανίας ένεκωσε την συναφθείσαν συμφωνίαν μεταξύ του Γαλλικού Οίκου και του Ναυπηγείου Νίτπον Κοκάν, όπερ επέτυχε την άδειαν κατασκευής ένωσματομένων δεξαμενών, συμφώνως προς την Γαλλικήν τεχνικήν. Ούτω το ναυπηγείον τούτο θα είναι εις θέσιν να ναυπηγή τάνκερς υδρογονωμένων αερίων του γνωστού τύπου, υπό την προσωινίαν «Ι. Ν.Γ. Τάνκερς». Γαλλικός τεχνικός Οίκος ετοιμάζεται έξ άλλου να υπογράψη σύμβασιν παραγωγής άδειας κατασκευής μετά έτέρου ναυπηγικού 'Ιαπωνικού Οίκου, του Όμίλου Σουμιτόμο.

Εκτός όμως των δύο, του Γαλλικού και Νορβηγικού συστημάτων κατασκευής, θέλουν

έμφανισθή και έτερα άτινα θα φέρουν την προσωινίαν «Made in U.S.A.».

Οι 'Αμερικανοί ναυπηγοί προσελκύονται επίσης υπό της ιδέας της κατασκευής του δεξαμενοπλοίου L.N.G., ειδικώτερον δέ ή Τζένερσλ Νταϊνάμικς, ήτις διαπραγματεύεται μετά της Κυβερνήσεως Νίξον, την αίτησιν της Γκλόμπικ Τάνκερς, την άναφερομένην εις την παραγγελίαν 7 σκαφών, ικανότητος κατά σκάφος 125.000 μέχρις 165.000 κυβικών μέτρων. Δια την προοπτικήν αυτήν οι 'Αμερικανοί κατασκευασταί διαθέτουν δύο σημαντικά άτοα, ήτοι: την λίαν προωδευμένην τεχνολογίαν εις ό,τι άφορρά τας δεξαμενάς, προερχομένην εκ των διαστημικών έρευνών, και την πολιτικήν των επιχορηγήσεων επί των ναυπηγικών κατασκευών. Η τελευταία αυτή έχει προφανώς ισχυράς πιθανότητάς να βοηθηθή μεγάλως εν τη εφαρμογή της, καθόσον δέν άφορρά μόνον υπόθεσιν γοήτρου των Η.Π.Α., αλλά και υπόθεσιν ασφαλείας αυτών εις ό,τι άφορρά τον ενεργειακόν έφοδισμόν των.

Από τούδε και εις το εξής οι 'Αμερικανοί και οι Σοβιετικοί ήρξαντο διαπραγματεύσεων, άφορσών εις την ένδεχομένην υπό των τελευταίων χορήγησιν σημαντικών ποσοτήτων φυσικών αερίων, πράγμα όπερ θα σημαίνη την κατασκευήν σημαντικού στόλου ή την πώλησιν τεχνολογικών άδειών.

Ούτω άγγέλλεται ή δημιουργία ενός νέου μεταφορικού έμπορίου, όπερ υπόσχεται να είναι έξ ίσου σημαντικόν πρός το έμπόριο των συμβατικών πετρελαιοφόρων, δοθέντος ότι το φυσικόν αέριον καλείται να υπεισέλθη όσον και περισσότερον, εύνούμενον και εκ του γεγονότος ότι ή χρήσις του συνεπάγεται μικράν ρύπανσιν. Η νέα όμως αυτή αγορά, έν τη αναπτύξει της, δέν θα προχωρήσιν χωρίς να δημιουργήσιν σοβαρά προβλήματα χρηματοδοτήσεως, γνωστού όντος ότι έν σκάφος εξειδικευμένον 125.000 κυβ. μέτρων (άντίστοιχον προς σκάφος 80.000 τόν. d.w.) υπολογίζεται ότι θα έχη κόστος 75.000.000 δολλαρίων δια τας 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Μέχρι ποίου βαθμού αι επιχορηγήσεις θα ρυθμίζουν τας παραγγελίας εις το μέλλον; Υπό ποίους όρους αι επιχορηγήσεις αύται θέλουν χορηγηθή;

Αύτά είναι τὰ έρωτηματικά, άπαιτούντα σκέψιν.

CAPE TOWN OLYMPIC SHIP CHANDLERS (PTY.) LTD. Directors: DENNIS KOUMBATIS, GEORGE FINCH GENERAL SHIP CHANDLERS PROVISIONS, DECK & ENGINE STORES

TELEGRAPHIC ADDRESS: "CIGSALES"

TELEPHONE { 31.457
{ AFTER HOURS 534.599

ADDRESS { 601 ABELSOHNS BUILDINGS.,
{ 26 SIR LOWRY ROAD., CAPE TOWN

(A GREEK HOME IN CAPE TOWN)



Πρό του "ΧΙΛΤΟΝ"

ΠΕΡΑΣΜΕΝΕΣ ήταν οι ώρες μιας βραδιάς, τούτης της εποχής, όπου τα βήματα μου με έφεραν στα πεζοδρόμια της Λεωφόρου Κηφισίας, απέναντι στο «Χίλτον». Αν και προχωρημένη η νύχτα, μεγάλη ήταν η κίνηση στα απλόχερα πεζοδρόμια του κοινοπολιτικού ξενοδοχείου. Αναρρίθωντα τα εναλλασσόμενα αυτοκίνητα μπρός στην είσοδο, ενώ δ' έντονος φωτισμός του δρόμου μαύρου, παρουσιάζει πως κάποια άνοητος γιορτή γίνεται εκεί. Αντίθετα, η μεγάλη λεωφόρος ξεκουραζόταν τώρα, ύστερα από τη μόνιμη όχλησή της ημέρας. Λιγοστά τα τροχοφόρα και σπάνιοι οι πεζοπόροι εδίδανιν τότε ποτέ.

Σ' αυτή τη στιγμή, μια ανθρώπινη σιλουέτα ξεκολλούσε να κάθεται στα μαρμάρινα της εισόδου, μιας οικοδομής, στο απέναντι πεζοδρόμιο.

— Σάν τί να περιμένει — σκέφθηκε — αυτός ο χριστιανός εκεί, τέτοια ώρα; Αρχές του Μάρτη έχουμε και η άμφοτεροα δεν συμβιβάζεται για φυλαγωγία. Κάτι άλλο θα το συμβαίνει. Ένα σωρό υποψίες στριφογυρίζουν στο μυαλό μου. Δεν αποκλείεται, είπα, να είναι άρρωστος. Ίσως να είναι κάποιος ξένος που έχασε τα νερά του και δεν ξέρει ποιά κατεύθυνση να πάρει. Πάντως, κάτι θα το συμβαίνει: για να μένει έτσι άκίνητος εκεί στην περσική, πέρα από τ' άγρια μεσάνυχτα. Απαράδεκτο λοιπόν να τον πλησιάσω. Κυταχθήκαμε κατάντικα. Ήταν προχωρημένος στην ηλικία και το βλέμμα του έδειχνε κάτι σαν μελαγχολία, κάτι σαν απάθεια. Η περιβολή του, όμως, δεν παρουσίαζε άνθρωπο άμεσης ανάγκης για βοήθεια. Έτσι, συνέχισα να βασιλεύω τη σκέψη μου για άλλη σχετική εξέγερση.

— Θά είναι, σκέφτηκα τελικά, κάποιος από εκείνους που δυσκολεύονται την ημέρα ν' απλώσουν χέρι ελεημοσύνης και περιορίζονται σε ώρες βαθείας νύχτας για τέτοια αναζήτηση. Με τη σκέψη αυτή πιεζόμουν πάρα και περνώνας μπροστά του, άφρα να κολήσουν στο πεζοδρόμιο δύο-τρία κέρματα. Αλλά αμέσως, το άκίνητο αυτό κορμί, άρρώθηκε λέγοντας:

— Λάθος έχω, κύριε. Δεν είμαι ζητιάνος. Μαζεύω, σας παρακαλώ, τα νομίσματα σας. Δεν έχω την ανάγκη τους.

Έκπληκτος δεν κατάλαβα και προχώρησα. Μά εκείνος επέμενε έντονα:

— Δεν ακούτε; Σ' έδω το λέγω. Γυρίστε και μαζέψτε τα νομίσματα σας. Διαφορετικά, θα τα μαζέψω εγώ και θα σας τα πετάξω στο κεφάλι!...

Επειθάρχησα. Γυρνώντας, όμως, αίσθανθηκα επιτακτική την επιθυμία ν' ανοίξω μαζί του κουδούντα:

— Με συγχωρείτε, τού είπα. Η ώρα, το μέρος, η παραμονή σας άκίνητος εδώ στο μαρμάρινο της εισόδου, φυσικό ήταν να δημιουργήσουν στον καθένα την εντύπωση πως χρειάζεσθε κάποια βοήθεια. Κάποια συνδρομή, τέλος πάντων.

— Μεγάλο λάθος έχω, επανέλαβε. Δε έχω ανάγκη ούτε ελεημοσύνης, ούτε για καμιά άλλη βοήθεια. Και για να ικανοποιήσω την περιέργειά σας, σας πληροφορώ ότι... έ-ορτάζω!

Μ' αυτή τη λέξη, ένα ρίγος έφερε βόλτα στο κορμί μου, ενώ το μυαλό μου άρχισε να προσανατολίζεται προς άλλα συμπεράσματα, με

συνέπεια να τραβήχθω άπτομα από κοντά του. Τό κατάλαβα και συνέχισα:

— Μην τρομάξετε. Δεν είμαι τρελός ούτε βλακωμένος διαφορετικά. Δεν είμαι άνοητος ούτε μεθυσμένος. Σας έδωσα ξεκάθαρα ότι γιορτάζω. Πάγω μερος στη γιορτή, που γίνεται τώρα στο μεγάλο ξενοδοχείο. Γιορτάζω κ' εγώ μαζί με τους πολλούς καλεσμένους εκεί μέσα, άσχετο αν εγώ βρίσκομαι εδώ που με βλέπετε.

«Αλλά, για να καταλάβετε καλά, τι θέλω να σας πω, άψχε με να σας εξιστορήσω τα καθήκοντα, αν δεν βιάζεσθε. Είμαι μέθικος: ότι θα με καταλάβετε και θα δικαιολογήσετε άπτομα τη θέση μου.

Πιστεύω να διαδέχεστε στις εφημερίδες ή να άκουσα στο ράδιο, ότι άπόψε ο Προθπουργός μας εγκαινιάζει το καινούργιο μέγαρο των Έφοπλιστών και ο συνέχεται, με έρτακτικό δείπνο στο «Χίλτον», θα πουν πολλά για τη μεγάλη μας, τώρα, Έθνική ναυτιλία. Πολλοί οι καλεσμένοι έπίσημοι και άνεπίσημοι. Μαζί με τον Προθπουργό και τους Έπυργούς, έ-λοι: οι έδω κραδοκοναί. Άκόμα και πρόσωπα από τη ναυτοκρατική παράταξη, συμβολίζονται από τους προέδρους των όργανώσεών τους. Και στο σημείο αυτό, ο έπρκακλώ, να μου δώσετε μιά άπάντηση:

«Έάν — να πούμε — φέτος, με τις γιορτές της Παλιγγενεσίας μας, τόχαινε να έ- κάποιος Κολοκοτρώνης και κάποιος Μισούλης, θα τους καλούσαν και αυτούς ο έ- δειπνο και ο έ- φέστες ή θα τους άφηναν στο περιθώριο και ο- άχτήντα για να γιορτάζουν έγωιστικά μόνον όσοι καρποώθηκαν από κείνων τις θυσίες και τα θάνατα;

— Δεν ο- καταλαβαίνω, τού είπα, τί θέλεις να πής με το έρωτημά σου.

— Κάνεις πως δεν καταλαβαίνεις, άπάντησε. Σοφ γίνεσαι, λοιπόν, σφέστερος.

«Από όσους μετέχουν εκεί μέσα στο φαγοπότι και από όσους κωμούνται πως έ- λήνουν ικανοποίηση για το τερπύνο έορταζόμενο κατόρθωμα, που λέγεται «Μεγάλη ναυτιλία των Έλλήνων», έλαχιστοι θα βρεθούν με σερίφικα, κάποιες συμβολές στην ύποθεση. Οι πραγματικοί δημιουργοί, οι άγωνιστές ελάνηρης ζωής, ο- αυτό το θέμα, άπουσιάζουν. Κανείς δεν σκέφθηκε να τους καλέσει. Περιφρονούνται από όλους. Και όμως, αυτοί, δεν είναι τώρα άνοητοι, όπως θα λέγαμε για τον Κολοκοτρώνη και τον Μισούλη. Νόη, άκόμα, πολλοί από αυτούς. Κινούνται άκόμα μεταξύ μας. Έφυγαν, βέβαια, από τη σύγχρονη δράση των κραδίων. Τό πέρασμα του χρόνου, τους παρεξήρησε στα περιθώρια. Αν ο- το μισόν να παραστέλλονται κάπου, είναι οι πόρτες του Ναυτικού Άπομαχικού Ταμείου. Όπως, λοιπόν, θα κατάλαβε και όποιος θα ικανοποιήσε την περιέργειά σου, είμαι και εγώ ένας από αυτούς.

«Γι' αυτό, έστω και άπρόσκλητος, παίρνω μέρος στη μεγάλη τούτη γιορτή και από το- το με μαρμάρινο σκαλοπάτι, έπρσσω το- τους συνάδελφους μου όλους. Έκπρσσω τ- νους και συγχωρεμένους ναυτικούς, των δύο μεγάλων πολέμων. Τό- ναυτικούς της άνακ-

διήγητης μεσοπολεμικής εποχής. Έκπρσσω όλους εκείνους που δικαιούνται να λέγονται δημιουργοί αυτού του «θαύματος», που τώρα γιορτάζεται από, άλλων ο- άλλους. Τώρα, πως περάσαμε έμεις στην εποχή μας και με τί είδους τήνικα πληρώθηκε ή συμβολή μας, με τί μόχθος και ποιές στερήσεις βγάλαμε ζωή ελάνηρη με τα πλεούμενα έ- κείνα της εποχής μας στο-ς Ώκεανούς και τα πέλαγα της Οικουμένης, είναι ιστορία που θέλει πολύ καιρό να εξιστορηθώ, αλλά θέλει και μεγάλη καρδιά για να γίνη κατανόηση.

— Μά, τέλος πάντων, δεν μου λές και ποιά είναι τό συγκεκριμένο παρόνός σας, τόλημ- τα να τον διακρίνω. Δεν πληρώθηκε για την έργασία σας άκίνη; Σας έδωλεσθη κανείς; Καταχράσθη κανείς τα δικαιώματά σας; Πή- γαν χαμένοι οι κόποι σας;

— Όχι. Τέτοιο πράγμα δεν όπρκαει και δεν τό επικαλούμαι. Πάίρναμε την άμοιβή μας στο άκέραιο, όπως και οι κραδοκοναί: μας είσε- πραταν τός ναύλους των κραδίων τους. Αλλά τό- τώρα, δική μας άμοιβή άπομένουν οι πεν- ταροδάκρας του Άπομαχικού, για τις όποιες, ό-τα εγκαινία χραδίζονται ό-τα δείπνα στο «Χίλτον». Ένώ τό άλλο... σέλος των συνε- γατών μας στην ύπόθεση, έχουν συγκαμώ και για εγκαινία και για δείπνα. Αλλά, τό θέμα μου πολύ άπέχει από τέτοια παρόνα. Ό-τα ζηλεύουμε, ό-τα έχουμε τέτοιον είδους έχθρα. Την κακοποίηση της ιστορίας δεν μπορούμε να διαχόθμε. Έπκατασταί ή συνείδησή μας, βέ- λωντας άλλους να θριαμβολογούν με δική μας άκμωσθήντα έπιτόγματα. Αλλά, ό-ποις κάποιος Κολοκοτρώνης και κάποιος Μισούλης θα εί-ε το δικαίωμα να πάρη την πρωτοκαθε- δρία στις γιορτές της Παλιγγενεσίας, έ-τοι και έ-δω, νομίζω, ότι κάποιος άπόμαχος ναυτικός τού παρόντος καιρού θα έπρεπε να κληθώ και να πάρη θέση προνομική, σαν οικόδεσπό- της στο έορταζόμενο μεγαλόγνημα των Έ- λλήνων στη θάλασσα.

— Τά παραλέει, τον διακόψα. Ό-τα σας πα- ραγνώριζε κανείς ό-τα σας περιφρονούν. Ό- λος ο Κόσμος παραδέχεται: ότι ή μεγάλη μας ναυτιλία είναι: προόν από δύο παρόντες. Από δαινό-ς κραδοκοναίους και από έμπε- ρους ναυτικούς. Τώρα, γιατί δεν σας έ-καλε- σαν, καθώς έ-ε στη γιορτή, άλλων σφέ- λει: σε άδελφία. Δεν σας σκέφθηκαν. Η τό πιθανώτερο είναι: πως θωρήσαν και τη δική σας παρουσία, συμβολική, με την παρουσία τού έκπρσσω από τός έργαζόμενους συνα- δέλφους σας. Από τον άντιπρσσω εκείνων, που συνεχίζουν να προσφέρουν την έργασία τους στα πλοία.

— Εόχριστο πολύ για την εξέγερση, είπα. Και θα την διαχόμουν εόχριστος, αν τότο συ- νέβαινε για μιά και μόνη φορά. Έ-δω όμως έχουμε κομολό- ελάνηρο από τέτοιες μι- κρές... άδελφίες. Στά τελευταία χρόνια συνη- θίζονται να γίνονται συχνά παρόμοιες γιορ- τές. Έγινε το μεγάλο Ναυτικό Συνέδριο στο 1964, πάλιν έ-δω στο «Χίλτον». Γίνονται τα Μισούλια, τα Ποσειδώνια και άλλες διά- φορες τελετές. Από παντού, άπών ο άπόμα- χος. Μόνη άδελφία, αλλά και μόνιμη κα- κοποίηση της ιστορίας. Γι' αυτό και εγώ ά- πόψε, άποφάσισα να καλώ με την παρουσία μου, άλλα και τον τρόπο μου αυτό το κενό. Άνέδωκα, λοιπόν, από νορίς στην Άθήνα από τον Πειραιά. Έκπληκτος την παρουσία μου στο νέο μέγαρο των έφοπλιστών και έ-δω πάνω γινόν- ταν τα εγκαινία, έ-δω άρκέσθηκα να χαί- δέψω τα μαρμάρινα, πιστεύοντας πως χαϊδεύω τα κόκαλα των συνάδελφών μου που βρίσκον- ται στο βυθό των Ώκεανών, συνεπαρμένα από πολεμικές περιπέτειες και από τα άτελεσθή- τα καρίσματα της θάλασσας. Έφερα, άκόμα, τό χέρι μου στα τοιμμένα και τα διάφορα έ- πιγράμματα, με τη σκέψη πως άγγίζω όλικά

EDSAL MACHINE PRODUCTS INC.

12-33, 31st Av. L.I.C. New York. 11106
Tel. 545-8316
Night: 833-4885

Heavy oil burner, Marine machinery,
Aircraft.
Manufacturing, Production,
Experimental.
E. S. Tseydos

ζητούμενα με τον ιδρώτα των ναυτικών, της εποχής μου.

«Γιατί ακολούθησα αθέτως την πομπή ως εδώ στο «Χίλτον» και θρονιάστηκα σε τόσο το μαρμάρινο σκαλοπάτι. Και ενώ εκεί μέσα άρχιζε το φαγοπότι και το ξεφάντωμα, εγώ άφηνα τη σκέψη μου στα παρασημένα. Ξαναταξίδια να σε «Αργεντίνες», «Ιαπωνίες» και «Αυστραλίες». Γεύθηκα πάλι τις καλωσύνες των καρδιών της εποχής μου. Και τελικά βράσανα το μυαλό μου να βρω την εξήγηση για τούτη την άδικη φορτί που σου άρδισα, χωρίς να την καταφέρνω.

— Μην ξεχνάς, το λέω και εγώ με τη σειρά μου, ότι και σε σε καρώσατε με υπολογιστική απολαύση, με το σημαντικό αποτέλεσμα. Όμοιοι οι πόλες στάθηκες ο δικός σας μόχθος και πολύ διαφορετική η δική σας ζωή με τα καρδιά της εποχής σας, από όπως, ε-λα αυτά, παρουσιάζονται τώρα. Βλέπεις, ε-μείς, ότι η μεγάλη μας ναυτική γιγαντώθηκε άφανταστα. Τότε, δεν είναι μόνο κάποιο μονόπλευρο συμφέρον των κραδοκρατών, γιατί ταυτόχρονα προσφέρει και την εξοφάληση στο μέλλον των παιδιών σας. Σεις λέτε και επιμένετε πως παραγνωρίστηκατε, πως ξεχαστήκατε. Τα παιδιά σας όμως, δεν πρόκειται ούτε να παραγνωρισθούν ούτε να ξεχασθούν. Τα πολλά και κινούργια καρδιά μας, έχουν ανοιχτή την άγκυρά τους, να τους προσφέρουν σταδιοδρομία πολλή και άποδοκτη. Να τους χαρίσουν διαδίσκη, που σε ούτε ο θναίρο δεν μπορούσε να γευθεί. Με λίγα λόγια, η μεγάλη μας ναυτική είναι και η μεγάλη λεωφόρος για τα παιδιά σας και τα εγγόνια σας, για πολλά, για ατελείωτα χρόνια.

Κεϊνή τη στιγμή, πολλά τα παραταταμένα χειροκροτήματα ακούστηκαν από τους πικνω-ριστάς του μεγάλου ξενοδοχείου και ο διάλογος σταμάτησε για λίγο. Σαν πέρασε αυτή η εκδήλωση, ρώτησα τον παραπονούμενο απόμαχο ναυτικό:

— Τι λές για όλα αυτά; Τα βρίσκεις χωρίς σημασία;

Μου απάντησε, κάπως ειρωνικά: — Μα νομίζω, πήρες την απάντησή. Τα χειροκροτήματα που άκουσε, είχαν στόχο τα λεγόμενά σου. Από έμένα περιττεύουν τα συμπληρώματα.

Κατάλαβα πως δεν έπαιρνε από κουδέντες. Έξακολουθούσε να μένει αμετάπειτος και μάλ-λον ξεροκέφαλος. Προτίμησα να τον αφήσω ή-συχο στους όρμηκούς του και σκέ... πα-άπονά του.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

Η χθές και η σήμερα

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ που κισθάνεται κάθε ε-ρευνητής με την ανακάλυψη κάποιου στοιχείου εθισκομένου εις τον κύκλον του αντικειμένου του αποτελεί ταυτόχρονα και το κίνητρο για τον παραλληλισμό και την αντιπαράθεση. Σή-μερον κάθε υποψήφιος για την λήψη ενός α-ποδεικτικού ναυτικού ή ναυτικού πρέπει να είναι κάτοχος ήτοι μένουν προσόντων και γνώ-σεων προκαθορισμένων από τον νόμο. Άλλά ο νόμος είναι προδόν κάποιες κρατικές εξου-σίες ανεξαρτήτου και κυριάρχου και τοιαύτη δεν υπήρχε κατά τους χρόνους του Μεσοίωνα. Όμως αυτό το κανό είχε καλυφθεί από την ιδιωτική πρωτοβουλία εις την «Ελληνική ναυ-τική», ως το ποτό προκύπτει από σωρεία εν-γράφων σχετικών και Κοδικοποιήσεων.

Κατά το παρελθόν, με σημειώμα μας έχου-με αναφερθεί εις την Θεολόγο Νουθεσία του εκ Ζακύνθου καπετάν Νικόλα Κεφαλά, η ό-ποια αποτελεί και την αντιπροσωπευτικότερα περίπτωση του είδους. Έτσι λοιπόν, ναυτική συνήθεια διαμορφωθείται με την πάροδο του χρόνου, κατ' αποδοχήν των ενδιαφερομένων ερ-ρυθμίζεν τις ναυτικές σχέσεις και αναλό-γως, είτε μεμονωμένως, είτε πολλάί μαζί, διατυπώνονται έγγραφως υπό ιδιωτών, απετέ-λουν το ισχύον ναυτικό δίκαιον.

Παρόμοιο καίμενο καθορίζον τις προϋποθέ-σεις και τις γνώσεις που πρέπει να είχε ο ναυτικός για να έθεωρετο τέλειος ναύτης εύ-ρίσκεται εις την βιβλιοθήκη του Βατικανού και παρουσιάζει ιδιαίτερον ενδιαφέρον όχι μόνον για το περιεχόμενό του, αλλά και για τον τρόπον της γραφής του.

Από ποιον έχει γραφή, μας είναι άγνω-στον. Εις το καίμενον δεν αναφέρεται το όνο-μα του συντάκτου, αλλά το ποτό τελειώνει: Άπλά με ένα χάρτε. Δέν υπήρχε λέξη που να μη ήτο ανεξάρτητη. Όμως η γλώσσα του συν-τάκτου είναι ζωντανή, γεμάτη σφρίγος και νεύρο, δείχνοντας άνθρωπον ό οποίος δεν γνω-ρίζει γραμμάτια, αλλά γνωρίζει την θάλασσα καλλά και έχει γενικότερη πείρα της ζωής.

Τό καίμενον έχει δημοσιευθή όπως είχε, άλ-λά κατωτέρω τό παρουσιάζουμε αποκαταστημέ-νο με την σωστή του στίξιν και όρθογραφίαν:

«Και διά το ποτό εις την μεγάλην τέχνην και άγνωριστον λόγω την ναυτικήν τα κο-πέλλια όπου έμπαίνουν να μάθουν ναύτες πρώτα, μαθαίνουν να λάμνουν και να κά-μνουν σκαμνούς και τροποτήρες εις την βάρ-κην και άπειρα να μαθαίνει να ανεβαίνει, άπάνω εις τα κατάρτια και εις τις άντένες και εις τα σκονιά εις μεγάλα κίνδυνα, άμην είναι άναγκαία να μάθει την ναυτικήν και άπόλλοις άρχίζει να γνωρίζει τους ά-νέμους, τους κυρούς και να κυβερνά. Και άπειρα να γνωρίζει εις το χαρτί το λέγουν (άναγχαρή) ήγουν εις το ναυτολογικόν. Και το ποτό δια να γνωρίσει το ποτό έπει να άνασχηωθεί να ύπάγει από έναν λιμάνον εις άλλον και από τόπον εις τόπον.

Και αν οι άνεμοι και κακοί κυρούς το έναυτωθούν και στρέψουν, να ήξορει ποό εύρίσκεται και ποό να ύπάγει, δια να γλύ-σαι (γλυτώσει) από τα κίνδυνα της θα-λάσσης.

Άλλά καλλά και να μάθει το χαρτί το-πο το ναυτολογικόν και τα άλλα... είναι καλό ράξιμο και ποό είναι κακό. Και πό-σοι όργιες έχει βάθος και ποό είναι κακό. Και πόσοι όργιες έχει βάθος και αν είναι από κάτω ήμιος ή πέτρας να μη κινδυνεύ-σουν να κοπούν τα σκονιά. Και ποίος άνε-μος βλάπτει τους λιμάνους και με ποιον άνεμον ήμπορεί να άνασχηωθεί και ποίος τον σφαλίζει; και δέν ήμπορεί να άνασχηω-θεί. Λοιπόν όποιος μέθει έτούτα όλα όπου είπαμε γίνεται τέλειος ναύτης.

Και διότι το ποτό τέλειος ναύτης είναι άκό-μη να ήξορει να άρμευνούσεται να ήξορει πόσο κατάρτι και πόσην άντένα και το χόν-τρος των σκονιών και της άγκύρας κατά την τρόπον και το βάθος και πλάτος του καραβίου».

NAVIGANTIUM Fortitudo Mili Soli I. nest.

Μόνον εγώ έχω την ναυτικήν δόναμιν, ειπε ο Νικηφόρος Φωκάς εις τον πρεσβυτήν του Γερμανού Βασιλέως τον 10 αιώνα.

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY LTD



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

CABLE ADDRESS : PLATASHIP LONDON W.C.2

TELEPHONE : 01-405-0111 01-405-8015

TELEX : 261619

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

Και πράγματι ο Αυτοκράτωρ του Βυζαντίου κατά την περίοδον ταύτην και επί αιώνας ακόμην, εξουσιάζει με ένα ισχυρόν στόλον όλες τις θάλασσες από τα βόρεια του Εγγεῖνου Πόντου, μέχρι το Σουέζ και το Γιβραλτάρ. Το νέον Ρωμαϊκόν κράτος επεζητήσα την ισχύν του εις την θάλασσαν. Ἡ Βυζαντινὴ αυτοκρατορία δὲν ἦτο μία ἄλλη μορφή τοῦ ἡπειρωτικοῦ ρωμαϊκοῦ κράτους, ἀλλὰ μία στροφή πρὸς τὴν αἰωνία θάλασσαν μὴ ἀπέραντος κυριαρχία τοῦ γαλαζίου πόντου.

Γύρω ἀπὸ τὴν Μεσόγειον εἶναι ἐγκαταστημένοι οἱ λαοὶ τῆς αυτοκρατορίας. Μοναδικὴ ἰδιότης ἐπικοινωνίας τῆς βασιλευσούσης μετὰ τὰς ἐπαρχίας ἡ θάλασσα, διότι ἀπὸ τὴν ξηρὰ τὸ κράτος κυκλώνεται συνεχῶς ἀπὸ ἐχθρούς.

Καθ' ὅσον τὸ χρονικὸν διάστημα πρὸς τὸ Βυζάντιον ἐλέγχει τὴν Μεσόγειον καὶ τὸν Εὐξεινὸν Πόντον, τὸ πολυμικρὸν ναυτικὸν ἔχει μοναδικὸν προορισμὸν τὴν προστασίαν τοῦ ἑμπορικῶς Ναυτικοῦ. Αἱ θάλασσαι διασχίζονται ἀπὸ ἐμπορικὰ πλοία, τὰ ὅποια διαξάγουν τὰς διαθνήεις ἀνταλλαγὰς μετὰ ἀφ' ἑαυτῶν καὶ τέρμα τοῦς λιμένας τῆς Αυτοκρατορίας.

Ὁ πολυμικρὸς στόλος δὲν ἀρκεῖ ἔργον ἐπιθετικόν, ἔχει τεθῆ εἰς τὴν ὑπερασπίαν τῆς ἐμπορικῆς ναυτικῆς καὶ ἀρκεῖται εἰς τὸ ἔργον τῆς ἀστυνόμευσης τῶν θαλασσῶν. Ἐξασφαλίζει θηλασθὴ τὸν ἑλεγχον τῆς ναυσιπλοΐας καὶ προστατεύει τὰς ἐπισημας μεταφορὰς.

Ἡ ναυτικὴ ισχύς τῶν Βυζαντινῶν εἶχε στηρικθῇ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτικὴν. Ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἐγραφε συγγραφὰς τοῦ 11ου αἰῶνος εἶναι ἡ δόξα τῆς Ρωμαϊκῆς.

Ὅλα ἔμειν ἀπὸ, μέχρι τὴν ἡμέραν κατὰ τὴν ὁποίαν ἐκρίθη ὅτι ἦτο προτιμότερον νὰ ἀνακαθῇ ἡ διεξαγωγή τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου εἰς ἄλλους λαούς, τοὺς Γενοβέζους, τοὺς Ἑνετούς καὶ τοὺς Πορτογάλους. Οἱ Λατῖνοι ἀντικατέστησαν μετὰ τὴν πώροδον τοῦ χρόνου τοὺς Βυζαντινοὺς καὶ εἰς τὸν πολυμικρὸν στόλον. Τὴ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξε καταστρεπτικὸν διὰ τὸ Βυ-

ζάντιον μετὰ τὴν τοιαύτην πολιτικὴν. Ἡ αυτοκρατορία ἀπώλεσε τὸν ἑλεγχον τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν καὶ προεκλήθη σοβαρὰ ζημία εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ παραλλήλως ὑπονομιεθῆ καὶ ἡ ἀσφάλεια τοῦ κράτους.

Ἡ βασιλευσούσα εἶνε πεδίων συγκρούσεως μεταξὺ Ἑνετῶν καὶ Γενοβέζων. Τὸ ἐπίσημον κράτος ἀνίσχυρον παρακολοῦθε τὸν ἐνετικὸν στόλον νὰ καίη τὸν Παλάτι. Οἱ ἔξιοι στόλοι πολιορκῶν τὴν Πόλιν, ἡ ὁποία καὶ καταλαμβάνεται ὑπὸ τῶν Φράγκων τὸ 1204. Οἱ Ἰππῶται τοῦ Ἁγίου Ἰωάννου καταλαμβάνουσιν τὴν Ρόδον καὶ οἱ Καταλάνοι ἀρμενίζουσιν ἐλευθεροῦν εἰς τὸ Αἰγαῖον καὶ εἰς τὰς θάλασσας τῆς Αυτοκρατορίας.

Σιγὰ σιγὰ, οἱ Λατῖνοι ἀπογοιμνώνουσιν τὰ νησιὰ τοῦ Αἰγαίου, ναυτοποιεῖς τοῦ Βυζαντίου, ἀπὸ τοῦς ἱκανοὺς ναυτικούς. Τοὺς χρησιμοποιοῦν εἰς τὰ πλοία των μετὰ τὴν βία ἢ ἐπ' ἀμοιβῇ. Τὸ Βυζαντινὸν ναυτικὸν ἔχασε ὅλοσχερῶς τὴν ἐμφύον κινήτηριον δυνάμιν του, ἐνὸς συγχρόνως ἡ Αυτοκρατορία ἀπώλεσε τὴν βάρειν, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐστῆριζε τὸ μεγαλεῖον της, τὴν ἑμπορικὴν τῆς Ναυτιλίαν.

ΤΑ ΝΗΣΙΑ τοῦ Αἰγαίου, αὐτὴ ἡ βάρεις τῆς αἰωνίου Ἑλληνικῆς ναυτικῆς — ἐπαθον μύρια κακὰ μετὰ τὴν παρακμὴ τῶν αυτοκρατορῶν τῆς Κωνσταντινουπόλεως — γράφει ἀνώνυμος χρονικογράφος τῆς ἐποχῆς. Καὶ συνεχίζει: «Ἐπαθον ἀκόμην χειρότερα ἀπὸ τὴν ἀναξιοσύνην τῶν καλόντων ἐξουσιαστῶν τους» ἦταν μία λεία τοῦ τυρόντος καθὼς καὶ ὅλο τους τὸ βασίλειον, ἐπαθον πολλὰ κακὰ ἀπὸ τοὺς Ἀραβούς καὶ ὕστερα ἀπὸ τοὺς Φράγκους, οἱ ὁποῖοι τέλος πάντων ἀπὸ ἐπῆραν τὴν Κωνσταντινουπόλιν ἐπῆραν καὶ αὐτὰ.

«Ἐνὰς Βενετῆς ἦλθε μετὰ καράδιαν τὸν πειρατῆς καὶ ἐξουσίας τὰς Κυκλάδας, τὰς Σποράδας καὶ τὰ Δωδεκάνησα. Ἀνακηρύχθηκε

δούκας τοῦ Αἰγαίου Παλάγγου καὶ εἶχε τὴν καθέδραν του εἰς τὴν Νάξον. Ἀπὸ τότε ὀνομάζονται καὶ Δωδεκάνησα, λέξη διεφθαρμένη ἀπὸ τὰ Δουκάνησα».

ΦΑΙΝΕΤΑΙ ὅμως ὅτι καὶ τὸ σύγχρονον ναυτικὸν μας ὀνοματολόγιον ἔχει βαθύτατες ρίζες εἰς τὴν ναυτικὴν ἱστορίαν τῆς Βυζαντινῆς ἐποχῆς καὶ ἔκτοτε διεμορφώθη καὶ ὑπὸ τὴν ἐπῆρξιν τῶν ὄρων τοῦ ναυτικοῦ τῶν Ἱταλικῶν πόλεων.

Ἐν ἀρχῇ, ὅλοι οὐχὶ οἱ βασικοὶ τεχνικοὶ ναυτικοὶ ὄροι, οἱ σχετικοὶ μετὰ τὴν ναυπηγῆσιν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν τῶν πλοίων ἔχουν τουλάχιστον μέχρι τὸν 12ον αἰῶνα προέλευσιν Ἑλληνικὴν.

Βεβαίως μέχρι τῆς ἐποχῆς αὐτῆς ὑπάρχουσιν καὶ ὄροι, οἱ ὅποιοι ἔχουν ληφθῇ ἀπὸ τὴν Ἀραβικὴν ὥς εἶναι αἱ λέξεις περὶ πλοῖον, καλαφάτης καὶ καλαφατιζῶ, ἡ ὁποία σημαίνει στεγανοποίησις καὶ κατράμωμα, πισσάρισμα τοῦ πλοίου. Μέχρι τοῦ 12ου αἰῶνος ἐλλείπουσαν παντελῶς οἱ λατινικοὶ ὄροι εἰς τὸ ναυτικὸν καὶ οἱ ὅποιοι εἶναι πέρα πολλὰ συνήθεις εἰς τὸν στρατόν. Κατὰ τὴν ἐποχὴν ταύτην καὶ συγχρόνως μετὰ τὴν εἰσόδον τῶν Λατίνων εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῶν Βυζαντινῶν, ἀρχίζει καὶ ἡ ἐπικράτης τῶν λατινικῶν ναυτικῶν ὄρων, οἱ ὅποιοι κυρίως ἀφορροῦν τοὺς τόπους τῶν πλοίων — Νάξαι, Νάξαι — τοὺς ἀνέμους — Ματ-στρος, Πονέντες, Λεβάντες — τοὺς χειρισμοὺς — Βίρα, Μάβιν, Φοδντο κλπ.

Ὅμοιος καθὼς Βυζαντινὸς ὄρος εἶναι καὶ τὸ Ναύριον, ὃ ὅποιοι ἐχρησιμοποιήθη καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ Βυζαντινοῦ βίου καὶ ἔχει τὴν ἑνωσίαν τοῦ ναυτοῦ καὶ τοῦ ναυπηγικοῦ. Ἐπίσης ὁ ὄρος Ναύριον εἶναι ταυτόσημος τοῦ ἀρχαίου ναύσιος καὶ σημαίνει τὰς ναυτικὰς ἐγκαταστάσεις ἢ οἰκῆματα παρὰ τὴν θάλασσαν, πρὸ χρησιμοῦν διὰ τὴν στέγασιν τῶν πλοίων.



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. KOUIGIANOS

D U R B A N

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO

THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS

DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE

PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

CABLE ADDRESS: "HERMES"

POSTAL ADDRESS: BOX 475

DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.002 - 65.181 - 28.690

NIGHT TELEPHONES: (882.321 - 21.841

(319.611 - 316.155

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Ελληνικά Δικαστήρια

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

(Έργατική διαδικασία)

ΑΡΙΘΜΟΣ 50/1972

Δικαστής: Ο Πρωτοδίκης κ. Δ. Χαρίσης.
Δικηγόροι: οί κ.κ. Β. Κουτουλάκος, Κωνστ. Στεργιόπουλος

● Ναυτικός ύποστας ατύχημα μετά την απόλυσίν του εκ του πλοίου, διαρκούντος του χρόνου παλιννοστήσεως. — Δεν δικαιούται αποζημιώσεως εκ του νόμου 551, ούτινος προϋποθέσεις είναι ή επέλευσις του ατύχηματος εν ενεργώ συμβάσει εργασίας. — Παράδοσις εισιτηρίου παλιννοστήσεως εις τον ναυτικόν δέν συνιστά μεταφοράν τούτου επί μεταφορικού μέσου του εργοδότη. — Όμοίως δέν δικαιούται αποζημιώσεως λόγω ασθενείας, του άρθρου 66 Κ.Ι.Ν.Δ. προϋποθέτοντος απόλυσιν λόγω ασθενείας.

‘Επειδή, εκ της διατάξεως του άρθρου 1 του Ν. 551/1914, όριζούσης ότι «ατύχημα εκ βιαίου συμβάντος, έπέρχόμενον εις εργάτην ή υπάλληλον των εν άρθρω 2 εργασιών και έπιχειρήσεων εν τή εκτέλεσει τής εργασίας ή εξ άφορμής αυτής παρέχει εις τὰ κατά τὰς διατάξεις του παρόντος νόμου δικαιούμενα πρόσωπα δικαίωμα αποζημιώσεως» υπολογιζομένης κατά τὰ περαιτέρω εν τώ νόμω διασασμένα, και εκ της διατάξεως του άρθρου 2 του ίδιου νόμου, όριζούσης ότι «εις την κατ’ άρθρον 1 αποζημιώσιν υποχρεούνται οί εργοδότης οικοδομικών και άλλων έργων, οί κύριοι έπιχειρήσεων διεξαγομένων εις πωντός είδους βιομηχανικά και βιοτεχνικά εργοστάσια κλπ.» άναμφιδόλως συνάγεται ότι προϋποθέσεις του δικαιώματος τής; κατά τον άνω νόμον αποζημιώσεως είναι ή ύπαρξις μεταξύ δικαιούχου και υποχρέου συμβάσεως ή σχέσεως εργασίας και ή επέλευσις του ατύχηματος διαρκούντος τής ταύτης, ουχι δέ και μετά την λύσιν αυτής (Ε.Α. 1501/1969 ΝοΒ 18.332). Ειδικώτερον προκειμένου περί βιαίου συμβάντος επελθόντος κατά την έπιστροφήν του εργαζομένου από τής εργασίας εις την οίκίαν του θεωρείται τούτο εργατικόν ατύχημα μόνον εάν ή έπιστροφή έγένητο διά μεταφορικού μέσου του εργοδότη ουχι δέ και εάν έγένητο κατ’ άλλον τρόπον (Α.Π. 517/1960 ΝοΒ 9.282), ή δ’ έγγείρησις εις τον απόλυτον ναυτικόν εισιτηρίου παλιννοστήσεως κατά τὰ άρθρα 78 και 79 του Κ.Ι.Ν.Δ. δέν άποτελεί και μεταφοράν διά μέσου του εργοδότη (Έφ. ‘Αθ. ένθ. άνωτ.). Έκ τούτων έπεται ότι διαρκούσης τής παλιννοστήσεως ούδεμία σχέση συνδέει τον ναυτικόν μετά του εργοδότη και ούδεμίαν ευθύνην φέρει ό τελευταίος ούτος διά κατά την παλιννόστησιν επελθόντα βίαία συμβάντα εις τον πρώτον (‘Αγρολλοπούλου Ναυτεργ. σελ. 143) εν αντιθέσει προς τὰ συμβαίνοντα τοιαύτα κατά την μετάδρασιν του ναυτικού προς συνάντησιν του πλοίου διά ναυτολόγησιν, δυνάμει ρητής ρυθμίσεως εν Κεφ. ΙΑ’ άρθ. 8 τής διά τής υπ’ άρ.θ. 39621/

3190/1967 αποφάσεως Υ.Ε.Ν. κυρωθείσης συλλογικής συμβάσεως εργασίας πληρωμάτων φορτηγών πλοίων χωρητικότητος άνω των 4.500 τόνων Ι.Ν. Έξ άλλου και εκ τής διατάξεως του άρθρου 66 του Κ.Ι.Ν.Δ., όριζούσης ότι εάν ή σύμβασις ναυτολόγησεως λυθή λόγω ασθενείας και ό ναυτικός νοσηλεύεται εκτός του πλοίου δικαιούται μισθών άσθενείας μέχρι 4 μηνών, προκύπτει ότι προς εφαρμογήν τής διατάξεως ταύτης δέον ό ναυτικός ν’ απόλυθη άσθενής εκ του πλοίου, διαφόρου όντος εάν ήσθένησεν εκ μεταγενεστέρων τής απόλυσέως του αίτιον δτε ό πλοιοκτήτης δέν ευθύνεται. Έπειδή εν τή υπό κρίσιν άγωγή ό ένάγων ιστορεί ότι την 14.12.1968 έναυτολογήθη ως μάγειρος επί του φορτηγού πλοίου τής έναγομένης «Ν.» και άπελύθη την 21.3.1969 εις Ρότερνταμ κοινή συνανέσει αυτού και του πλοιάρχου. Ότι μετά την απόλυσίν του ώλλίσθησε και κατέπεσε έξωθι ξενοδοχείου τής εκεί πόλεως κατά τὰς άπογευματινάς ώρας τής ίδιας ήμέρας και υπέστη κάταγμα του μηριαίου όστού, καταστάς ούτω διαρκώς άνικανος προς εργασίαν κατά ποσοστόν 90% και νοσηλευθείς ένεκα του τραύματος πλέον του τετραμήνου. Αίτείται δέ την καταψήφισιν τής έναγομένης νά τώ καταβάλη τώ εν αυτή ποσόν δι’ άποζημιώσιν του ένεκα άνικανότητος προς εργασίαν, διά δαπάνας νοσηλίων και μισθούς άσθενείας. Ούτως έχουσα ή υπό κρίσιν άγωγή έλέγχεται νόμω άδόσιμος καθ’ άπαντα τα αίτήματα αυτής, συμφώνως τοίς προεκτεθείσι, και άπορριπτέα έπιβουλομένης εις βάρος του ένάγοντος και τής δικαστικής δαπάνης τής έναγομένης (176 Κ. Πολ. Δικ.).

ΜΟΝΟΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ 975/1971

Δικαστής: ό Πρωτοδίκης κ. Δημ. Χαρίσης
Δικηγόροι: οί κ.κ. Α. Λέκας, Κωνστ. Στεργιόπουλος

● ‘Ηλεκτρολόγος άπολυθείς λόγω παραπτώματος. — Δεν δικαιούται αποζημιώσεως. — Έργατισμός δύναται δέν ένστασεως συμφηφισμού ή ανταγωγής νά διεκδικήση άνταπαίτησιν δι’ έξοδα παλιννοστήσεως του άπολυθέντος και έξοδα ταξιδίου άντικα-

ταστάτου του. — Ού νόμιμος άπόσβεσις των άνταπαίτησεων τούτων διά καταβολής εκ των εν τώ ταμείω του πλοίου χρημάτων, έξ ών έπροκειτο νά καταβληθί ή όφειλομένη μισθοδοσία του άπολυθέντος όστις έχει άξίωσιν διά την μισθοδοσίαν, χωρίς νά είναι κύριος ίσοπόσου εκ των εν ως άνω ταμείω χρημάτων. — Άναφορά των μερών εις τον ειδικόν μισθόν άσθενείας τής Συλλογικής Συμβάσεως, άνευ ειδικωτέρου καθορισμού ένός εκ των πλειόνων μισθών άσθενείας τής Σ.Σ. — Κενόν τής δικαιοπραξίας άνταπληρούμενον υπό του Δικαστηρίου κατά τὰς άρχάς τής καλής πίστεως. — ‘Υπαγωγή μετά ταύτα του ήλεκτρολόγου εις τον μισθόν άσθενείας μηχανοδηγού Α’.

‘Επειδή, εκ των προσαγομένων και έπικαλουμένων έγγραφων εν οίς και ένορκoi βεβαιώσεις μαρτύρων ένώπιον συμβολαιογράφου και εκ των εν γένει έκτερωθεν έκτεθέντων, προέκυψεν ότι την 8.12.1970 ό ένάγων έναυτολογήθη ως ήλεκτρολόγος επί του υπό λιβεριανήν σημαίαν φορτηγού πλοίου τής έναγομένης «Ε.» χωρητικότητος άνω των 4.500 τόνων, αντί συμφωνημένου μηνιαίου μισθού εκ δολλαρίων Η.Π.Α. 580 και υπό τούς λοιπούς όρους τής διά τὰ αντίστοιχου χωρητικότητος έλληνικάς φορτηγά συλλογικής συμβάσεως εργασίας, εις ήν τὰ μέρη ρητώς διά τής συμβάσεως ναυτολόγησεως ανέφερόσαν, αλλά και εν γένει τής ‘Ελληνικής νομοθεσίας, την όποιαν άποδέχονται ως έφαρμοστέαν. Την 28.4.1971, του πλοίου όντος έλλιμενισμένου εν Χάδρην, ό ένάγων ήρήνην νά εκτελέσει την διαταχθείσαν υπό του Α’ μηχανικού και άναγομένην εις τὰ καθήκοντά του εργασίαν καθορισμού ένός ήλεκτροκινητήρος και των ήλεκτρογεννητριών του πλοίου, προσειζόμενος ότι αυτή δέν άνήκει εις τὰ καθήκοντα του ήλεκτρολόγου και ένεκα του παραπτώματος τούτου ό πλοιοάρχος κατήγγειλεν αύτημερόν την σύμβασιν ναυτολόγησέως του. Κατ’ άκολουθίαν δέν δικαιούται ούτος τής αίτουμένης αποζημιώσεως διά την καταγγελίαν τής συμβάσεως άτε άπολυθείς λόγω παραπτώματος του (άρθρον 75 Κ.Ι.Ν.Δ.), και δέον ν’ άπορριφθί τώ αίτημα τούτο. Περαιτέρω προέκυψεν ότι ή έναγομένη παρεκράτησεν εκ των δεδουλευμένων άποδοχών του ένάγοντος δολ- λάρια Η.Π.Α. 112,50 δι’ έξοδα παλιννοστή-



“CATALINA” LTD

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

‘Η πείρα μας θα σάς έξυπηρετήση διά ταχείαν και οίκονομικήν άποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

σεώς του και απόστολής αντικαταστάτου του. Της άγωγής όμως έχουσης ως αντικείμενον τὸ ἐκ δεδουλευμένων αποδοχῶν ποσὸν τοῦτο, εἶναι ἀδιόριστον ἂν ἡ ἐναγομένη ἐχῇ ἢ οὐχὶ ἀνταπαιτήσεις κατὰ τοῦ ἐνάγοντος ἐκ τῶν ἀνωτέρω αἰτίων ἀφοῦ δὲν προβάλλει ταύτας δι' ἐνστάσεως συμφησμοῦ ἢ ἀνταγωγῆς. Ἐντεῦθεν δὲν νὰ ἐπιδικασθῇ εἰς τὸν ἐνάγοντα τὸ ὀφειλόμενον ὡς ἂν ὑπόλοιπον τῶν αποδοχῶν τοῦ ἐκ δολλαρίων 112,50. Ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης ὅτι τὰ ἐξόδα πολυνοστήσεως κατέβαλεν ἐκ τῶν ἐυρισκομένων εἰς τὸ ταμεῖον τοῦ πλοίου χρημάτων τοῦ ἐνάγοντος καὶ οὕτω ἀπεσβέσθη αὐτομάτως ἰσόποσος ἀξίωσις αὐτοῦ ἐκ δεδουλευμένων αποδοχῶν, δὲν εὐσταθεῖ νόμῳ, ἀφοῦ ὁ ναυτικὸς ἀπαιτήσιν ἔχει μόνον κατὰ τοῦ ἐργοδότη διὰ τὰς ἀποδοχὰς του, χωρὶς νὰ εἶναι συγχρόνως καὶ κύριος ἴσης ποσότητος χρημάτων ἐκ τῶν ἐυρισκομένων εἰς τὸ ταμεῖον τοῦ πλοίου. Ἀλλὰ καὶ ἐάν οὕτω εἶχε τὸ πρᾶγμα καὶ πάλιν δὲν θὰ ἐδικαιοῦτο πλοίαρχος νὰ διαθετῇ κατὰ τὸ δοκοῦν τὰ χρήματα τοῦ ναυτικοῦ ἄνευ ἐντολῆς του. Περαιτέρω προέκυψε ὅτι ἐν τῇ ἐκτέλει τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐργασίας του τὴν 3.4.1971 ὁ ἐνάγων κατέπεσε ἐκ τινος κλίμακος τοῦ πλοίου καὶ ἐπλήγη κατὰ τὸ ἀριστερόν ἡμιθώρακίον ὑποστάς κάκωσιν τῆς ἐνστάτης πλευρᾶς. Ἡ κάκωσις αὕτη διαπιστοῦται πλὴν τῶν ἄλλων καὶ ὑπὸ τοῦ ἀκτινολόγου ἱατροῦ Μ. Θαλασσινού, εἰς τὸν ὁποῖον παρεπέμφθη ὁ ἐνάγων ὑπὸ τῆς ἐναγομένης μετὰ τὴν ἀπόλυσίν του καὶ ἐπομένως εἶναι ἀδόσιμος ὁ ἰσχυρισμὸς ταύτης ὅτι δὲν ἔλαβε χώραν τὸ ἐν λόγω ἀτύχημα. Ἐκ τοῦ τραυματισμοῦ τούτου ὁ ἐνάγων ἐνσωληνώθη ἐπὶ ἑνα μῆνα οἴκου μετὰ τὴν ἀπόλυσίν του καὶ ὅν καὶ παρῆρθε πλὴρως ἀνίκανος πρὸς ἐργασίαν. Ὁ ἰσχυρισμὸς τοῦ ἐνάγοντος ὅτι ἡ ἀνικανότης του πρὸς ἐργασίαν ἐκ τοῦ ὡς ἂν βιαιοῦ συμβάντος καὶ ἡ νοσηλεία διήρκεσεν ἐπὶ 50 ἡμέρας δὲν κρίνεται βάσιμος, ἰδίᾳ ἐν ὅψει τοῦ γεγονότος ὅτι οὗτος εἰργάζετο ἀπὸ τοῦ ἀτυχήματος καὶ μέχρι τῆς ἀπολύσεώς του, ἢ δὲ κάκωσις του δὲν ἦτο σπουδαία οὐδ' ὑπεβλήθη οὗτος εἰς ἀξιολογόν τινα θεραπείαν. Τούτοις ἀκόλουθως δικαιού-

ται προσέτι ὁ ἐνάγων: α) τοῦ ἡμίσεος τῆς μισθοτροφοδοσίας ἐνὸς μηνὸς ἐκ δολλαρίων 290 καὶ Λ.Α. 6.11.3 πρὸς ἀποζημιώσιν του διὰ τὴν ἀνικανότητα πρὸς ἐργασίαν κατ' ἄρθρον 3 παρ. 3 τοῦ Ν. 551/1915, β) τῶν πραγματοποιηθεισῶν δαπανῶν νοσηλείας ἐκ δολλαρίων 650 καὶ γ) μισθοῦ ἀσθενείας ἐνὸς μηνὸς κατ' ἄρθρον 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Διὰ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τὰ διὰ τὰς μέρη ἀνεφέρθησαν ρητῶς ὡς πρὸς τὸν μισθὸν ἀσθενείας εἰς τὸ Κεφ. ΙΓ' τῆς ἰσχυροῦς συλλογικῆς συμβάσεως δὲν καθώρισαν ὅμως εἰδικότερον εἰς ποῖον ἐκ τῶν πλειόνων αὐτοῦ καθοριζομένων μισθῶν ἀσθενείας ἀπέβλεψαν δεδομένου ὅτι εἰς τὴν ρύθμισιν τῆς διατάξεως ταύτης δὲν περιλαμβάνεται καὶ ὁ ἡλεκτρολόγος. Κατὰ καλὸν πρᾶγμα ἐρμηνεύειν τὸν κενὸν τοῦτο τῆς δικαιοπραξίας (Μπαλλή Γεν. Ἀρχαὶ παρ. 90) δὲν νὰ γίνῃ δεκτὸν ὅτι εἰς τὸν ἐνάγοντα ἀνήκει ὁ μισθὸς ἀσθενείας τοῦ μηχανοδηγοῦ Α' πρὸς τὸν ὁποῖον ἐξισοῦται ὁ ἡλεκτρολόγος καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ἀσφαλιστέος του εἰς τὸ Ν.Α.Τ. (ὑπ' ἀριθμ. 79912/7325 ΑΥΕΝ) εἶναι δ' ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ μισθὸς ἀσθενείας οὗτος ὁ μεγαλύτερος τοῦ τοιοῦτου τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, πλὴν τῶν ἀξιωματικῶν, ἐν ὅψει τοῦ ὅτι ὁ ἐνάγων δὲν ἦτο μὲν ἀξιωματικὸς ὑπερεῖχεν ὅμως τῶν ἄλλων μελῶν τοῦ πληρώματος κατὰ τὰς ἀπολαβὰς. Κατὰ συνήθειαν δικαιούται οὗτος δι' ἑνα μισθὸν ἀσθενείας Λ.Α. 48,84. Μετὰ ταῦτα δέον, ἀπορριπτομένης τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς κατὰ τὸ περὶ ἀποζημιώσεως διὰ καταγγελίας τῆς συμβάσεως αἰτήματός της καὶ δεκτικῆς ἐν μέρει καθ' ὅσονταίς κατὰ τὰ λοιπὰ ὡς καὶ οὐσίᾳ βραβίου νὰ ὑποχρεωθῇ ὁ ἐνάγων ἵνα καταβάλῃ πρὸς τὸν ἐνάγοντα τὰ ἀνωτέρω ποσὰ ἐντόκως νομίμως ἀπὸ τῆς ἐπιδοτέως τῆς ἀγωγῆς ἀχρὶς ἐξοφλήσεως, νὰ κηρυχθῇ ἐν μέρει προσωρινῶς ἐκτελεστή ἡ παρούσα διὰ τὸ ποσὸν τῶν 200 δολλαρίων κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 969 παρ. 1 καὶ 971 ἀριθμ. 4 Κ. Πολ. Δικονομίας καὶ νὰ καταδικασθῇ ὁ ἐνάγων εἰς τὴν ἐν μέρει δικαστικὴν δαπάνην τοῦ ἐνάγοντος ἐκ δολλαρίων 800 λόγῳ τῆς ἐν μέρει ἥττης καὶ τούτου (180 παρ. 1 Κ. Πολ. Δικονομίας).

ταὶ (ἐταιρία "Ὁλα Χέντρικσεν Μέλινγκ ἐδρεύουσα ἐν Στάβαγκερ τῆς Νορβηγίας) ἐπεκαλέσθησαν τὸν ὅρον 16 τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ διότι τὸ πλοῖον ἀπώλεσεν ἐκ πυρκαϊᾶς, ἣτις εἶχεν ἐξαίρεθῇ εἰς τὴν δευτέραν περίοδον τοῦ ὅρου τούτου.

Οἱ ἐναγόμενοι προέβαλον ὅτι ἡ παρουσία τῆς δευτέρας περιόδου τοῦ ὅρου 16 ἀμέσως μετὰ τὴν πρώτην περίοδον ἀνευ τετελεσμένου ρήματος ἐν αὐτῇ, ἐδείκνυν ὅτι πρόθεσις ἦτο νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου καὶ ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἐκ τινος τῶν ἐξηρημένων κινδύνων, ἀμφοτέρω τὰ μέρη ἐλύοντο τῆς ὑποχρέσεως περαιτέρω ἐκτέλεσεως τῆς συμβάσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς ὑποχρέσεως περαιτέρω καταβολῆς ναύλου, τῶν λοιπῶν, ἐκτὸς τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου, περιπτώσεων μὴ καταβολῆς ναύλου ρυθμιζομένων ὑπὸ ἄλλων ὅρων.

Ὁ δικηγόρος τῶν ἐναγομένων ἐκναυλώτων ὑπεγράμμισεν ἰδιαίτερος τὸ κατὰ τὴν ἐκφρασίν τοῦ καταπλήρουν παράδοξον καθ' ὃ ἐάν οἱ ἐνάγοντες εἶχον δίκαιον, τότε ἡ ὑποχρέωσις ἐπιστροφῆς μὴ δεδουλευμένου ναύλου ἦτο μία τῶν ὀλίγων ἐξαίρεσεων ἐν τῇ ἀμέσως ἐπακολουθούσῃ περιόδῳ ἣτις δὲν θὰ ἐτύγχανεν ἐφαρμογῆς.

Οἱ ἐναγόμενοι ὑπεστήριξαν ὅτι δὲν ἀπητέτο αἰτιώδης σύνδεσμος μεταξὺ τῆς ἐκ πυρκαϊᾶς ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἐν τῇ ἐνοσίᾳ τῆς δευτέρας περιόδου τοῦ ὅρου καὶ τῆς μὴ ἐπιστροφῆς τοῦ μὴ δεδουλευμένου ναύλου.

Τούτο κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἦτο ἀντίθετον πρὸς τὸν γενικὸν κανὸνα τοῦ δικαίου ὁσάκις συμβαλλόμενος τις ἐπιτέλει τὴν ἀπαλλαγὴν τοῦ ἐκ συμβατικῆς ὑποχρέσεως στηριζόμενος ἐπὶ ἀπαλλακτικῆς ρήτρας. Ἡ γενικὴ ἀρχὴ εἶναι ὅτι ὑποχρεοῦται νὰ ἀποδείξῃ ὅτι μία τῶν ἐξηρημένων περιπτώσεων συνέτρεξεν καὶ ὅτι αὕτη παρεκάλυπεν τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑποχρέσεως.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου ἡ τοποθέτησις τῆς δευτέρας περιόδου ἐν τῷ ὅρῳ 16 δὲν δύναιτο νὰ παρεμποδίσει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ γενικοῦ κανόνος.

Ἐπὶ τούτου καὶ μόνον τὸ Δικαστήριον διετίθετο νὰ ἀποφασίσῃ ὑπὲρ τῶν ἐναγομένων ἐπεδὴ ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου δὲν παρημπόδισεν τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ μὴ δεδουλευμένου ναύλου. Ὑπῆρχον ὅμως καὶ ἄλλοι λόγοι ἄγοντες εἰς τὴν αὐτὴν κρίσιν. Πρῶτον, ὅτι ἄλλως ἦτο ἀδύνατος ἡ ἐρμηνεία τῶν λέξεων «Ἀμοβωσίως ἐξαίρουνται». Δεύτερον, ὅτι ἡ δευτέρα περίοδος θ' ἀνεμείνετο ὅτι ἦτο γενικὴ ἀπαλλακτικὴ ρήτρα καὶ δὲν περιορίζετο εἰς τὴν ἀπώλειαν τοῦ ἀκάφους, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπῆρχεν ἄλλη γενικὴ ἀπαλλακτικὴ ρήτρα ἐν τῷ ναυλοσυμφωνητικῷ. Τρίτον, ὅτι τὸ ἐπιχειρήμα τῶν ἐναγομένων συνεπείχετο τὴν ἀνωμαλίαν ὅτι ἐνὶ πυρκαϊᾷ προξενήσασα ζημία εἰς τὸ πλοῖον, ἤδυνάτο νὰ ἐπιφέρει τὴν ἀναστολὴν τῆς ὑποχρέσεως καταβολῆς ναύλου κατὰ τὸν ὅρον 15 μετὰ περαιτέρω συνέπειαν τῆς ὑποχρέσεως ἐπιστροφῆς προκαταβληθέντος ναύλου κατὰ τὸν ὅρον 18, πυρκαϊὰ ἐξ ἣς ἀπώλεια ὅλοσχερὸς τὸ πλοῖον, δύναιτο νὰ ἀγάγῃ εἰς τὴν ἐκ μέρους τῶν ἐκναυλώτων διατήρησιν τοῦ προκαταβληθέντος ναύλου.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, οἱ ναυλωταὶ ἐπιχειροῦν νὰ συναγάγουν συμπεράσματα ἐκ τῆς τοποθετήσεως τῆς δευτέρας περιόδου τοῦ ἄρθρου 16, πολὺ μείζονα τῶν ὅσων εἶναι δυνατόν νὰ συναχθοῦν καὶ ἄτινα ἵνα ἦτο δυνατόν νὰ συναχθοῦν ἔπρεπεν νὰ ἦτο ἄλλοιᾳ ἡ σύνταξις τῆς ἐν λόγω περιόδου. Μολοντί οἱ ἐν τῇ δευτέρᾳ περιόδῳ ἐξαίρεσις ἐάν συνέτρεχον τὰ προσήκοντα πραγματικὰ περιστατικά, ἀπεσκόπουσαν εἰς τὸ νὰ προστατεύσουν τοὺς ἐκναυλωτὰς ἀπὸ ἀπαιτήσεων ἀποζημιώσεως ἐκ τῆς ἀδυναμίας αὐτῶν νὰ ἐκτελέσουν τὴν σύμβασιν λόγῳ τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου, τὸ Δικαστήριον ἐπέισθη ὅτι διὰ τοὺς ἐκτείνοντας λόγους αἱ ἐν λόγω ἐξαίρεσις δὲν ἐτύγχανον ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς ὑποχρέσεως τῶν ἐκναυλώτων πρὸς ἐπιστροφὴν τοῦ μὴ δεδουλευμένου ναύλου.

Ἀγγλικὴ Νομολογία

● Χρονοναυλώσις. — Τύχη προκαταβληθέντος καὶ μὴ δεδουλευμένου ναύλου ἐν καταστροφῇ τοῦ πλοίου ἐκ πυρκαϊᾶς. — Ἀπαλλακτικὴ ρήτρα ἐν ναυλοσυμφωνῇ. — Δὲν λειτουργεῖ ὑπὲρ τῶν ἐκναυλωτῶν πρὸς μὴ ἐπιστροφὴν μὴ δεδουλευμένου ναύλου. — Ἐρμηνεία τῆς τοιαύτης ἀπαλλακτικῆς ρήτρας.

Ἐνδιαφέρουσα ἀπόφασις (δικαστῆς Μοκάττα) ἐδημοσιεύθη ἐπὶ θέματος ἐπιστροφῆς προκαταβληθέντος ναύλου - μισθώματος ἐν συμβάσει χρονοναυλώσεως. Ἡ κρίσις διέταξις εὐρίσκειτο κατεστραμμένη ἐν ὅρῳ 16 τῆς συμβάσεως χρονοναυλώσεως, ἣτις εἶχεν ὡς ἐξῆς:

Ἐάν τὸ πλοῖον ἀπωλεσθῇ, ναῦλος προπληρωθεὶς καὶ μὴ δεδουλευμένος (μὲ ἀφετηρίαν τὴν ἡμέραν τῆς ἀπώλειας ἢ τῆς τελευταίας εἰδήσεως) θὰ ἐπιστρέφεται εἰς τοὺς ναυλωτὰς παραχρῆμα. Ἀμοιβῶν ἐξαίρουνται αἱ θεομηνίαι, ἐχθρικοὶ ἐνέργειαι, ἢ πυρκαϊὰ, παρεμποδίσαις κυβερνήσεων ἢ ἀρχηγῶν Κρατῶν καὶ ὅλοι οἱ θαλάσσιοι κίνδυνοι καὶ τὰ ἀτυχήματα, τῆς μηχανῆς, τῶν λεβήτων ὡς καὶ τὰ σφάλματα περὶ τὴν ναυσίπλοισιν. Τὸ πλοῖον δικαιούται νὰ πλεῖσθῃ μετὰ ἢ ἀνευ πλοηγῶν νὰ ρυμουλκῇ ἢ νὰ ρυμουλκῆται, νὰ βοηθῇ κινδυνεύοντα πλοῖα καὶ νὰ ἐκτρέπεται τῆς πορείας του ἐπὶ σκοπῷ σωτηρίας προσώπων ἢ ἀγαθῶν. Τὸ ναυλοσύμφωνον κατὰ

τὸν δικαστὴν δὲν περιεῖχε ἀπαλλακτικὴν ρήτραν, ἐκτὸς ἐάν ἡ δευτέρα περίοδος τοῦ ὅρου 16 ἦτο ἐνδεῶς θεωρηθῇ ὡς τοιαύτη.

Περιεῖχεν ὅμως τὸ ναυλοσύμφωνον διαφορὰς ἄλλους ὅρους ἀσχετούμενους μὲ περιστάτικα ἐξ ὧν ἔπαυεν ἡ ὑποχρέωσις καταβολῆς ναύλου. Ὁ ὅρος 15, ὁ καὶ σπουδαιότερος, προέβλεπεν ὅτι ἐν περιπτώσει ἀπωλείας τοῦ πλοίου συνεπεία πυρκαϊᾶς δὲν καταβάλλεται ναῦλος ἀφ' οὗ χρόνου ἤρξατο ἡ μὴ χρησιμοποίησις τοῦ πλοίου.

Οἱ ἐνάγοντες ναυλωταὶ τοῦ ὑπὸ κυριακὴν σημαίαν πλοίου «Ὁλίδα» προέβαλον ἀξίωσιν 25.540,99 δολλαρίων ἐκ προκαταβληθέντος ναύλου συμφώνως τῷ ὅρῳ 16 τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ. Οἱ ἐναγόμενοι ἐκναυλώ-

G. ANTIPAS

MARINE CONSULTANT — OWNERS' REPRESENTATIVE

TEL. PERTH 955485

HEATHER RD

ROLESTONE

W.A. 6154

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Η ΥΠΑΡΞΙΣ ΒΑΡΕΙΑΣ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΙΣ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΟΣ

Κατά τὸ ἀρθρον 72 τοῦ ΚΙΝΔ ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου, μὴ ὑποχρεομένου νὰ τηρήσῃ προθεσίαν καταγγελίας.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ὁ ναυτικός δικαιοῦται κατὰ τὸ ἀρθρον 75 παράγρ. 2 τοῦ ἰδίου νόμου εἰς ἀποζημίωσιν, ἐκτὸς ἐὰν ἡ καταγγελία δικαιολογῆται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ, τὸ ὁποῖον ἔχει σχέσηιν πρὸς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ δημιουργεῖται ἀπὸ πάσαν βαρεῖαν παράβασιν τῶν καθηκόντων αὐτοῦ καὶ μάλιστα ἀπὸ συγκεκριμένης πράξεως αἱ ὁποῖαι ἀποδίδονται εἰς τὴν ὑπαιτιότητα αὐτοῦ εἰς συγκεκριμένην ὑπόθεσιν ἐκδικασθεῖσαν εἰς τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν, ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν ἐξετασθέντων μαρτύρων εἰς τὴν πρωτοδικὴν καὶ ἐκ τῶν προσκομισθέντων ἐγγράφων, ἀπεδείχθησαν τὰ ἐξῆς πραγματικά περιστατικά :

Ὁ ναυτικός ἐιργάσθη ὡς ὑποπλοίαρχος ἐπὶ πεντάμηνον περίπτω ἐπὶ φορτηγῷ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν ναυτολογηθεὶς ὡς τοιοῦτος καὶ ἀπελύθη ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου μετὰ πάροδον τοῦ ὡς ἄνω διαστήματος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κουβαΐτ.

Ἡ πλοιοκτῆτρια ἐταιρία ἰσχυρίσθη κατὰ τὴν δίκην, ὅτι ἡ τοιαύτη ἀπόλυσις ἐδικαιολογεῖτο ἐκ παραπτώματος τοῦ ὑποπλοίαρχου καὶ συγκεκριμένως διότι ἔχειροδίκησε κατὰ τοῦ πληρώματος ἀναφέρουσα δύο περιστατικά, τὰ ὁποῖα ἔλαβον χώραν εἰς βάρος ναυτοπαιδὸς τοῦ πλοίου. Ὁ ἐν λόγω ναυτοπαιδὴς ἐξετασθεὶς ὡς μάρτυς ἀνέφερε καὶ τὰς δύο περιπτώσεις, διὰ τὴν πρώτην ἐκ τῶν ὁποίων εἶπεν ὅτι τὸν ἐκτύπησε διότι ἐν ὥρᾳ ὑπηρεσίας ἔγραψε ἕνα γράμμα καὶ διὰ τὴν δευτέραν ὡς χαρακτηριστικῶς ἐτόνισεν ὁ ἴδιος «διότι εἶχα πῆλ καὶ ἦμουν ἐν εὐθυμίᾳ, ὅχι ὅμως καὶ μεθυμένος». Ὁ ἴδιος μάρτυς συνεχίζων κατέθεσεν ὅτι, ὡς τοῦ εἶπον καὶ ἄλλοι, ὁ ὑποπλοίαρχος τὸν ἔδειρε διὰ νὰ μὴ ὑποθέσῃ ὁ πλοίαρχος ὅτι τὸν ὑπεστήριζε ὡς πατριώτην του.

Οὕτω κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἡ συμπεριφορὰ τοῦ ὑποπλοίαρχου ἔναντι τοῦ νεαροῦ ναυτοπαιδὸς δὲν ἦτο ἀμοιρὸς ἐνδίαφέροντος δι' αὐτὸν καὶ δὲν συνιστᾷ βαρεῖαν παράβασιν τῶν καθηκόντων του, ὡς ὑπο-

πλοίαρχου, δικαιολογοῦσα τὴν ἀπόλυσίν του, διότι προδήλως ἡ συμπεριφορὰ ἐκείνη ὡφελέτο εἰς καλοπροαίρετον φροντίδα πρὸς σωφρονισμόν τοῦ ἐκτρεπομένου εἰς ἐγκατάλειψιν τοῦ καθηκόντος καὶ μέθην νεαροῦ συμπατριώτου.

Δι' ὅ,τι ἀφορᾷ τὸ τρίτον περιστατικόν, σχετικόν μὲ ἀρνήσιν ὑπηρεσίας, ἐκ τῶν καταθέσεων τῶν μαρτύρων δὲν ἀπεδείχθη τοιοῦτον τι. Ἀντιθέτως ἕτερος ναυτικός, μάρτυς, ὑπηρετήσας ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ πλοίου, κατέθεσεν ὅτι δὲν ἠρνήθη ὁ ὑποπλοίαρχος νὰ ἐκτελέσῃ τὴν ὑπηρεσίαν του καὶ προσέθεσεν ὅτι, ἡ σχετικὴ καταχώρησις ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου εἰς τὸ ἡμερολόγιον εἶναι ψευδής.

Ἐπίσης, δὲν κατετέθη παρ' οὐδενὸς οὔτε ἐξ ἄλλου τινὸς στοιχείου προκύπτει ὅτι τοῦ ἀντέθη ἡ ἠρνήθη ὁ ὑποπλοίαρχος νὰ ἐκτελέσῃ ὑπηρεσίαν. Ἐξ ἄλλου, εἰς τὸ προσαγόμενον ἐν ἀποσπάσματι ἡμερολογίου ἐκτὸς τῆς ὡς ἀνωτέρω ἐγγράφης, οὐδὲν σχετικῶς σημειοῦται, εἰμὴ μόνον ὅτι ἀπελύθη ὁ ὑποπλοίαρχος ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου «λόγῳ κακῆς συμπεριφορᾶς καὶ διαγωγῆς του» καὶ ἐπίσης «λόγῳ ἀρνήσεώς του νὰ ἐκτελέσῃ βάρδιαν».

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, καὶ ἐκ τῶν προσκομισθέντων ὑπὸ τῆς ἐταιρίας ἐγγράφων (διαφόρων ἐπιστολῶν σχετικῶν μὲ παραπτώματα τοῦ ὑποπλοίαρχου) δὲν ἀνατρέπεται τὸ ἐκ τῶν ὡς ἄνω ἐνόρκων καταθέσεων προκύπτον συμπέρασμα.

Ὡσαύτως, πλέον τούτων, ἐνδεικτικὸν τοῦ ἀδασίμου τῶν δικαιολογιῶν τῆς πλοιοκτῆτριας ἐταιρίας, εἶναι τὸ γεγονός ὅτι εἰς τὸν ὑποπλοίαρχον, κατὰ τὴν ὡς ἄνω γενομένην ἀπόλυσιν κατεβλήθησαν ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου τὰ ἐξῶδα παλιννοστήσεως, τῶν ὁποίων δὲν θὰ ἐδικαιοῦτο οὗτος, ἐὰν ὑπαιτιῶς ἀπελύτο ὡς προβλέπει τὸ ἀρθρον 72 περίπτωσις (α) τοῦ ΚΙΝΔ. Οὕτω, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ἐφετείου συνεπεία τῶν ἀνωτέρω, ἡ πρωτοδικὸς ἀπόφασις ἀπορρίψασα τὸν ἰσχυρισμὸν τῆς πλοιοκτῆτριας ἐταιρίας ὅτι ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως τοῦ ὑποπλοίαρχου ἦτο δικαιολογημένη λόγῳ παραπτώματων του δὲν ἔσφαλε.

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ — ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΜΒΑΣΙΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Ζήτημα ἐγεννήθη ὡς πρὸς τὴν φύσιν τῆς σχέσεως ναυτικοῦ καὶ πλοιοκτῆτου εἰς τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως.

Ἐν προκειμένῳ ἐγνωμοδοτήθη ἀρμοδίως ὅτι ἡ ὡς ἄνω σύμβασις κατὰ τὴν ἐννοίαν τοῦ ΚΙΝΔ εἶναι αὐστηρῶς προσωπικὴ διὰ τὸν ναυτικόν, ὁ ὁποῖος ὑποχρεοῦται, συμφῶνως εἰς τὸ ἀρθρον 54 καὶ τὰ ἐπόμενα τοῦ ΚΙΝΔ, νὰ προσφέρῃ τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του.

Ὡς πρὸς τὸν ἐργοδότην - πλοιοκτῆτην, ἡ σύμβασις δὲν εἶναι προσωπικὴ καὶ κατὰ συνέπειαν ἡ μεταβολὴ τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτῆτου λόγω μεταβιβάσεως τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου ἐξ οἵασιςδήποτε αἰτίας πλὴν τῆς ἐκποιήσεως εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, περίπτωσις τὴν ὁποῖαν προβλέπει τὸ ἀρθρον 68 τοῦ ΚΙΝΔ ὅτε λύεται ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως, δὲν ἐπηρεάζει τὴν ἰσχύϊν τῆς συμβάσεως, ἥτις θὰ ἐξακολουθήσῃ ὑφισταμένη, ὑπὸ τοὺς ἰδίους ὅρους καὶ μὲ τὸν νέον πλοιοκτῆτην.

Κατὰ συνέπειαν, ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἐνὸς πλοίου, ἐπιθυμοῦντες τὴν ἐκ τοῦ πλοίου ἀπόλυσιν των, μὲ μόνην αἰτιολογίαν τὴν ἀλλαγὴν τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτῆτου, δὲν νομιμοποιούνται εἰς τὸ αἴτημά των αὐτὸ καὶ ἐπομένως ἀπολυόμενοι δὲν δικαιούνται τῆς προβλεπόμενης ἐκ τοῦ ἀρθρου 76 τοῦ ΚΙΝΔ ἀποζημιώσεως.

ΜΙΣΘΟΣ

ΜΙΣΘΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΠΟΙΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΖΕΤΑΙ Η ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὴν αὐτὴν ὡς ἄνω διαδικασίαν προέκυψεν ζήτημα ὡς πρὸς τὸ ὕψος τῆς καταβληθείσης λόγω ἀπολύσεως ἀποζημιώσεως.

Συγκεκριμένως, εἰς τὴν ὑπογραφείσαν μεταξὺ τῆς πλοιοκτῆτριας ἐταιρίας καὶ τοῦ ναυτικοῦ ἐγγράφον σύμβασιν ἐργασίας (ἀτομικὴ συμφωνία) περιελήφθη ὁρος διὰ τὸ ὁποῖον συμφωνεῖτο, ὅτι ἐφ' ὅσον ὁ μισθὸς τοῦ ναυτικοῦ θὰ ἦτο μεγαλύτερος τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς οικείας συλλογικῆς συμβάσεως, πᾶσα ἀξίωσις τούτου ἐξ οἰουδήποτε λόγου, πλὴν τῆς ἀσθενείας διὰ τὴν ὁποῖαν καθορίζεται εἰδικὸς μισθός, θὰ ὑπελογίζετο ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ ὅχι ἐπὶ τοῦ συνομολογηθέντος ἀνωτέρου τοιοῦτου.

Εἰδικώτερον, ὁ ὅρος αὐτὸς τῆς ἀτομικῆς ἐγγράφου συμφωνίας διὰ τοῦ ὁποῖου συμφωνήθησαν τὰ ἀνωτέρω, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου ἀφορᾷ εἰς τὰς ἀποδοχὰς τοῦ ναυτικοῦ τὰς καταβαλλόμενας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασιακῆς σχέσεως καὶ ὁ πωσθήποτε ὅχι εἰς τὴν μετὰ τὴν ἀπόλυσιν του ἀποζημίωσιν. Τούτο, διότι ἡ ἀποζημίωσις αὕτη ὑπολογιζομένη συμφῶνως πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρων 75 καὶ 76 τοῦ ΚΙΝΔ ἐπὶ τοῦ καταβαλλομένου μισθοῦ δὲν εἶναι μισθὸς ἀφοῦ, διὰ τῆς καταγγελίας λύεται ἡ σχέση.

Συνεπῶς, τονίζεται εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς πλοιοκτῆτριας ἐταιρίας ὅτι ἐσφαλμένως διὰ τῆς πρωτοδικου

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

REPRESENTATIVES OF:

Hellenic Register of Shipping

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (Uruguay)

SURVEYOR:

Eng. Pablo J. More

DIRECTOR:

Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

αποφάσεως υπελογίσθη ή λόγω καταγγελίας της συμβάσεως του ναυτικού αποζημιώσις επί τη βάσει του καταβλημένου μισθού και όχι επί του τοιούτου της συλλογικής συμβάσεως είναι άδύνατος.

ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Συμφώνως εις τὸ ἄρθρον 2 τῆς συλλογικῆς συμβάσεως πλοίαρχων φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 4.500 τόν. d.w. καὶ ἄνω εἰς τὸν πλοίαρχον παρέχεται κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας του μηνιαῖον ἐπίδομα διοικήσεως ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας (45) τεσσαράκοντα πέντε.

Ἐν προκειμένῳ, διευκρινίζεται, ὅτι τὸ χορηγούμενον συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 4 τῆς αὐτῆς συμβάσεως ἐπίδομα διαχειρίσεως πλοίαρχου διὰ μὲν τὰ κάτω τῶν 10.000 τόν. d.w. πλοία ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας (8) μηνιαίως, διὰ δὲ τὰ ἄνω τῶν 10.000 τόν. d.w. ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας (10) μηνιαίως, εἶναι ἀνεξάρτητον τοῦ ὡς ἀνωτέρω ἐπίδοματος διοικήσεως καὶ καταβάλλεται πλέον αὐτοῦ.

Ἐξ ἄλλου, δυνάμει τοῦ ἄρθρου 3 τῆς αὐτῆς συμβάσεως εἰς τὸν πλοίαρχον παρέχονται ἔξοδα λιμένος δι' ὅσας ἡμέρας τὸ πλοῖον παραμένει ἐν λιμένι, ἐπὶ ἀποδόσει λογαριασμοῦ, πρὸς κάλυψιν τῶν λόγῳ τοῦ ἀξιώματός του ἀτομικῶν δαπανῶν του, ὡς καὶ τῶν μικροεξόδων τῶν σχετικῶν μετὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πλοίου.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Εἰς σχετικὴν διοικητικὴν λύσιν δοθεῖσαν παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας συνεπεῖα διαφορὰς ναυτικῆς ἐργασίας τονίζονται τὰ ἀκόλουθα: Συμφώνως πρὸς τὴν ἐν ἰσχύϊ συλλογικὴν σύμβασιν φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w. διὰ τὴν τοποθέτησιν ὅλων γενικῶς τῶν παραφραγμάτων καταβάλλεται ἰδιαίτερα ἀμοιβὴ ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 29,17 κατὰ κύτος, διὰ δὲ τὴν διάλυσιν τούτων ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 14,00 κατὰ κύτος. Ὁμοίως ἡ ἐργασία τοποθετήσεως, ἀφαιρέσεως καὶ ἐπανατοποθετήσεως ὅλων τῶν λούρων ἐκτελεῖται ὑπὸ τοῦ πληρώματος, ἀμειβομένη διὰ τεσσάρων (4) λιρῶν Ἀγγλίας κατὰ κύτος.

Ἐξ ἄλλου, αἱ ἐργασίαι τσιμενταρίσματος δαπέδων, ἀφαιρέσεως κλινῶν, ἐρμαρίων, ἐπίπλων ἐκ δωματίων πληρώματος καὶ ἐπα-

νατοποθετήσεως τούτων δὲν περιλαμβάνονται μετὰ τῶν ρητῶς κατονομαζομένων ὡς ἀμειβομένων ἰδιαίτερος ἐργασιῶν ὑπὸ τῆς ἐν ἰσχύϊ ἀνωτέρω συλλογικῆς συμβάσεως. Συνεπῶς αὗται δέον νὰ ἀμειβῶνται ὑπερωριακῶς μόνον ἐφ' ὅσον ἐκτελοῦνται ἐκτὸς τοῦ κανονικοῦ ὥραριου ἐργασίας.

Ἐπομένως, ἡ ἐργασία ἀφαιρέσεως ξύλων ἐκ τοῦ καταστρώματος, λέμβων δι' ἀλλαγὴν ἐλασμάτων καὶ ἐπανατοποθετήσεως αὐτῶν, δὲν κατονομάζεται ὑπὸ τῆς ἐν λόγω συμβάσεως ὡς ἐργασία ἀμειβομένη ἰδιαίτερος.

ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ

Ζήτημα ἐγεννήθη ἐὰν ὁ ὑπὸ τοῦ λιπαντοῦ διενεργούμενος κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς καθαρισμὸς τῶν ἀπωλειῶν ἐλαίου κυρίας μηχανῆς ἢ τῶν ἠλεκτρομηχανῶν ἐν πλῶ ἢ ἐν λιμένι, δικαιολογῇ καταβολὴν ἰδιαίτερας ἀμοιβῆς.

Ἡ ἀρμοδία ὑπηρεσία ἐγνωμοδότησεν ἐν προκειμένῳ ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἐργασία διεξαγομένη κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς δὲν δικαιολογῇ τὴν καταβολὴν ἰδιαίτερας ἀμοιβῆς.

Ἐπομένως, ἡ αὐτὴ ὑπηρεσία ἐγνωμοδότησεν ὅτι ἡ ἐργασία ἐξαρμοσέως καὶ ἀρμώσεως καυστήρων καὶ τηλεσκοπικῶν ὕδατος, ἐκτελούμενη ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ὥραριου ἐργασίας δὲν ἀμειβεται ἰδιαίτερος (ἔξτρα), διεξαγομένη ὅμως πέραν αὐτοῦ ἀμειβεται ὑπερωριακῶς.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΟΚΙΜΟΥ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ἐξ ἀφορμῆς ὑποβληθέντος ἐρωτήματος δι' ὅτι ἀφορᾷ τὰ καθήκοντα τοῦ δοκίμου ἀξιωματικοῦ ραδιοτηλεπικοινωνιῶν ὡς ταῦτα προβλέπονται ὑπὸ τοῦ νέου Κανονισμοῦ Ἑργασίας Φορτηγῶν Πλοίων, διευκρινίζονται τὰ ἀκόλουθα:

Συμφώνως εἰς τὸ ἄρθρον 97 τοῦ ΚΕΦΠ, οὗτος ἀσκέται ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν καὶ τὰς ὁδηγίας τοῦ ἀξιωματικοῦ ραδιοτηλεπικοινωνιῶν εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν ὑπηρεσίαν ταύτην. Παρὰ τὴν μετέχει πασῶν τῶν ἐργασιῶν ὑπηρεσίας ραδιοτηλεπικοινωνιῶν, ὡς καὶ τῶν φυλακῶν τῆς αὐτῆς ὑπηρεσίας, ὡς βοηθὸς ἀξιωματικοῦ φυλακῆς, ἀπαγορευομένης τῆς ἀναθέσεως εἰς αὐτὸν οἰασθῆποτε ὑπευθύνου ἐργασίας ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.

Ἐπομένως, μετέχει καὶ τῶν ἐπισκευῶν τῶν ραδιοτηλεπικοινωνιακῶν συσκευῶν, τῶν ἐρ-

γασιῶν παραλαβῆς ὑλικῶν τούτων κατὰ τὰ ὀριζόμενα ἐκάστοτε, ἐιδικότερον ὑπὸ τοῦ ἀξιωματικοῦ ραδιοτηλεπικοινωνιῶν.

Ἐξ ἄλλου, ὁ δόκιμος δέον νὰ ἀπευθύνεται εἰς τὸν προϊστάμενον ἀξιωματικὸν διὰ τὴν ἐπίλυσιν οἰασθῆποτε τεχνικῆς φύσεως ἀπορίας του, ἐνῶ ὁ ἀξιωματικὸς ὑποχρεοῦται καὶ ἐξ ἰδίας εἰσέτι πρωτοβουλίας νὰ ἐπωφελητὰ οἰασθῆποτε παρουσιαζομένης καταλλήλου εὐκαιρίας πρὸς παροχὴν εἰς τὸν δόκιμον πάσης χρησίμου τεχνικῆς ἐνημερώσεως, διευκρινίσεως, ἢ ἐπεξηγήσεως διὰ τὴν ὅσο τὸ δυνατόν πληρεστέραν αὐτοῦ ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ὁ δόκιμος ραδιοτηλεπικοινωνιῶν ἀπασχολεῖται ἐπὶ τετράωρον ἡμερησίως εἰς ἐργασίας καταστρώματος.

Γ. ΤΣΟΥΡΗ

ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΠΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συνήθως μία κριτικὴ ἢ ἓνα σημείωμα γιὰ κάποιο βιβλίον γράφεται ἀμέσως μετὰ τὴν κυκλοφορίαν του μετὰ τὸ σκοπὸ νὰ ἐνημερώσῃ τὸ ἐνδιαφερόμενον ἀναγνωστικὸ κοινὸ σχετικὰ μετὰ τὴν ποιότητα τῆς προσφερομένης ἐργασίας.

Χωρὶς νὰ εἶναι ἀρμοδιότης τῆς στήλης αὐτῆς ἡ βιβλιογραφία, καὶ γι' αὐτὸ μετὰ κάποια καθυστέρησι, κάνομε μία παρέκκλιση ἀπὸ τὴν βασικὴν αὐτῆς ἀρχήν, ὅχι γιὰ νὰ κρίνωμε, ἀλλὰ νὰ μεταφέρωμε μιὰ διαπίστωσι ὕστερα ἀπὸ μιὰ ἀλάνθαστη δοκιμασία κάποιος πνευματικῆς προσφοράς.

Πρόκειται γιὰ τὸ τελευταῖον βιβλίον τοῦ Ἀντιπλοίαρχου Γεωργίου Τσοῦρη, «Ερμηνεία Κανονισμοῦ Ἑργασίας ἐπὶ Φορτηγῶν Πλοίων», τὸ ὁποῖον εἰσήγαγεν ὁ ὑπογράφων γιὰ τὴν διδασκαλία τοῦ μαθήματος «Ἐσωτερικὴ Ὑπηρεσία Πλοίων» εἰς τελειοφοῦτος σχολῆς μηχανικῶν ἐμπορικῶν ναυτικῶν. Τὸ ἀποτέλεσμα ἦταν ἀπρόσδοκον, οἱ μαθηταὶ ἀφομοίωσαν καὶ ἀπέδωσαν τὸ μάθημα μετὰ γάλην ἐπιτυχίαν, χάρις εἰς τὴν πληρότητα τῆς συγγραφῆς καὶ, κυρίως, χάρις εἰς τὸν εὐκρινὲς γραπτὸ λόγον τοῦ συγγραφέως.

Ὁ κ. Τσοῦρης, στοργικὸς μελετητὴς τῆς Ναυτιλίας μετὰ αἰσθητὴ παρουσία εἰς τὸν χώρο τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐξέχων νομικὸς, μᾶς ἔχει χάρισει πλῆθος μελετῶν καὶ μονογραφιῶν, αἱ ὁποῖαι ἀποτελοῦν σημαντικὴν προσφορὰ εἰς τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτικὴ Βιβλιοθήκη.

Ο ΕΝΑΣ

SOI

*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEEL,,

GOTHENBURG

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



AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,,

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Ούδεμίαν θεαματικήν ή και απλώς έντυπω-
σιακήν μεταβολήν προβλέπει το Ναυτικόν
Τεχνικόν 'Ινστιτούτον της Νορβηγίας εις
την εξέλιξιν των πλοίων κατά την δεκαε-
τίαν του 1980. "Ανευ ένδοιασμών και έπι-
φυλάξεων, αποφαίνεται ότι τα συμβατικά
φορτηγά πλοία διά χύμα φορτία της σήμε-
ρον θα έξακολουθήσουν να κυριαρχούν εις
τάς θαλάσσας.

Αί μέχρι σήμερα επίτευχθεισά έπανα-
στατικά μέθοδοι επί των τρόπων της θα-
λασσίας μεταφοράς, δέν προσέφερον όμο-
λογημένως οικονομικώτεραν λύσιν εις την
διακίνησιν των χύδων φορτίων. Τα άερο-
στρωμα σκάφη, τα καταμακράν και αί έλλα-
παρόμοιοι έπινοήσεις δέν έχουν άξίαν είμη
εις άς περιστάσεις ό παράγων ταχύτης κα-
τέχει τον πρώτον ρόλον και έπομένως ή έ-
πέκτασις της έφαρμογής των μόνον εις πε-
ριωρισμένους τομείς είναι δυνατό. "Εξ άλ-
λου, ή χρησιμοποίησις των πυρηνικών προ-
ωθουμένων ύποδρυχίων σκαφών, απέδειξεν
ότι δέν είναι συμφέρουσα είμη μόνον έφ'
όσον συνεπάγεται σημαντικήν μείωσιν της
διαδρομής, ως π.χ. εις τον υπό τους πολι-
τικούς πάγους πλούν, πράγμα το όποιον προ-
υποθέτει την έπίλυσιν πολυπλόκων εισέτι
τεχνικών προβλημάτων.

"Ενεκα τούτου είναι πεπεισμένοι οί άρ-
μόδιοι του Νορβηγικού 'Ινστιτούτου, ότι το
μπάλκ κάρριερ και το δεξαμενόπλοιο, τα
όποια γνωρίζομεν σήμερα, θα συνεχίσουν
έξασφαλίζοντα την άνα τον κόσμον μεταφο-
ράν των μαζικών φορτίων κατά τον όίκο-
νομικώτερον και άποτελεσματικώτερον τρό-
πον. "Η αύξισις του μεγέθους των πλοίων,
μολοντί δέν προσκρούει εις τεχνικά κατα-
σκευαστικά άδυναμία, προβλέπεται ότι θα
σταματήσει και θ' άρχίση μάλιστα έλαφρώς
καμπτομένη, ένώπιον των μεγάλων λιμενο-
λογικών προβλημάτων τα όποια άντεμετώ-
πισεν. "Η έλιξ θα έπιζήση ως προσωπτήριο
σύστημα των μεγάλων πλοίων και ό άγών
μεταξύ δηζελομηχανής και άτμοστρόβιλου
δέν θα κριθή όριστικώς.

Βεβαίως, ή τεχνική εξέλιξις δέν θ' άπο-
σύρη τάς χείρας της εκ της Ναυτιλίας.
"Η ναυπηγική τεχνική θα γνωρίση και νέας
τελειοποιήσεις, τα κράματα του χάλυβος
θα βελτιωθούν περαιτέρω, ό περιορισμός
των τριβών της γάστρας πληρέστερος θα
έπιτευχθή και ό άεριοστρόβιλος θα προω-
θείται. "Αλλ' έντός της προϋπολογιζόμενης
περιόδου δέν πρέπει ν' άναμένεται έπανα-
στατικός άνεμος ούτε εις τον τομέα των
ναυτικών μηχανών ούτε εις την πυρηνικήν
προώθησιν, της όποιας ή γενίκευσις διά
τά ύπερταχεία κοντέινερς και τά γιγαντιαία
δεξαμενόπλοια, μόνον εις το άπώτερον μέλ-
λον φαίνεται πιθανή εις μεγάλας ίπποδυ-
νάμεις.

Ο ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

"Αλλ' εάν εις το καθαρώς τεχνικόν πεδίο
ή καμπύλη της προόδου έμφανίζεται όμαλώς
άνοδική, εις τον τομέα του έλέγχου των τε-
χνικών έγκαταστάσεων του αύριανού πλοίου
αί εξέλιξεις θα είναι όντως θεαματικά. "Ο
μηχανικός αύτου έξοπλισμός και ό έφοδια-
σμός του διά σειράς νέων ναυτιλιακών όρ-
γάνων, δημιουργεί τοιαύτα προβλήματα έ-
λέγχου και διοικήσεως, ώστε αί συνέπειαι
επί του έμφύχου ύλικού να κρίνονται άνυπο-
λόγιστοι. "Η σύνθεσις του προσωπικού των
πλοίων, ή εκπαίδευσις των ναυτικών και
ή όργάνωσις της έν τώ πλοίω ύπηρεσίας,

θεωρείται βέβαιον ότι θα έπηρεασθούν βα-
σικώς και μόνιμως.

"Ο πατροπαράδοτος διαχωρισμός μεταξύ
του προσωπικού καταστρώματος και μηχαν-
ής θα έκλείψη και ή καθιέρωσις των ένο-
ποιημένων ή ώλοκληρωμένων πληρωμάτων
θα γενικευθή. Εις τάς τακτικάς γραμμάς
θα τεθή έν έφαρμογή το «μη συντηρούμενον»
πλοίο, όπερ θα ταξιθεύη άποκλειστικώς με
τους άνδρας των φυλακών, ένω εις τον λοι-
πόν στόλον το πλήρωμα δέν θα έξασφαλίξη
είμη την τρέχουσαν συντήρησιν, της λοιπής
ανάλαβανόμενης υπό ειδικών συνεργείων.
"Η ναυσίπλοια διά δορυφόρων θα καταστή
κοινός τόπος, ή μεταβίβασις των πληροφο-
ριών θα εύχερανθή μεγάλως και ή ύπόθεσις
της άναθέσεως πλειόνων έξουσιών εις τον
πλοίαρχον θα ύλοποιηθή περισσότερον.

"Ανθρώπινον έπομένως το πρόβλημα της
Ναυτιλίας της αύριον. "Εφ' όσον το άνεπάρ-
δωτον πλοίο δέν διαγράφεται εισέτι εις
τον όρίζοντα, ή έξεύρεσις και ή δημιουργία
του ύψηλής στάθμης, γενικής και ειδικής,

τεχνικού προσωπικού όπερ θ' αναλάβη την
κίνησιν των αύριανών πλοίων, πρέπει ν' ά-
ποτελέση την κυρίαν φροντίδα των ύπευθύ-
νων της Ναυτιλίας. "Υπάρχει πάντοτε έν
προκειμένω ή γνωστή αντίρρησις περί της
άπροθυμίας εισόδου εις την θάλασσαν των
ούτω ειδικώς κατηρτισμένων στελεχών. "Αλλ'
ή αντίρρησις φαίνεται λησμονούσα ότι το
θέμα δέν είναι κυρίως θέμα άπροθυμίας. "Εφ'
όσον είναι βέβαιον ότι ή ίκανοποιητική εκ-
μετάλλευσις του πλοίου δέν δύναται να έπι-
τευχθή άνευ άκρως εκπαιδευμένου προσωπι-
κού, το ζήτημα είναι να έξευρεθί ό καλύτε-
ρος τρόπος καθ' όν ό έφοπλισμός θα προσ-
ελκύση τά ειδικευμένα ταύτα στελέχη επί
των πλοίων. Καί ως καλύτερος τρόπος θα
θεωρηθή φυσικά εκείνος, όστις θα έπιτρέψη
εις το πλοίο την άποδοτικήν εκμετάλλευσιν.
Πράγμα το όποιον, έν τελική άναλύσει, ση-
μαίνει ότι αί άναγκαίαι τεχνικάι έξειδικεύ-
σεις εις το πλοίο της αύριον δέν θα πρέ-
πει να ύπερβούν ώρισμένα άνεκτά όρια.



INTERNATIONAL
T. AGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER
AT THE

PANAMA CANAL

CRISTOBAL / COLON BALBOA / PANAMA CITY

CABLE:	CABLE:
TONIO COLON	TONIO PANAMA
TELEX:	TELEX:
3482072	3480042
	3282068
	368633
TELEPHONE:	TELEPHONE:
Colon 47-1541 • 47-1098	Panama 23-9920
MAILING ADDRESS:	MAILING ADDRESS:
P.O. Box 443	P.O. Box 4583
Colon, R. Panama	Panama S. R. Panama
PROVISIONS	CHARTS & NAUTICAL AIDS
DECK SUPPLIES	ELECTRIC APPLIANCES
DUTY - FREE LIQUORS	DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Είς διάλεξιν τὴν ὁποίαν ἔδωσε προσφάτως εἰς τὸ Λονδίνον ἐνώπιον τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν Ναυτικῶν Μηχανικῶν ὁ κ. Ντ. Γκόλοθαν, ἀνώτατος τεχνολόγος τῆς Σέλλ Ἰντερνάσιοναλ Πετρολίου Κόμπαν, ἀνεφέρθη εἰς τὴν αὐξανόμενην τάσιν συγχωνεύσεως ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν, ἅμα δὲ καὶ μεταξὺ ναυτιλιακῶν ἐταιρειῶν καὶ ἐταιρειῶν συγγενῶν ἢ συναφῶν συμφερόντων. Καὶ πράγματι παρατηρεῖται, ὡς εἶπεν ὁ κ. Γκόλοθαν, ὅτι ἐπέρχονται βαθεῖαι μεταβολαὶ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον, μεταβολαὶ προσερχόμεναι ἐκ τῆς ἀνάγκης ἰκανοποιήσεως τῆς ταχυρρυθμῶς αὐξανόμενης ζητήσεως διὰ μεταφορικὰς ὑπηρεσίας. Ἐν τούτῳ ἔχει γίνεαι γενικῶς δεκτὸν ὅτι ὁ παράγων τῆς ναυτιλιακῆς μεταφορᾶς δὲν δύναται νὰ θεωρητῇ πλέον ὡς αὐθιγὸς ἀλλά ὡς ἀναπόσπαστον μέρος τοῦ ὅλου ἀπὸ ξηρᾶς, θαλάσσης καὶ ἀέρος διεθνούς συστήματος μεταφορᾶς.

Ὁ κ. Γκόλοθαν ἐπεσήμανεν ἰδιαίτερως τὰς εἰς τὸν τομέα τῶν διὰ κοντέινερς μεταφορῶν σημειωθείσας εἰς μεγάλην κλίμακα συγχωνεύσεις ἐταιρικῶν συγκροτημάτων. Αἱ ἐξελίξεις αὗται ἔχουν μεταβάλλει ἀρδρὴν τὸ σύστημα μεταφορᾶς ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν τῶν φορτίων ὅσον καὶ τῶν ἐπιβατῶν, ἐνῶ ἐπιδίδονται συνεχῶς βελτιώσεις καὶ τελειοποιήσεις εἰς ὅλα τὰ σημεία τῶν σχετικῶν ναυπηγικῶν ὅσον καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, ἅμα δὲ καὶ ὅλων τῶν συστημάτων μεταφορᾶς.

Αἱ παγκόσμιαι ἀπὸ θαλάσσης διακινήσεις πετρελαίων ἠρξήθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν 10ετίαν μὲ ἐτήσιον ρυθμὸν ἀναπτύξεως 10% περίπου, ἐνῶ αἱ τῶν ξηρῶν πάσης φύσεως φορτίων μὲ ἐτήσιον ρυθμὸν 6½% μόνον. Ἡ πλειονότης τῶν μελλοντολογούντων πιστεύει ὅτι οἱ ρυθμοὶ αὗτοι θὰ συνεχισθῶν κατὰ τὴν ἐπομένην 10ετίαν καὶ ὅτι συνεπῶς αἱ παγκόσμιαι ἐμπορευματικαὶ διακινήσεις θὰ διπλασιασθῶν ἐντὸς τῆς περιόδου ταύτης.

Αἱ ἀνωτέρω διακινήσεις θὰ πραγματοποιηθῶν κατὰ τὸ μέγιστον μέρος διὰ μπάλκ-κάρριερς, τάνκερς καὶ πλοῖα - κοντέινερς, ἐνῶ θὰ περιορισθῇ ἡ χρησιμότης τῶν συμβατικῶν τράμπς καὶ διὰ εἰς τομεῖς μὴ δικαιολογούντας τὴν ὑπαρξιν τακτικῶν γραμμῶν.

Εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς θὰ ἐπικρατή-

σούν τελικῶς τὰ πλοῖα - κοντέινερς. Αἱ διακινήσεις πετρελαίων ἀπὸ θαλάσσης, αἱ ὁποῖαι εἶναι τῆς τάξεως τῶν 1.300.000.000 τόνων ἐτησίως, θὰ συνεχισθῶν αὐξανόμεναι μὲ παρόμοιον ρυθμὸν μέχρι τοῦ 1985, ὅποτε προβλέπεται θὰ ἔχῃ διαδοθῇ περισσότερο ἡ χρῆσις τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας καὶ θὰ ἀρχίσῃ μειομένη ἡ ζήτησις διὰ τὰ ἐκ τοῦ πετρελαίου καύσιμα καὶ συνεπῶς καὶ ἡ διὰ τάνκερς.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα παρατηρεῖται ὅτι αἱ διακινήσεις ἐπιβατῶν ἀπὸ θαλάσσης θὰ μειωθῶν λίαν σημαντικῶς, ἀφ' ἑτέρου ὅμως λόγῳ τοῦ ἠρξήμενου χρόνου ἀναπαύσεως καὶ τοῦ ἀνωτέρου ἐπιπέδου διαδίσσεως τὸ ὁποῖον συνεχῶς ἐξασφαλίζουν πολλὰ κοινωνικὰ στρώματα, ὑπολογίζεται ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν κρουαζιεροπλοίων εἶναι πιθανὸν νὰ διπλασιασθῇ τοῦλάχιστον ἐντὸς τῆς ἐπομένης 15ετίας. Ἀνάλογος ἐξέλιξις ἀναμένεται καὶ ὡς πρὸς τὰ ὁχηματογῶγα πλοῖα, εἶπεν ὁ κ. Γκόλοθαν.

Περίεργως πῶς ὁ κ. Γκόλοθαν προβλέπει τὰς πρὸς μειωμένα μεγέθη σκαφῶν καὶ ταχύτητας, χάριν τῆς πλεονοικονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως, κατ' ἀκολουθίαν δὲ καὶ τὴν ἀνάγκην νέων βελτιώσεων καὶ διαφοροποιήσεων εἰς τὰ σχέδια ναυπηγήσεως τῶν πλοίων, ἰδίᾳ τῶν πλοίων - κοντέινερς.

ΠΡΟΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ ΥΠΟ ΣΤΕΓΗΝ

Κατόπιν τῆς, διὰ τοὺς γνωστοὺς λόγους, λίαν περιορισμένης ναυπηγήσεως ὑπερωκεανίων, ἀκόμη δὲ καὶ ἄλλων ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἡ κυρία παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγω-

γὴ συνίσταται εἰς τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν σκαφῶν, τὰ ὁποῖα —διὰ τοὺς πάσης φύσεως ἐπίσης γνωστοὺς πλέον λόγους— καθίστανται ὀλιγὰ καὶ μεγαλύτερα κατὰ τὸ μέγεθος. Τῶν σκαφῶν τούτων ἡ ναυπήγησις ἀπαιτεῖ περισσότερο σχετικῶς χρόνον ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴν τοῦ πρωαρίου καὶ πρυμναίου τμήματός των.

Ἡ κατασκευὴ τοῦ ἐνδιαμέσου κυρίου σώματος εἶναι εὐχερεστέρα πῶς. Ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ τοιαύτη κατασκευὴ παρακωλύεται ἡ διακόπεται πολὺνὰς ἐκ δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν, εἰς τὰς βορείους, κυρίως χώρας, ἐκρίθη ὅτι —δι' οἰκονομικοὺς λόγους— θὰ ἦτο προτιμητέα ἡ ταχύτερα προκατασκευὴ τῆς ἀριστερᾶς καὶ δεξιᾶς πλευρᾶς τοῦ κυρίου σκάφους ἐνὸς τάνκερ εἰς ἰδιαίτερον χώρον ὁ ὁποῖος νὰ παρέχῃ τὴν δέουσαν προστασίαν ἐκ τῶν μεταβαλλομένων καιρικῶν συνθηκῶν καὶ νὰ ἐπιτρέπῃ, συνεπῶς καὶ τὴν συνεχὴ ἀπόδοσιν τῶν ἐργατῶν. Ἀκολουθεῖ τὸ πρόβλημα τῆς μεταφορᾶς τῶν πλευρικῶν τούτων τμημάτων ὡς καὶ τῆς συνδέσεώς των μὲ τὰ πρωαῖα καὶ πρυμναῖα τμήματα. Τὸ πρόβλημα τοῦτο ἐπέλυσαν ἰκανοποιητικῶς τὰ ἰαπωνικὰ ναυπηγεῖα Μισοῦτὶ καὶ ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν Πάρσονς εἰς συμπλήρωσιν τοῦ ἀποκαλουμένου συστήματος «Ρότας».

ΑΙ ΕΔΙ ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΣ

Προεκκηρύχθη ἡ πλήρωσις δύο κενῶν ἐδρῶν καθηγητῶν τοῦ Ε. Μ. Πολυτεχνείου: α' τῆς ἔδρας Θεωρίας τοῦ Πλοίου καὶ β' τῆς ἔδρας Μελέτης καὶ Κατασκευῆς τοῦ Πλοίου.

ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ ΝΑΥΑΓΙΩΝ ΔΙΑ ΔΙΑΣΤΕΛΛΟΜΕΝΗΣ ΠΟΛΥΣΤΕΡΙΝΗΣ

Τὸ «Λόντον Βάλουρ» —τὸ μεγάλης χωρητικότητος μπάλκ κάρριερ— ὅπερ τὴν 6ην Ἀπριλίου τοῦ 1970, φέρον φορτίον 24.000 τόνων σιδηρομεταλλεύματος, ἐπέπεσεν ὑπὸ θύελλαν ἐπὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ κυματοθραύστου τοῦ λιμένος τῆς Γένοδας, ναυαγήσαν ἀκριβῶς εἰς τὴν εἰσοδὸν αὐτοῦ, κατέστη δυνατόν

νὰ ἀνελκυθῇ, λόγῳ ὅμως τῆς μὴ συμφερούσης ἐπισκευῆς του, ἐρρυμουκλήθη τελικῶς εἰς τὰ ἀνοικτὰ, βυθισθὲν ἐκ νέου καὶ ὀριστικῶς εἰς μέγα βάθος.

Ἡ εἰδησις, ἥτις αὐτὴ καθ' ἑαυτὴ δὲν ἀποτελεῖ ἐκπληξιν, ἀναφέρεται εἰς φύλλον τῆς Ἑπιθεωρήσεως «Τεκνοσύνησις». Δὲν εἶναι ἡ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10ς ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

πρώτη φορά, καθ' ην σκάφος ναυαγήσαν, έστω και μεγάλης χωρητικότητας, ανέλκυται. Είς την προκειμένη όμως περίπτωση ύφίσταται αίτια ικανή να προκαλέσει τον θαυμασμόν του μέσου ανθρώπου και το ενδιαφέρον και αυτών ακόμη, οτινες κατέχουν πείραν παρομοίων επιχειρήσεων. Πράγματι η εφαρμοσθείσα μέθοδος προς ανέλκυση εκ του βυθού, εις δν έκειτο από 1½ έτους το «Λόντον Βά-λουρ», υπήρξε τελείως διάφορος των εκ πα-ραδόσεως εφαρμοζομένων μεθόδων εις ανά-λογους περιπτώσεις και είναι τοιαύτη ώστε να δημιουργή τεχνολογικών παραδείγματα απο-λύτως πρωτοποριακών. Πρόκειται περί τεχνο-λογίας βασιζομένης επί της συνεχούς βιομη-χανικής αναπτύξεως των πλαστικών ουσιών και του τεραστίου βαθμού του εύπροσαρμό-στου αυτών όσον αφορά την εφαρμογήν των επί διαφόρων πεδίων. Επίσης το γεγονός όπερ προκαλεί τον θαυμασμόν είναι η απο-δειχθείσα μεγάλη πείρα και ικανότης υπό του προσωπικού της Σμιτ Τάκ 'Ιντερνάσι-οναλ Σάλβατζ Κο. Λτδ. του Ρότερνταμ, του οίκου όστις έπραγματοποίησε την μετακίνη-σιν του ναυαγίου.

Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ

Είς την προκειμένη περίπτωση ο πρωτα-γωνιστής του νέου έπιτεύγματος —όστις προωρίσται να έχη διεθνή άπήχησιν, λόγω των δυνατοτήτων, ως διήνοιξε διά τους ειδί-κους της ναυαγισαρείας— υπήρξεν η δια-σταλλομένη πλαστική ουσία πολυστερίνη «EX-TIR». Πρόκειται περί συνήθους πολυστε-ρίνης, εις ην κατά στάδιον τι της έπεξεργα-σίας προστίθεται ύλη έχουσα την ιδιότητα να διαστέλλεται, έξ ου και ο όρος «διασταλλο-μένη», όστις προσδιορίζει το ύλικόν.

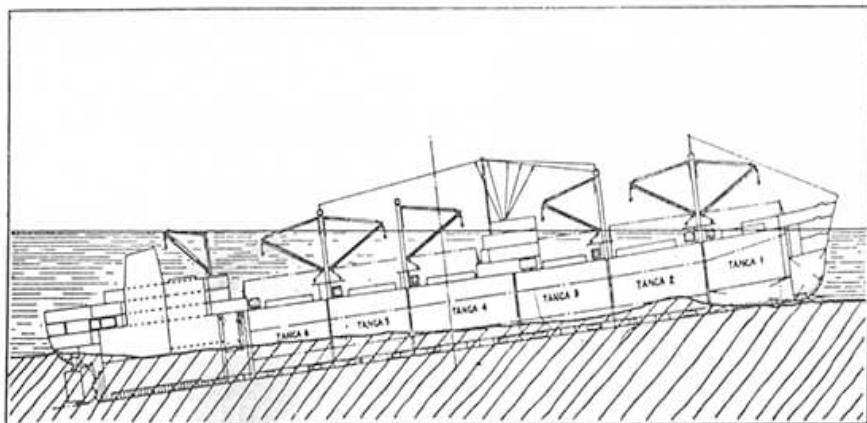
Τό χαρακτηριστικόν όπερ επέτρεπεν εις τους ειδικούς της Σμιτ την χρησιμοποίησιν του ύλικού αυτού προς ανέλκυσιν του ναυα-γίου πηγάζει άκριβώς εκ της διασταλλότη-τος αυτού. Πράγματι, εάν τούτο θερμασθή καταλλήλως —κατά κανόνα δι' άτμου υπό θερμοκρασίαν 100 βαθμών Κελσίου— χάνει την διασταλλομένην ύλην ην περιέχει κατά την άρχην αύξανόμενου του άρχικού όγκου αυτής κατά 50-80 φορές. Η πυκνότης του δια-σταλλέντος προϊόντος φθάνει τά όρια της τά-ξεως των 20-30 χλγρ. κατά κυβικόν μέτρον. Τούτο έπιτυγχάνεται υπό των χρησιμοποιούν-των το ύλικόν διά της χρήσεως καταλλήλων συστημάτων όργάνων —όνομαζομένων «προ-διασταλωτήρων»— συνισταμένων γενικώς ύ-πό μεταλλικών καθέτων κυλίνδρων έφωδιασμέ-νων διά συστήματος διά την τροφοδότησιν του προοριζομένου να διασταλή ύλικού, την θέρμανσιν αυτού, την άνάδυσιν του πλαστι-κού ύλικού και τέλος την κατάβλησιν (έκβο-λήν) του διασταλλένου ύλικού.

Άκριβώς η διασταλλομένη πολυστερίνη EX-TIR, ητις εισήχθη εις τά διάφορα διαμερί-σματα του βυθισμένου σκάφους έπέτυχε να έπαναφέρει τούτο έν έπιπλεύσει εις την έπι-φάνειαν της θαλάσσης.

Η έπιχείρησις ανέλκυσις —μετά την προ-καταβολικήν εκφόρτωσιν των 2)3 περίπου του φορτίου του μεταλλεύματος σιδήρου, το κλεί-σιμον των άνοιγμάτων του σκάφους, το κλεί-σιμον των κυτών και άντικατάστασιν των άρ-χικών καλυμμάτων διά νέων άνθεκτικωτέρων, ίνα δυνάται να άνθέξουν εις την προς τά άνω πίεσιν την προκληθησομένην υπό της πολυ-στερίνης, —συνίστατο πρακτικώς εις την μέ-ση άντλιών εισαγωγήν έντός των κυτών της

των έκάστου των κυτών.

Τό πρόγραμμα ανέλκυσεως του σκάφους προέβλεπεν άρχικώς ότι τά ύπ' άριθ. 3 και 4 θα ήσαν τά τελευταία, άτινα θα έλαφρύνοντο διά μερικής πληρώσεως διά πολυστερίνης. Πρίν η συμπληρωμή η κατάβλησις του πλα-στικού ύλικού εις αυτά τά δύο διαμερίσματα κατέστη, εκ των πραγμάτων, αναγκαίον ό-πως αποκλεισθούν τά πρωταία κύτη ύπ' άρ. 1 και 2, άτινα είχαν ύποστή έκτεταμένας



Πώς άνειλκύσθη το σκάφος

διασταλλομένης πολυστερίνης, ητις, καταλαμ-δάνουσα τον χώρον όστις προηγουμένως έ-πληρούτο δι' ύδάτων, έπροκάλεσε την έκτό-πισιν αυτών με συνέπειαν την έλάφρυνσιν του σκάφους και την δημιουργίαν τάσεως αυτού προς άνάδυσιν. Ούτω έδημιουργήθησαν αι άπαιτούμεναι προϋποθέσεις διεκδολύνσεως της έπιπλεύσεως του μεγάλου αυτού σκάφους.

ΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΦΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗ-ΣΕΩΣ ΑΝΕΛΚΥΣΕΩΣ

Αυτάι υπήρξαν αι άρχαι της μηχανικής της έπιχειρήσεως. Η πρακτική αυτών εφαρμο-γή άπασχόλησεν επί μακρούς μήνας τους τε-χνικούς και έμπειρογνώμονας της Σμιτ, καθ' όσον και αυτάι αι συνθήκαι της θαλάσσης υπεχρέωσαν πολλάκις τους άπασχολουμένους εις την ανέλκυσιν να διακόψουν κάθε εργασία. Η διαστολή της πολυστερίνης έπραγματοποι-είτο εις την ξηράν και εις χώρον ειδικώς δια-τεθέντα διά την εργασία αυτήν. Τό διασταλ-μένον προϊόν έφορτώνετο επί φορτηγίδος και παρέμενε προς ώρίμανσιν διά περίοδον τριών -δώδεκα ώρων. Η φορτηγίς έν τώ μεταξύ έρρυσμολκείτο παρά το σκάφος «Μπαρρα-κούντα», βάσιν της έπιχειρήσεως, εκ του ό-ποιου σκάφους συνετονίζετο άπασα η έργα-σία ανέλκυσεως.

Αναρροφωμένη εκ της φορτηγίδος δι' άν-τλιών η διασταλλομένη πολυστερίνη κατεβλήετο προς τό έσωτερικόν των κυτών του βυθισμέ-νου σκάφους μέσω σωλήνων προσηρμοσμένων προς τάς βαλβίδας εισαγωγής των καλυμμά-

ζημίας κατά τρόπον μη έπιτρέποντα την ά-πόφραξιν αυτών. Έξ ανάγκης αποκλεισθέν-τα εκ της έπιχειρήσεως πληρώσεως διά δια-σταλλομένης πολυστερίνης άμφοτέρα άπεκό-πησαν παρά τον πυθμένα, τά δέ άποκοπέντα τεμάχια άνειλκύσθησαν. Παράλληλως προς τάς άνω ύποβρυχίους εργασίας, όμως δυτών μικρού βάθους ύδάτων προέβη εις έκσκαφήν χάνδακος άναδύσεως επί του βυθού παρά τό σημείον έφ' ου ήτο καθισμένον τό άπώτατον πρυμναίον άκρον του σκάφους. Περαιωθεισών των δύο αυτών τελευταίων φάσεων προσεδέ-θη καταλλήλως τό σκάφος καθ' όλον αυτού τό μήκος και τελικώς έπληρώθησαν τά κύτη ύπ' άριθ. 3 και 4 και τό μηχανοστάσιον διά πολυστερίνης.

Αυτή υπήρξεν η τελευταία γόμωσις του ναυαγίου διά διασταλλομένης πολυστερίνης η και άποφασιστική, ητις προέκάλεσε βραδεί-αν και όμαλήν άνάδυσιν του σκάφους μέχρι της έπιφανείας της θαλάσσης.

Ο νόμος της νίκης του ίσχυροτέρου επί του αδυνατωτέρου διεμύσθη πανηγυρικώς. Πλαστικόν ύλικόν εύθραυστον και έλαφρόν ως η πολυστερίνη έπεβλήθη και κατίσχυεν επί του φυλακισμένου εις τον βυθόν της θαλάσσης σιδήρου.

Τούτο άποτελεί μίαν νέαν έπιβεβαίωσιν και άπέδειξιν των πολυτίμων ύπηρεσιών ως δύ-νανται να παράσχουν τά εκ πλαστικής ύλης ύλικά και εις τάς πλέον άπελπιστικάς περι-πτώσεις, άλλα και διά τους πλέον άπιθάνους προορισμούς.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASMIC MARINE SERVICES

CABLES : SEASMIC

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE -1

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ & Ο,ΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

PHONE : 912.371

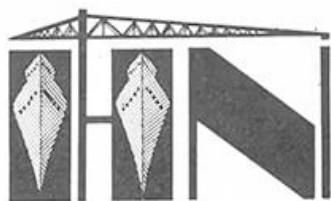
76.749

93.231

A/O : 66.278

492.850

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



ΗΝΩΜΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ν.Β.Ε. ΠΕΡΑΜΑ-ΙΤΕΑ

- ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ
- ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ
- ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

**Ένα σύγχρονον Ναυπη-
γείον υπό κατασκευήν
καί ἕτερον ἐν λειτουρ-
γία εἰς τὴν διάθεσιν σας
μεθ' ὅλων τῶν τεχνικῶν
μέσων.**

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΘΕΝΤΑ
ΚΑΤΑ ΤΟ 1971.

"ΓΕΩΡΓΙΟΣ" Ἐπιβατηγὸν ὀχηματαγωγὸν 3500 TDW

"ΔΙΑΝΑ" Ἐπιβατηγὸν ὀχηματαγωγὸν ἀνοικτοῦ τύπου

"AQUARIUS" Κρουαζιερόπλοιον 4000 TDW

ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ

"ΦΟΙΒΟΣ" Ἐπιβατηγὸν ὀχηματαγωγὸν Α' τύπου 4000 TDW

"ΣΟΦΙΑ Δ'" BULK CARRIER-CONTAINER 5500 TDW

ΥΠΟ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΝ

"STELLA SOLARIS"

Υπερωκειάνειον Κρουαζιερόπλοιον

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 34
ΤΗΛ. 441421, 441820

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΙΤΕΑΣ
21η ΑΠΡΙΛΙΟΥ 55
ΤΗΛ. 32377, 32371.



ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Η ταχεία ανάπτυξη του βουλγαρικού εξωτερικού εμπορίου είχε ως συνέπεια την θεαματική αύξηση και των βουλγαρικών δια θαλάσσης μεταφορών κατά την παρελθούσα δεκαετία. Κατά την περίοδο 1960-70 οι μεταφορές αυτές δεκαπλασιάστησαν, το οποίο δέ επιμαρτυρεί την ύψιστη σπουδαιότητα της Ναυτιλίας δια την μεταφοράν του βουλγαρικού εξωτερικού εμπορίου.

Η βουλγαρική εμπορική ναυτιλία μετέφερε κατά το 1970 τα 80% των δια θαλάσσης διακινηθέντων εμπορευμάτων. Πρόκειται περί υψηλού ποσοστού συμμετοχής της εθνικής σημαίας, ήτις από της απόψεως αυτής καταλαμβάνει την δεύτεραν θέσιν μετά την Σοβιετική Ένωση μεταξύ των σοσιαλιστικών χωρών. Ο βουλγαρικός στόλος ταξιδεύει σήμερα εις όλες τας θαλάσσας του κόσμου.

Μία νέα απόλυτος αύξησης εις τας θαλασσίας μεταφοράς επιτεύχθη κατά το παρελθόν έτος. Οι μεταβολαί υπήρξαν όχι μόνον ποσοτικά αλλά και ποιοτικά. Έπρασματοποιήθησαν εισαγωγαί βιομηχανικού άκατεργάστου ύλικού και πετρελαίου και εξήχθησαν κατεργασμένα βιομηχανικά και γεωργικά προϊόντα.

Κατά τα έπόμενα όλίγα έτη, μέχρι του 1975, ο βουλγαρικός εμπορικός στόλος αναμένεται να αύξηση περαιτέρω τας μεταφοράς του. Κυρίως κατά την περίοδον αυτήν θα επιδιωχθή η κατά το δυνατόν μεγαλύτερα μεταφορά των εθνικών φορτίων. Θα άποκτηθουν νέα σκάφη, βασικώς βουλγαρικής κατασκευής, άτινα θα ανταποκρίνονται εις τας συγχρόνους αντίληψεις περί θαλασσίων μεταφορών.

Η σταθερά ανάπτυξη των εξαγωγών βιομηχανοποιημένων προϊόντων είχαν ως συνέπεια την ανάπτυξη της ναυπηγικής βιομηχανίας. Ηύξηθησαν επίσης και αι υπάρχουσαι βουλγαρικά ναυτιλιακά εταιρίαί. Η ηνωμένη βουλγαρο-σοβιετική γραμμή Μαύρης Θαλάσσης, εις την οποίαν σταθερώς διακινούνται μηχανήματα, εξοπλισμός και διάφορα άλλα αγαθά, εξυπηρετείται από τρία βουλγαρικά και τρία ρωσικά πλοία. Η «Μπλάκ Σή Κόντινεντ Λάιν» εξυπηρετείται υπό 7 φορτηγών των 6.000 τόννων και η γραμμή προς Βρετανίαν υπό 6 σκαφών των 3.000 τόννων. Πέντε των 10.000 και 13.000 τόννων σκάφη εξυπηρετούν την γραμμήν Μαύρης Θαλάσσης - Άπω Ανατολής. Αι γραμμαί προς Μέσην Ανατολήν, Άδριατικήν, Δυτικήν Μεσόγειον και Βόρ. Αφρικήν θα ενισχυθούν. Μία επίσης νέα γραμμή καθιερώθη μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης προς Ιράν και Ιράκ και αντίστροφως, συντόμως δέ η γραμμή προς Κούβαν πρόκειται να εξυπηρετηθή υπό δύο σκαφών των 10.000 τόννων. Θα μεταφέρουν βιομηχανοποιημένα προϊόντα και θα επιστρέφουν έμφορτα με ζάχαριν. Δύο, έξ άλλου, νεότευκτα φορτηγά, έν των 10.000 τόννων και έτερον των 23.000 τόννων άπασχολούνται επιτυχώς εις τας τράμπ μεταφοράς.

Έξ άλλου, ο στόλος των τάνκερς άσχολεί-

ται κυρίως με την μεταφοράν ρωσικού πετρελαίου προς την Βουλγαρίαν, αλλά κατά τα έπόμενα όλίγα έτη θα άποκτηθουν άρκετά μεγάλα τάνκερς, άτινα θα ναυπηγηθούν εις την Βουλγαρίαν και την Σοβιετική Ένωση, προς επαύξησιν της μεταφορικής ικανότητος.

Τέλος, τα βουλγαρικά πλοία μετέχουν ού-

σιωδώς εις τας μεταφοράς ξένων φορτίων, κατά το προσεχές δέ έτος η δραστηριότης αυτή πρόκειται να ένταθή.

Έν τώ μεταξύ, από το ναυπηγείον Δημητρώφ της Βάρνας κατασκευάσθη το μεγαλύτερον ναυπηγθέν πλοίο έν την ιστορίαν της Βουλγαρίας. Πρόκειται περί φορτηγού χωρητικότητος 38.000 τόννων. Έξ άλλου, το

Ινστιτούτον ναυπηγικών έρευνών της Βάρνας έπεράτωσε τα σχέδια σκάφους των 25.000 τόν. Κύριον χαρακτηριστικόν του σκάφους τούτου είναι, ότι θα είναι δυνατή η

κίνησις της κυρίας μηχανής από της γεφύρας. Έγνώσθη, τέλος, ότι υπεγράφη πρωτόκολλον μεταξύ Βουλγαρίας και Ρουμανίας, συμ-

φώνως προς το όποιον η Βουλγαρία θα προ-

μηθεύση την Ρουμανίαν κατά την περίοδον 1971-75 φορτηγά των 20.000 τόννων, ένθ η Ρουμανία θα ναυπηγήση δια λογαριασμόν της Βουλγαρίας φορτηγά των 4.500 και 7.500 τόννων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΟ 28ον ΝΑΥΠΗΓΙΚΟΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Η Ιαπωνική Τράπεζα Άναπτύξεως άνεκοίνωσεν ότι έπρογραμμάτισε πολιτικήν χρηματοδότησεως ναυπηγήσεων ποντοπόρων πλοίων υπό το νέον οικείον 28ον Πρόγραμμα (1972), σχεδόν άνάλογον προς εκείνον του προηγθέντος 27ου Προγράμματος.

Το 28ον Ναυπηγικόν Πρόγραμμα προβλέπει την κατασκευήν ποντοπόρων σκαφών συνολικής χωρητικότητος 3.400.000 τόν. γκρός. Προς τόν σκοπόν τούτον θα διατεθούν υπό της Ιαπωνικής Τραπεζής Άναπτύξεως δάνεια 120.000.000.000 γιέν (ισοδύναμα, ως έγγιστο, προς \$ 400.000.000) και κυρίως προς τας ναυτιλιακάς εκείνας εταιρίας αι ό-

ποιαί έχουν μετάσχει εις το υπό την αιγίδα του άρμοδίου Υπουργείου έκπονηθέν πρόγραμμα ολοκληρώσεως ναυτιλιακής επιχειρήσεως. Εις το 28ον Ναυπηγικόν Πρόγραμμα θα ένταχθούν μόνον οι ύφιστάμενοι έφοπλισταί τακτικών γραμμών και προς τούτο απαιτείται σύστασις του Υπουργείου Μεταφορών. Αι δια πλοία-κοντέινερς σχετικαί αίτήσεις θα τύχουν προτιμήσεως.

Ός προς άλλας κατηγορίας ποντοπόρων σκαφών, θα ύπάρξη χρηματοδότησις, κυρίως, δια την κατασκευήν πλοίων προς μεταφοράν φορτίων, τα όποια κρίνονται ως άναγκαία και ούσιώδη δια την ένθνηκήν οικονομίαν της Ιαπωνίας.

Ηδη υπό το 28ον Πρόγραμμα του έπιπέδου των 3.400.000 τόννων γκρός έχουν έγκριθί έπροδανεϊακά συμβόλαια δια 11 σκάφη συνολικής χωρητικότητος 1.088.000 τόννων γκρός, ένθ τα σχετικά με την ύπόλοιπον χωρητικότητα των 2.300.000 τόννων γκρός θα καθορισθούν έπίσης υπό της Ιαπωνικής Τραπεζής Άναπτύξεως.

Έκ των ήδη έγκριθέντων, ως άνωτέρω, σκαφών τα 3 είναι πλοία κοντέινερς συνολικής χωρητικότητος 292.000 τόννων γκρός, τα 3 είναι μικτά μεταλλευματο-πετρελαιοφόρα χωρητικότητος 161.000 τόννων γκρός και 5 πετρελαιοφόρα χωρητικότητος 635.500 τόννων γκρός.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ

Η «Ρ. & Ο.» άνήγγειλε τόν παρελθόντα μήνα ότι θα αναθεωρήση έκ βάθρων το όλον πρόβλημα της έκμεταλλεύσεως του τομέως των της έπιβατηγού ναυτιλίας. Η τοιαύτη άπόφασις της «Ρ. & Ο.» φέρει επί τάπητος και το όλον θέμα της χειμαζομένης υπερωκεανίου έπιβατηγού ναυτιλίας.

Ο πληθωρισμός — το ύψηλόν κόστος του εργατικού παράγοντος, των ύλικών, κ.ά. — άποτελεί κοινόν χαρακτηριστικόν των συντελεστών της κρίσεως εις όλους τους τομείς δραστηριότητος, δια την έπιβατηγόν όμως ναυτιλίαν συντρέχουν, ως είναι από καιρού γνωστόν, και άλλοι, σοβαροί λόγοι. Η ταχυτάτη ανάπτυξη των από άέρος συγκοινωνιών και το μέγεθος των άεροσκαφών άνέτρεψαν τας πρότερον κρατούσας αντίληψεις περί των χρονικών όρίων (ήλικίας 20-25 έτών) έκμεταλλεύσεως των έπιβατηγών πλοίων και ταυτοχρόνως έπηρέασαν τας ίδέας περί της καταλληλότητος των πλοίων τούτων υπό τας διαμορφωθείσας νέας συνθήκας, ως λ.χ. δια τας κρουαζιέρας της Μεσογείου και της Καραϊβικής.

Αι μεγαλύτεραι των Βρετανικών εταιριών έναυπήγησαν νέα υπερωκεάνια προς το τέλος της 10ετίας 1950-60 και τας άρχας

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

524/526 ALBANY HOUSE WEST - 65 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

CABLES: "PANDORA"

TELEX: 7500 DN

PHONE: 62921

SOUTH - AFRICA

P.O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

της επομένης 1960-70 υπό την προοπτική αύξησης του αριθμού των επίβατων. Αντιθέτως, ο αριθμός ούτος εμειώθη ενώ και τα έξοδα εκμεταλλεύσεως ανήρχοντο απότομα.

Είς την περίπτωση της «Ρ. & Ο.» (με στόλον 13 σκαφών) το ναυπηγικόν πρόγραμμα ήρχαν από το 1948 με το «Ορκάνη» και εξακολουθεί μέχρι το 1961 με το «Καμπέρρα». Έκ του επιβατηγού τούτου στόλου το «Ιθρία» εύρισκεται ήδη υπό πώλησιν και αναμένεται ότι και άλλα θα προσφερθούν προς πώλησιν μετά την αναληφθείσαν νέαν μελέτην του όλου προδλήματος.

Επί τούτοις υπεθυμίζεται η πώλησις του «Εμπρες 5φ Κάνονες» της «Καινέντιαν Πασιφικ» και των «Καρμένια» και «Φρανκόνια» της «Κιουνάρντ».

Η «Κιουνάρντ» έχει ήδη χαράξει την νέαν της πορείαν και υπό το νέον καθεστώς των «Τροφάλοκορ Χάουζ» 'Ινδονησίας. Ός προς το συγκρότημα τούτο λέγεται ότι επικρατούν αντιλήψεις περί διαμορφώσεως οικονομικώς βιώσιμου στόλου εξ επιβατηγών. Τα δύο εξ αυτών υφίστανται ήδη — το «Κουήν Έλίζαμπεθ 2» και το επίσης νεότευκτον «Κιουνάρντ Αντθένταουερ» — ενώ το τρίτον — το «Κιουνάρντ Αμπίσσαντορ» — θα παραληφθῇ το προσεχές φθινόπωρον. Έν τῷ μεταξύ ὑπῆρχαν νύξεις περί αγοράς ἄλλων δύο σκαφών. Η «Κιουνάρντ» εισέρχεται πλέον πλησίον εἰς τὸν σχετικῶς νέον, ἀλλὰ καὶ τεραστίον τομέα τῶν κρουαζιερῶν καὶ δὴ τῆς Καραϊβικῆς, ἐνῷ πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν κινεῖται καὶ ἡ «Ρ. & Ο.». Τὸ προσεχές θέρος ἡ «Ρ. & Ο.» θὰ παραλάβῃ τὸ νέον κρουαζιερόπλοϊόν της «Σπίριτ 5φ Λόντον», τὸ ὁποῖον θὰ ἀποτελέσῃ καὶ τὴν πρώτην τοιαύτην νεότευκτον μονάδα ἐνὸς νέου στόλου, τὸ ὁποῖον θὰ θελήσῃ τυχὸν νὰ δημιουργήσῃ διὰ τὰ κατακτήσει σημαντικὴν μερίδα τῆς ἀγορᾶς τῶν κρουαζιερῶν, ἥτις προσέλαβε τὴν γνωστὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῆς κατὰ τὴν τελευτασίαν ἰδίᾳ 5ετίας. Εἰς τὴν ἀγορὰν ταύτην ἔχουν ἤδη ἱκανῶς πραγματοποιήσῃ τὴν ἐμφάνισιν των οἱ Νορβηγοὶ διὰ τῆς δημιουργίας στόλου 10 νεοτεκτων κρουαζιερόπλοϊων.

Αἱ μεγάλοι ἐταιρίαι ἐπιβατηγῶν εύρίσκονται πρὸ τοῦ ὧμου διλήμματος: Τῆς πώλησεως τῶν ἀπρηχαιωμένων ἐπιβατηγῶν των καὶ τῆς ἐντελοῦς ἐξόδου των ἀπὸ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν ἢ τῶν μεγάλῃς ἐκτάσεως νέων ἐπενδύσεων εἰς ἀβεβαίον μέλλοντος νέου τοινάζ ὑπερσυγχρονισμένων ἐπιβατηγῶν.

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Ν. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Τὸ Βρετανικὸν Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, ἀνισχυοὺν διὰ τὰς ἐπεμβάσεις ὠρισμένων κυβερνήσεων εἰς τὰς διαπραγματεύσεις ἐπὶ τῶν ναύλων καὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ὠρισμένων περιορισμῶν, ἀπηρνήθη ἐκκλησίαν πρὸς τὰς κυβερνήσεις ὅλου τοῦ κόσμου νὰ ἐνθαρρύνουν μᾶλλον παρὰ νὰ περιορίζουν τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς καὶ τὰ ναυτιλιακά συμφέροντα.

Ἡ εὐχὴ αὕτη διευτυπῶν διὰ τὸ 1972 καὶ διατυπῶνται εἰς τὴν ἐτήσιαν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τοῦ Ἐπιμελητηρίου. Συγκεκριμένως αἱ κυβερνήσεις καλοῦνται ὅπως υἱοθετήσουν τὴν ἀπόψιν, ὅτι ἡ ἐλευθέρη ναυτιλιακὴ ἐπιχειρήσις εἶναι ὁ πλέον ἀποτελεσματικὸς ἐξυπηρετικὸς παράγων καὶ, κατὰ συνέπειαν, ὁ προαγωγὸς τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ὅτι ἡ ἀνάπτυξις δὲν δύναται παραλόγως καὶ διὰ τεχνικῶν μέσων νὰ περιορισθῇ.

Γενικῶς ἡ παρούσα εἰκὼν ἀπὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς καὶ ἡ ἀμεσος προοπτικὴ διαγράφονται ἐσκοτεινὰ καὶ νεφελώδεις. Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει εἰς ἓνα Βρετανικὸν πλοιοκτῆτην σκαφῶν ξηροῦ φορτίου εἰς χύμα, ὅστις φέρεται εἰπῶν ὅτι: «Οὐδὲν σκάφος δύναται νὰ ἐπωφεληθῇ μετὰ τὰς παρούσας τιμὰς ναυπηγήσεων καὶ ναυλαγορᾶς».

Εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς μετὰ τὸ συνεχὲς ἀνερχόμενον κόστος ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὰ

ἀσήμαντα κέρδη, ἡ προοπτικὴ δὲν διαγράφεται καλυτέρα. Ἐν τούτοις, ἡ ναυτιλία εἶναι ἡ ἐπιχειρήσις τῶν κυκλικῶν διακυμάνσεων. Δὲν πρόκειται νὰ παραμείνῃ ἀπεριορίστως ὑπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν.

Ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς συνεχίζει νὰ αὐξάνεται καὶ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἀναμένεται νὰ διπλασιασθῇ σχεδὸν κατὰ τὴν προσεχὴ δεκαετίαν. Ἡ ἀνάγκη διὰ νέας ἐπενδύσεις συνεχίζεται. Κρίσιμα ἦσαν μόνον τὰ χρονικὰ περιθώρια. Ἐὰν εἰς πλοιοκτῆτης δὲν προέβῃ εἰς τὴν ὀρθὴν ἐπιλογὴν τοῦ χρόνου, σοβαρῶς διάφορα θὰ ἦσαν τὰ ἀποτελέσματα.

Ἦτο ἀναγκαῖον —συνεχίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν— ὅπως ἡ Ναυτιλία πραγματοποιήσῃ λογικὰ κέρδη. Οἱ Βρεταννοὶ πλοιοκτῆται, διαφόρως πρὸς ἄλλους τομεῖς τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας, δὲν ἔτυχον πλεονεκτημάτων, φορολογικῶν ἢ ἄλλων, δίδωσαν ὅμως τὴν ἐλευθερίαν των νὰ ἀποσπένουν τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων των κατὰ τὸ δοκοῦν. Ἀκόμη ὅμως καὶ αὕτη ἡ εὐχέρεια ἔχει μικρὰν ἀξίαν, ἐκτὸς ἐὰν ὑπῆρχαν ἐπαρκῆ κέρδη ἐναντι τῶν ὁποίων ἡ εὐχέρεια αὕτη θὰ ἴδυντο νὰ χρησιμοποιοῦν. Διὰ πολλὰς ἐκ τῶν ἀνὰ τὸν κόσμον ναυτιλίας δὲν ὑπῆρξε τοιοῦτον περιθωριακὸν κέρδος.

Ἡ Βρετανικὴ Ναυτιλία εἶναι σχεδὸν καθ' ὁλοκλήριον ἐξαγωγικὴ ἐπιχειρήσις ἀνευ ἐγχωρίου ἀγορᾶς πρὸς ὑποστήριξιν τῆς. Ὁ μέσος ὅρος ἐξυπηρέτησεως τοῦ κεφαλαίου εἶναι συγκριτικῶς χαμηλός. Ἐκ τῆς ἀπασχολήσεως κατὰ τὸ 1971 ἐπιβεβαιούται ἡ πρόβλεψις τοῦ προηγουμένου ἔτους «περὶ σκοτεινοῦ ὁρίζοντος καὶ δυσχερῶν περιόδου». Οἱ ναῦλοι τῆς τράμπ Ναυτιλίας ἐμειώθησαν αἰσθητῶς. Οἱ ναῦλοι τῶν τάνκερ ἐξηρθένησαν ἐπίσης καὶ αἱ μεταφοραὶ τῶν γραμμῶν δοκιμάζονται τὸσον ἐκ τῶν συνεπειῶν τοῦ πληθωρισμοῦ εἰς τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως ὅσον καὶ ἐκ τῶν δυσχερεῶν ἐπιγούσης ἐξασφαλίσεως τῶν ἀναγκασιούτων αὐξήσεων εἰς τοὺς ναύλους. Τὰ ἀποτελέσματα ἀφελύκτως ἀντικατοπτρίζονται εἰς τὴν ἀποδοτικότητα.

Καὶ περαιτέρω εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται ὅτι «... ἀποτελεῖ εἰρωνεῖαν τὸ γεγονός ὅτι κατὰ τὸ διάστημα τοῦ ἔτους καθ' ὃ ἡ ναυλαγορὰ τῶν τράμπς ὑπέστη κρίσιν, ἐσημειώθησαν αἱ μεγαλύτεραι προσθήκαι νέου τοινάζ, αἱτινες ἐδημιούργησαν τὸν μεγαλύτερον στόλον εἰς τὴν ἱστορίαν μας».

Ἡ σημασία τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν βρετανικὴν οἰκονομίαν ὑπογραμμίζεται ἀπὸ τὸ

γεγονὸς ὅτι μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1966 καὶ 1967 ἡ καθαρά συμβολὴ τοῦ ξένου συναλλάγματος ἐκ τῶν βρετανικῶν πλοίων ἀνῆλθεν εἰς 1.410 ἑκατομμύρια λιρῶν καὶ εἰς τοῦτο δὲν ὑπολογίζεται τὸ ποσὸν ὅπερ ἐξοικονομήθη.

«Ἄνευ τοῦ βρετανικοῦ στόλου —ὑπογραμμίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν— τὸ ἔλλειμμα τῶν ναύλων εἰς τὸ ἰσοζύγιον πληρωμῶν θὰ ἦτο σημαντικόν».

Αἰσιόδοξον πῶς εἶναι τὸ σημεῖον τῆς ἐκθέσεως τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὴν εἰσδοχὴν τῆς Βρετανίας εἰς τὴν ΕΟΚ, ἥτις εἰσδοχὴ χαρακτηρίζεται ὡς ὑψίστης σημασίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

Τὸ Ἐπιμελητήριον κατόπιν μελέτης τῶν πιθανῶν ἀποτελεσμάτων τῆς βρετανικῆς εἰσδοχῆς, συμπεραίνει ὅτι θὰ παρείχτο ὠθησις δι' ἐμπορικὰς συναλλαγὰς ὅχι μόνον μεταξὺ τῶν μελῶν τῆς ΕΟΚ, ἀλλὰ καὶ μετὰ ἄλλας χώρας.

Ἐνῷ τὰ πατροπαράδοτα ἐμπορικὰ πρότυπα τοῦ Ἦν. Βασιλείου θὰ μετεβάλλοντο μετὰ ἐνδεχομένως ὀρισμένας βραχυπρόθεσμες ζημίας εἰς ἰδιαίτερας γραμμάς, ἡ βρετανικὴ Ναυτιλία θὰ ὠφεληθῇ εἰς τὰς μακροπρόθεσμες μετὰ τὰς δημιουργούμενὰς νέας εὐκαιρίας.

Τὸ Ἐπιμελητήριον, ἐπίσης, θεωρεῖ ὅτι ἡ εἰσδοχὴ εἰς τὴν ΕΟΚ ἀποδίδει εἰς τὴν περαιτέρω ἐπιβολὴν τῆς ἀπόψεως ὅτι οἰαδήποτε πολιτικὴ ἐπὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς Ναυτιλίας πρέπει νὰ βασίζεται ἐπὶ τῆς ἐλευθερίας.

ΜΕΤΡΑ ΕΠΙΒΙΩΣΕΩΣ

Καθ' ὃν χρόνον ἀνηγγέλθη ἡ ἀπόφασις τῆς Βρετανικῆς Κυβερνήσεως ὑπὲρ νέας χρηματοδοτήσεως τῶν εἰς συνεχὴ κρίσιν τελούντων ναυπηγείων τοῦ Ἀππερ Κλάιντ τῆς Σκωτίας καὶ διὰ τοῦ σημαντικοῦ ποσοῦ τῶν £ 35.000.000 πρὸς ὑποστήριξιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ λεγομένου συγκροτήματος «Γκόδαν», ἐγνώσθη ὅτι ὠρίσθησαν διὰ τὴν 9ην Μαρτίου, εἰς τὴν Ὀρκεν, νέαι διαβουλεύσεις μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῆς συνομοσπονδίας τῶν συνδικάτων ναυπηγείων καὶ μηχανικῶν διὰ μακρὰς πνοῆς ἐπίλυσιν τοῦ θέματος ἀμοιβῆς τῶν 100.000 μελῶν τῶν συνδικάτων τούτων, τῶν ὁποίων κύριος ἐκπρόσωπος εἶναι ὁ ἐπὶ κεφαλῇ τοῦ συνδικάτου κατασκευαστῶν λεδητῶν Ντάνν Μαγκκάρβ. Λέγεται ὅτι αἱ διαβουλεύσεις αὗται ἀποβλέπουσιν εἰς τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως ἐξασφαλίσεως αὐξήσεως ἄνω τῶν 20% κατὰ τὴν διάρκειαν μακρὰς περιόδου — πιθανῶς πλέον τῶν 2 ἐτῶν. Τοιαύτη μακροχρόνιος ἐπιδίωξις ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς συνομοσπονδίας τῶν συνδικάτων ἀποτελεῖ ἐγκατάλειψιν τῆς προτέρας πολιτικῆς βραχυπρόθεσμων μόνον δεσμεύσεων ὡς καὶ προηγουμένων μερικῶν διαπραγματεύσεων.

Λίον χαρακτηριστικὴ ἦτο ἡ δήλωσις τοῦ ἀνωτέρου συνδικαλιστοῦ Μαγκκάρβου ὅτι: «Ἡ παρούσα περίστασις δὲν δικαιολογεῖ γενικὴν (ἐθνικὴν) ἀπεργίαν εἰς τὰ ναυπηγεία. Ἐὰν ἐπιτύχωμεν ἱκανοποιητικὴν μακρὰς πνοῆς σύμβασιν, θὰ ἐξασφαλίσωμεν εἰς τὰ μέλη μας τὴν ἐργασίαν των καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν ναυπηγείων...».

Υφίστανται δυσχερεῖαι ὡς πρὸς τὴν ὑπερπῆδισιν τῆς διὰ τὰ ναυπηγεία «Γκόδαν» γενομένης ὑποδείξεως — εἰς τὴν διὰ ταῦτα πρόσφατον σχετικὴν ἔκθεσιν — περὶ «καθολώσεως τῶν μισθῶν κατὰ τὴν ἀρχικὴν φάσιν» καὶ πραγματοποιήσεως αὐξήσεων μετέπειτα ἀναλόγως τῶν βελτιώσεων ἀποδοτικότητος αἰτινες ἤθελον σημειωθῇ. Χάρις εἰς τὸ ὡν κρατοῦν κλίμα, ἐλπίζεται ἡ ἐξεύρεσις λύσεως καὶ τοῦ προβλήματος τούτου.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Ἐγνώσθη ὅτι συνήθη συμφωνία μεταξὺ τοῦ Βρετανικοῦ συγκροτήματος «Πανόσσαν Σίτιπικ Εν Τέρμιναλς» τοῦ Λονδίνου (παραφύδιος τῶν ἐταιριῶν «Ὁσσαν Στήμισπ Κο» καὶ τῆς «Ρ. & Ο.») καὶ τῆς «Σοσιετι



**ΠΡΟΤΙΜΑΤΕ
ΤΑ**

Hempel's

ΔΙΑΡΚΩΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ

ΚΑΙ ΝΕΑ ΘΕΑΜΑΤΙΚΗ ΑΝΟΔΟΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΗΡΘΙΜΕΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΑΡΧΑΣ ΤΟΥ ΤΡΕΧΟΝΤΟΣ ΕΤΟΥΣ 190,5 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΤΟΝΝΩΝ D.W. ΜΕ ΑΥΞΗΣΙΝ ΚΑΤΑ ΤΟ Β/ ΕΞΑΜΗΝΟΝ 1971 ΕΚ 14,2 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΤΟΝΝΩΝ "Η ΠΟΣΟΣΤΟΝ 8% • ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΕΤΗ

Φρανσσιζ ντε Τρανσπόρ Μαρτίμ («SFTM») διά την παρά της Γαλλικής εταιρίας αγοράν δύο ειδικών δεξαμενοπλοίων, χωρητικότητας 24.000 τόννων d.w. έκαστον, τα οποία ναυπηγούνται (όμοι μετ' άλλων ΕΣ) διά λογαριασμόν του ανωτέρω Βρετανικού συγκροτήματος εις τα Νορβηγικά ναυπηγεία Χάρτεν Βέρφτ. Η εν λόγω αγορά αντιπροσωπεύει επένδυσιν περίπου £ 9.000.000 διά την «SFTM».

Τα ανωτέρω 8 συνολικώς ειδικά δεξαμενόπλοια, τα οποία θα παραδοθούν μεταξύ 1972 και 1975 (τά διά την γαλλικήν εταιρίαν θα παραδοθούν τὸ 1974 καὶ 1975 ἀντιστοίχως) προορίζονται διά την μεταφορὰν διαφόρων χύδην φορτίων ὑγρῶν χημικῶν προϊόντων, παραγῶγων πετρελαίου καὶ ἐλαίων.

Τὰ δύο δεξαμενόπλοια τῆς «SFTM» θὰ ἐγγραφῶν εἰς τὰ Γαλλικὰ ὑπολόγια, ἀλλὰ ἀπὸ πλευρὰς ἐκμεταλλεύσεως θὰ ἀποτελοῦν μέλη τοῦ στόλου τῆς «Πανόσηαν». Πλὴν τῶν ἄλλων, οἱ Γάλλοι ἀποβλέπουν νὰ ἔχουν ἀπὸ τοὺς Βρεταννοὺς καὶ τεχνικὴν ὑποστήριξιν καὶ εὐκολίαν ἐκπαιδεύσεως τοῦ προσωπικοῦ των, ὡς πρὸς τὴν νέαν ταύτην ἐπιχειρήσιν ἣτις εἶναι ὑψηλοῦ βαθμοῦ ἐξειδικεύσεως.

Σημειώτεον ὅτι τὸ συγκρότημα «Πανόσηαν» διαθέτει ἤδη 3 παρομοίους προορισμοῦ ειδικὰ δεξαμενόπλοια, τὰ «Πόστ Ράνερ» (13.500 τόννων d.w.), «Πόστ Ρόδερ» (24.460 τόννων d.w.) καὶ «Πόστ Ρέιντσερ» (20.680 τόννων d.w.), τὰ ὅποια ἐξυπηρετοῦν λιμένας τῆς Μεγάλῃς Βρετανίας, τῆς ΒΔ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς. Ἐπὶ πλέον διαθέτει ἰδίους χώρους ἀποθηκείσεως εἰς τὸ Ρόττερταμ καὶ τὴν Ἀμβέρσαν καὶ ἔχει ἑτερον ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὸ Ἡστχμ παρά τὰς ἐκβολὰς τῆς Διῶρυγος τοῦ Μάντσεστερ, ἐνὺ συμπράττει μετὰ τῆς «Χάμ-πυργκερ Λούδ» τοῦ Ἀμβούργου διά τὴν κατασκευὴν καὶ ἐκμετάλλευσιν στόλου ειδικῶν φορτηγῶν διά τὴν μεταφορὰν τῶν χύδην ὑγρῶν φορτίων των διά τοῦ Ρήνου καὶ ἄλλων Εὐρωπαϊκῶν ὑδατίνων ὁδῶν.

Ἡ «SFTM» εἶναι ἡ κυρία πλοιοκτῆτρια εταιρία, τὴν ὁποίαν ἐλέγχει οἱ «Γουόρμς καὶ Σία», τὸ μέγα Γαλλικὸν τραπεζικόν, ναυτιλιακόν, ἀσφαλιστικόν καὶ ἐμπορικόν συγκρότημα.

Ἡ ἔγκυρος Βρετανικὴ ναυτεμπορικὴ ἐφημερίς «Τζόρνალ ὁφ Κόμμερς» σχολιάζει λίαν εὐμενῶς τὴν ἀνωτέρω ἐξέλιξιν Βρετανιο-γαλλικῆς ναυτιλιακῆς συνεργασίας ἣτις ἐνέχει ταυτοχρόνως καὶ στοιχεῖα συνεργασίας τῶσιν μετὰ τῆς Νορβηγίας, ὅσων καὶ μετὰ τῆς Γερμανίας — εἰς τὸ εὐρύτερον ἀρμονικὸν πλαίσιον τῆς ὁλοῦν ἐξελισσομένης Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος.

Τὰ ἀγαθὰ ναυτιλιακῆς συνεργασίας εἶναι καὶ ἄλλοθεν γνωστὰ ὡς, φέρ' εἰπεῖν, εἰς τὸ σύστημα τῶν «Κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν (διά τὰς εἰς αὐτὰς μετεχούσας χώρας ἢ εταιρίας), ὑπογραμμίζει τὸ «Τζόρνალ ὁφ Κόμμερς».

Ἡ σημειωμένη διόγκωσις τοῦ στόλου τῶν πετρελαιοφόρων καὶ ἡ προβλεπόμενη τοιαύτη διά τὴν προσεχῆ πενταετίαν ἀποτελεῖ τὴν ἐνδειξιν ὅτι ἡ παρούσα κρίσις εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τάνκερς θέλει συνεχισθῇ — ἐκτὸς ἀπροόπτου — μέχρι τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1973.

Συμφάνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ οἴκου «Νταϊβίς ἔντ Νιούμαν», ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς ἠξήθη διαρκούντος τοῦ δευτέρου ἡξαμήνου τοῦ παρελθόντος ἔτους κατὰ 14,2 ἐκατομμύρια τόννων d.w. καὶ πλέον, ἢ κατὰ ποσοστὸν 8%, μὲ συνολικὴν χωρητικότητα 190,5 ἐκατομμυρίων τόννων d.w.

Κατὰ τὴν ἐν λόγω περίοδον 106 τάνκερς 14,3 ἐκατομ. τόννων παρεδόθησαν. Μέση χωρητικότης σκάφους 135.200 τόννων d.w. Κατὰ τὴν ἰδίαν περίοδον, 25 τάνκερς 406.000 τόννων διελύθησαν καὶ ἐν σκάφος τῶν 50.000 τόννων μετεσκευάσθη δι' ἄλλην χρῆσιν. Αἱ ὁλικαὶ ἀπώλειαι ἀνῆλθον εἰς 6 σκάφη 190.000 τόννων d.w.

Κατὰ τὴν ἀνασκοπούμενην περίοδον ὁ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν στόλος ἠξήθη κατὰ 4,8 ἐκατομ. τόννων ἢ κατὰ ποσοστὸν 10,59% περίπου, ἐνὺ ὁ στόλος ὑπὸ νορβηγικὴν σημαίαν ἠξήθη ὡς ἔγγιστα κατὰ 1,8 ἐκατομ. τόννων ἢ κατὰ ποσοστὸν 8,18%. Ἀκολουθοῦν ἡ Ἰαπωνία (1,73 ἐκατ. τόννων ἢ 5,58%), ἡ Βρετανία (1,37 ἐκατ. τόννων ἢ 5,6%), ἡ Γαλλία (1 ἐκατ. τόννων ἢ 15%) καὶ ἡ Δανία (632.000 τόν. ἢ 27,7%).

Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1972, ἀναφέρεται περὶ τῶν εἰς τὴν ἐκθεσιν, ὑπῆρχον 700 τάνκερς χωρητικότητος 7.000 τόννων d.w. καὶ ἄνω ὑπὸ παραγγελίαν, συνολικῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος 115,8 ἐκατομ. τόννων, μὲ μέσην κατὰ σκάφος χωρητικότητα 165.000 τόννων d.w. Πρόκειται περὶ αὐξήσεως κατὰ 6 ἐκατομ. τόννων περίπου ἀπὸ τοῦ Ἰουλίου 1971.

Εἰς τὰς παραγγελίας περιλαμβάνονται 340 τάνκερς τῶν 200.000 τόννων ἑκάστον καὶ πλέον. Αἱ ἀναμενόμεναι παραδόσεις σκαφῶν ἄνω τῶν 100.000 τόννων ἐφέτος ὑπολογίζονται εἰς 28 ἐκατομ. τόννων d.w. ἐξ ὧν σκάφη 23 ἐκατομ. τόννων ἀνήκουν εἰς ἰδιώτας πλοιοκτῆτας, τὸ δὲ ὑπόλοιπον εἰς τὰς εταιρίας πετρελαίων.

Ὑπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ 1973 θὰ παραδοθῶν εἰς ἰδιώτας πλοιοκτῆτας τάνκερς χωρητικότητος 23,5 ἐκατομ. τόννων καὶ 8,5 ἐκατομ. τόννων εἰς τὰς εταιρίας πετρελαίων. Αἱ παραδόσεις κατὰ τὸ 1974 θὰ ἀνέλθουν συνολικῶς εἰς 30 ἐκατομ. τόννων, ἐξ ὧν 19 ἐκατομ. τόννων εἰς τὰς εταιρίας πετρελαίων καὶ 11 ἐκατ. τόννων διά τὰς εταιρίας πετρελαίων.

Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

Αἱ παραδόσεις κατὰ τὸ 1975 ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων ἡμερομηνιῶν παραγγελιῶν καὶ παραδόσεων, ὑπολογίζονται νὰ ἀνέλθουν εἰς 14 ἐκατομ. τόννων d.w. περίπου, ἐξ ὧν 9,6 ἐκατομ. τόννων διά λογαριασμόν τῶν ἰδιωτῶν πλοιοκτῆτων.

Ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ ὑπὸ παραγγελίαν τουνάζ, 43,5% θὰ ναυπηγηθῇ εἰς Ἰαπωνίαν, 9,7% εἰς Σουηδίαν, 6,5% εἰς Ἰσπανίαν, 5,6% εἰς Γαλλίαν, 5,1% εἰς Νορβηγίαν, 4,8% εἰς Δ. Γερμανίαν καὶ 4,6% εἰς Βρετανίαν.

Εἰς τὴν ἐκθεσιν τῶν Νταϊβίς καὶ Νιούμαν γίνεται μνεία τῆς τεραστίως ἀναπτύξεως τοῦ στόλου τῶν τάνκερς κατὰ τὰ 12 παρελθόντα ἔτη. Τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου τουνάζ τῶν τάνκερς κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960 ἀνῆρχετο εἰς 63,9 ἐκατομ. τόννων d.w. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους ὁ στόλος τῶν τάνκερς ἀνῆλθεν εἰς 190,5 ἐκατομ. τόννων.

Κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ 1ης Ἰανουαρίου 1960 μέχρι 1ης Ἰανουαρίου 1972 ὁ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν στόλος ἠξήθη ἀπὸ 19,68% εἰς 26,25% ἐναντι τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Ὁ ὑπὸ βρετανικὴν σημαίαν στόλος ἐμειώθη ἀπὸ 16,62% εἰς 13,60% ἂν καὶ τὸ τουνάζ ἠξήθη ἀπὸ 10,6 ἐκατομ. εἰς 25,9 ἐκατομ. τόννων. Ὁ ὑπὸ νορβηγικὴν σημαίαν στόλος τῶν τάνκερς ἐμειώθη ἐπίσης ποσοστιαίως ἀπὸ 15,44% τοῦ παγκοσμίου συνόλου τὸ 1960 εἰς 12,32% εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἂν καὶ διὰ μίαν ἐσέτι φερὰν τὸ τουνάζ ἠξήθη ἀπὸ 9,9 ἐκατομ. εἰς 23,5 ἐκατομ. τόννων.

Ἐκτὸς τῆς Λιβερίας, μόνον ἡ Ἰαπωνία ἐπέτυχε ποσοστιαίαν βελτίωσιν κατὰ τὴν διαρρέυσαν 12ετίαν. Ἀπὸ 2,3 ἐκατομ. τόννων (3,55% τοῦ παγκοσμίου συνόλου) τὸ 1960, ἀνῆλθεν εἰς 21,9 ἐκατομ. τόννων (11,56%) τὴν 1ην Ἰανουαρίου τρέχοντος ἔτους.

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD"

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIERS & COMMISSION AGENTS

ΝΩΠΑ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ • ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ • ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 43 - 22nd FLOOR

RIO DE JANEIRO G.B. BRASIL

TELEPHONES: 223-1331, 243-2584, 223-1452

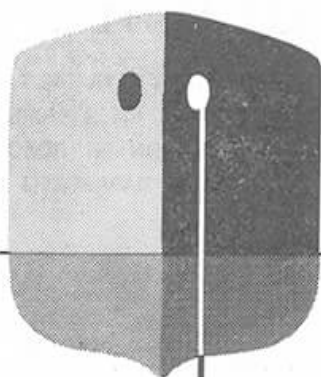
WAREHOUSE RUA NEWTON PRADO 9

TELEGRAMS: "PANELLENICA"

ALSO EXCLUSIVE REPRESENTATIVE OF

THE EMPRESA DE REPAROS NAVAIS "COSTEIRA" S.A. FOR GREECE, ITALY, TURKEY, LEBANON, YUGOSLAVIA, LIBERIA, FRANCE, SOMALIA, ISRAEL AND CYPRUS

ΚΚ



"ΑΣΤΗΡ"

ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Μετά την έπιτυχή άσκησιν ασφαλίσεων
εις τοὺς Κλάδους

**ΖΩΗΣ - ΠΥΡΟΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ -
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

**ΑΣΚΕΙ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΛΑΔΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ
ΣΩΜΑΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ**



ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΣΤΗΡ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Επακόλουθον ἴσως τῶν πρωθυπουργικῶν παραινήσεων ἡ σύνορή πρὸς ἐγγράφην τῶσαν πλοίων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ἐντὸς τῶν ὀλίγων τελευταίων ἡμερῶν. Τὰ πλείστα ἐξ αὐτῶν ἐνεγράφησαν εὐθὺς μετὰ τὸν πρωθυπουργικὸν λόγον εἰς τὸ «Χίλτον». Μεταξὺ τῶν πλοίων τούτων ἀρκετὰ εἶναι ὑπὸ ναυπηγῶν καὶ ἄλλα μικρὰς σχετικῶς ἡλικίας. Ἐν ὅλῳ 18 σκάφη ἐνεγράφησαν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον κατὰ τὸ παρελθόν 15-θήμερον, ὡς κατωτέρω :

1. «**Ἀναγκελ Φαίηθ**» φορτηγὸν (πρῶν ὀλλανδικὸν «**Stad Gouda**») νεοαγορασθέν, 8.636 τόν. γκρὸς τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Φιλίς**» («**Ἀναγκελ Σίππιγκ** Ἐντερπράϊζ Α.Ε.).

2. «**Λούλα**» φορτηγὸν (πρῶν ἰαπωνικὸν «**Meisho Maru**») νεοαγορασθέν, 8.546 τόν. γκρὸς τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Βόλος**» (κ. Ι. Στρατάκης).

3. «**Ναυπηγούμενον Ν. 2317**» φορτηγὸν 14.230 τόν. γκρὸς ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Βιαμάρες**» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

4. «**Ἀρίστανδρος**» φορτηγὸν ναυπηγούμενον 11.700 τόν. γκρὸς ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ἰμπέριο Τρανσοσεάνικας**» (κ. Μιχ. Καραγεώργης).

5. «**Φλοριάννα**» ἐπιβατηγὸν (πρῶν γαλλικὸν «**El Djennir**») νεοαγορασθέν, 7.608 τόν. γκρὸς τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ἀλλάιεντ Φάινανς**» (Κρουαζιέρας Χανδρῆ).

6. «**Κάσος**» φορτηγὸν (πρῶν λιβερικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 3.401 τόν. γκρὸς τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Κρίο-**

μαρ» (κ. Θεόδ. Θεοφάνης).

7. «**Κῶς**» φορτηγὸν (πρῶν λιβερικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ ὄνομα) 3.430 τόν. γκρὸς τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Κρίομαρ**» (κ. Θεόδ. Θεοφάνης).

8. «**Ἀναγκελ Πρόδιντενς**» φορτηγὸν (πρῶν ὀλλανδικὸν «**Stad Utrecht**») νεοαγορασθέν, 8.634 τόν. γκρὸς, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Πρόνοια**» («**Ἀναγκελ Σίππιγκ Ἐντερπράϊζ**).

9. «**Ἀναγκελ Ἀμπύσιον**» φορτηγὸν (πρῶν ὀλλανδικὸν «**Stad Delft**») νεοαγορασθέν, 8.636 τόν. γκρὸς τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Φιλοδοξία**» («**Ἀναγκελ Σίππιγκ Ἐντερπράϊζ**).

10. «**Ἀκουαμαρίν**» ναυπηγούμενον φορτηγὸν 8.722 τόν. γκρὸς ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Γεράνια II**» (κ. Ἀντ. Ξυλάς).

11. «**Νικόλαος Σ. Ἐμπειρικός**» ναυπηγούμενον μπάλκ κάρριερ 18.700 τόνων γκρὸς, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ναβιγκατόρε Οὐλτραμαρ**» (ΑΝΕ Σ. Γ. Ἐμπειρικός).

12. «**Νῆσος Κύπρος**» ἐπιβατηγὸν (πρῶν γαλλικὸν «**Caledonians**») νεοαγορασθέν, 12.712 τόν. γκρὸς τοῦ 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Νῆσος Κύπρος**» (κ. Κ. Εὐθυμιάδης).

13. «**Δημήτρης**» φορτηγὸν (πρῶν γερμανικὸν «**Olivia**») νεοαγορασθέν, 5.397 τ. γκρὸς τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ερμιόνη**» (κ. Ἡλ. Καραπιτέρης).

14. «**Ἐσπασία Μ.**» φορτηγὸν (πρῶν γερμανικὸν «**Ernst Mittmann**») νεοαγορασθέν, 4.787 τόν. γκρὸς τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ἀρμέλ**» (Ο.Ε.Ε. Ραφαῆλ Δ. Μελαχροινός).

15. «**Πανώρια**» φορτηγὸν (πρῶν γερμανικὸν «**Birte Hugo Stinnes**») νεοαγορασθέν, 8.576 τόν. γκρὸς τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Δήμητρα**» (κ. Εὐάγγ. Κολλίντζας).

16. «**Ἰλλάστριους Κολοκοτρώνης**» δεξαμενόπλοιο (πρῶν νορδηγικὸν «**Master**») νεοαγορασθέν, 42.204 τόν. γκρὸς τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Μαρκρέ-**

στα Ἀρμαντόρας» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

17. «**Κοράζιους Κολοκοτρώνης**» δεξαμενόπλοιο (πρῶν γερμανικὸν «**St. Petri**») νεοαγορασθέν, 44.895 τόνων γκρὸς τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ναβιγκάντες Γιουνιβέρσαλ**» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

18. «**Τσάμπιον Κολοκοτρώνης**» δεξαμενόπλοιο (πρῶν γερμανικὸν «**St. Michaelis**») νεοαγορασθέν, 44.895 τόν. γκρὸς τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «**Ναβιγκάντες Νάσιοναλ**» (κ. Ἰωσήφ Κολοκοτρώνης).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Χακοντάτε εἰς Μουροράν, καθελκύσθη τὴν 25ην Φεβρουαρίου τὸ δεύτερον μπάλκ κάρριερ τῶν 28.500 τόν. δ.ν. τῶν Υἱῶν Διαμαντῆ Πατέρ-
ρα. Τὸ ὄνομα αὐτοῦ «**Καποδίστριας**». Ση-
μαία ἑλληνική.

Ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Βέξερ καθελκύσθη τὴν 13ην Μαρτίου τὸ τάνκερ-
μαμμουθ «**Εἰρήνη Λεμού**» 250.000 τόνων, τοῦ Οἴκου Κώστα Μιχ. Λεμού. Τέταρτον κα-
τὰ σειράν. Ἀνάδοχος ἡ Κυρία Καίτη Β. Ζούλα.

ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας του, τὴν 8ην Μαρτίου τὸ 28.500 τόν. δ.ν. μπάλκ κάρ-
ριερ «**Πανάγος Δ. Πατέρας**». Εἶναι τὸ πρῶ-
τον μίᾳς σειράς τεσσάρων ὁμοίων σκαφῶν, τὰ ὅποια ἔχει παραγγεῖλει ὁ Οἶκος τῶν Υἱῶν Διαμαντῆ Πατέρα εἰς τὰ ναυπηγεία Χακοντά-
τε. Ἀπαντα παραδίδονται ἐντὸς τοῦ ἔτους.

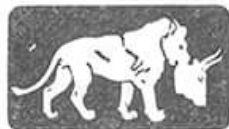
— Τὸ τύπου ΜΚΙΙ ἀντλιμπερτ «**Ἀτтика Χόουπ**» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας του ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ρίκερς τὴν 1ην Μαρτίου. Ἐπ' αὐτοῦ ὑψώθη ἡ κυανόλευκος.

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΕΚ ΤΩΝ ΤΕΣΣΑΡΩΝ

Εἰς τὴν ἐπισκευαστικὴν βάσιν τοῦ Περά-
ματος ἤρχισεν ἀπὸ μινῶν ἡ μετασκευὴ τοῦ πολυτελοῦς ἐπιβατηγού-ὀχηματωγῶν «**Μεν-
τιτερράνεαν Σῆ**», τοῦ πρώτου τῆς σειράς τεσ-
σάρων ἀδελφῶν σκαφῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐ-
ταιρίας «**Μ. Α. Καραγεώργης**». Τὸ σκάφος, τὸ ὅποιον θὰ μετασκευασθῇ εἰς σύγχρονον ἐπιβατηγὸν-ὀχηματωγῶν, θὰ ἐπευδῇ ἐξ ὁλοκλήρου μὲ τὸ γνωστὸν ἀκαυστὸν ὕλικόν «**μαρινάιτ**» καὶ συμφῶνως πρὸς τοὺς ὁρους ἀσφαλείας ἀπὸ πλευρᾶς πυρκαϊᾶς τοῦ IMCO 1972.

Ἡ εὐρεία μετασκευὴ τοῦ «**Μεντιτερράνεαν Σῆ**» 13.255 τόνων γκρὸς καὶ μεταφορικῆς ἱκανότητος 860 ἐπιβατῶν, θὰ γίνῃ διὰ τῆς μεθόδου I, ἥτις παρέχει ἀπόλυτον προστα-
σίαν εἰς τοὺς ἐπιβάτας καὶ τὸ πλήρωμα κατὰ τῆς πυρκαϊᾶς.

Ἦδη ὑπεγράφη συμφωνία προμηθείας τοῦ ἀκαύστου ὑλικοῦ μεταξὺ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας καὶ τοῦ ἀγγλικοῦ οἴκου «**Μαρινάιτ Λίμιτεντ**» διὰ τῆς ἐδῶ ἀντιπροσώπου τῆς ἐ-
ταιρίας «**ΙΜΠΕΞΠΟ - Κ. Δουκάκης**».



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 476.573 - 471.888

ΓΡΑΜΜΑΤΟΣΗΜΑ

Διαθέτομεν ὅλας τὰς Ἑλληνικὰς καὶ Κυπριακὰς ἐκδόσεις εἰς πλήρεις
σειράς ἢ μεμονωμένα

Εἰδικὴ ταχεῖα ἐξυπηρέτησις τῶν ταξιδευόντων ναυτικῶν μας.

Ἐπίσης, ἀγοράζομεν τὰ ἐν κυκλοφορίᾳ σφραγισμένα Ἑλληνικὰ γραμ-
ματόσημα εἰς ποσότητα.

Γράφατέ μας νὰ σᾶς ταχυδρομήσωμεν τὸν τελευταῖον τιμοκατάλογόν
μας **ΕΛΛΑΔΟΣ — ΚΥΠΡΟΥ**.

ΦΙΛΟΤΕΛΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ

Βουκουρεστίου 4 (στοὰ) - Τηλ. 229.162

Ἀθῆναι

ΕΓΚΑΙΝΙΑΣΘΗΚΕ Η ΝΕΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΩΝ - ΓΕΝΟΒΑΣ

Ένα «Φόλκσβάγκεν» έκοψε την 8ην Μαρτίου το βράδυ στις 9.30 στον λιμένα των Πατρών, την κυανόλευκη ταινία στην είσοδο του «ντεκέ» των αυτοκινήτων του πλοίου. Ήταν το πρώτο αυτοκίνητο, που επεβιβάζετο στο «Ντάνα Κορόνα» για το πρώτο ταξίδι του σκάφους στην γραμμή Πατρών - Γένοβας, την οποία καθιέρωσε ο εφοπλιστικός οίκος της Δανίας Ντι - Έφ - Ντι - Ές. Μία ανθοδέσμη και ένα αναμνηστικό δώρο προσφέρθηκαν από τον Κυβερνήτη του σκάφους στον οδηγό. Μία χαριτωμένη Δανέζα «εσκέα» ρησε το εισιτήριό του στην κατάσταση των επιβατών. Τα φλάς των φωτορέπορτες και των κινηματογραφιστών της τηλεόρασης, άστραφταν. Το αυτοκίνητο προχώρησε στον πεντακάβαρο, απέραντο χώρο. Στάθμευσε μπροστά στην έξοδο όχημάτων της πύλης. Στις 6 το απόγευμα την 10ην Μαρτίου μετά από ταξίδι 44 ωρών, απέβιβάστη πρώτο πάλι, στον λιμένα της Γένοβας.

Λίγη ώρα πριν, στο πολυτελέστατο σαλόνι του πλοίου, ο Έπιτετραμμένος της Δανίας κ. Μάινικ χειροκροτούσε θερμά, μαζί με όλους τους άλλους επισήμους προσκεκλημένους, τον Υφυπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Παπαδογιάννη. Απαντώντας σε προσφώνηση του Διευθυντή της Έταιρίας, ο κ. Υφυπουργός, είπε: «Ποριστάμα είς μίαν εύτηχή κοινήν εκδήλωσιν των δύο χωρών — των δύο αδελφών χωρών θα έπρεπε να πώ, λόγω της μακραίωνος ναυτιλιακής των παραδόσε-

ως. Είναι η στιγμή εγκαίνιας μιας νέας περιόδου θερμής μεταξύ των συνεργασίας». Αμέσως ύστερα, ο Λιμενάρχης Πατρών, ένεχειρίσε στον Πλοίαρχο αναμνηστικό μετάλλιο, με τις εύχες της πόλεως των Πατρών «νάσαι το πλοίο πάντα καλοτάξιδο».

Ο Κυβερνήτης του «Ντάνα Κορόνα», ο Διευθυντής της Έταιρίας και ο γενικός πράκτωρ της στην Ελλάδα κ. Γ. Άλεβίζος, έδεξίθησαν τον κ. Υφυπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας, τις Άρχες της πόλεως, διευθυντάς ταξιδιωτικών γραφείων και εκπροσώπους του Τύπου στις πολυτελέστερες σίβουσες του πλοίου, εύχες μόλις κατέπλευσε — στις 8 μ.μ. στον λιμένα των Πατρών.

Η περιήγησις του «Ντάνα Κορόνα» από τους προσκεκλημένους, τους έδωσε την ευκαιρία να εκτιμήσουν το εξαιρετικά υψηλό επίπεδο ανέσεων που προσφέρει στους επιβάτες του. Διαρρυθμισμένο θαυμάσια, χωρίς τους δαδολώδεις διαδρόμους των συνήθων επιβατηγών σκαφών, διακοσμημένο κατά τρόπο που θυμίζει περισσότερο «κρουαζιερόπλοια» άνωτέρας στάθμης και όχι όχημα-γαλόν - επιβατηγό, υπερακοντίζει την εντύπωσις που δημιουργεί η επιβλητική, έξωτερική του γραμμή.

Το «Ντάνα Κορόνα» και το δίδυμό του «Ντάνα Σιρένα», υπολογίζεται ότι θα μεταφέρουν στην Ελλάδα, κατά την εφειμένη τουριστική περίοδο, περί τους 30.000 επι-σκέπτες.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Το δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Sabine Howaldt» 2.288 τόν. γκρός, 3.451 τόν. d.w., του 1958, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων αντί 960.000 μάρκων.

— Έλληνες της Νέας Υόρκης ηγόρασαν, αντί 700.000 δολλαρίων το δηζελοκίνητον γαλλικόν δεξαμενόπλοιο «Soligne» 13.322 τόν. γκρός, 19.788 τόν. d.w., του 1955 και το παρελθόν. Μετωνομάσθη «Spartan Lady». Ύψωσε την λιβεριανή σημαία.

— Κύπριοι ηγόρασαν και παρέλαβον το δηζελοκίνητον ιαπωνικόν φορτηγόν «Ten-ei Maru» 7.510 τόν. γκρός, 10.912 τόν. d.w., του 1955. Μετωνομάσθη «Αριάδη». Ύψωσε την κυπριακήν σημαία.

— Ιταλοί ηγόρασαν επίσης το φορτηγόν «Μαρωνία» 5.038 τόν. γκρός, του 1949 και το παρελθόν. Μετωνομάσθη «Golfo Degli Angeli». Ύψωσε την Ιταλικήν σημαία.

— Παρά Κυπρίαν ηγοράσθη το γερμανικόν μώτορσιπ «Anna Luthmann», 996 τόν. γκρός, 1.600 τόν. d.w., του 1966.

— Το γερμανικόν φορτηγόν «Kalliope», 2.875 τόν. γκρός, 4.493 τόν. d.w., του 1958 ηγοράσθη παρ' Ελλήνων και παρελήθη. Μετωνομάσθη «Γιαννάκης».

— Παρ' Ελλήνων ηγοράσθη αντί 2.300.000 δολλαρίων το δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Belmont» 12.230 τόνων γκρός, 16.841 τόν. d.w., του 1965.

— Έλληνες ηγόρασαν επίσης το δηζελοκίνητον γερμανικόν φορτηγόν «Birte Hugo Stimmes» 8.576 τόν. γκρός, 11.269 τόν. d.w., του 1953.

— Μεταξύ Ελλήνων έπωλήθη το λιβεριανόν δεξαμενόπλοιο «Ιλκον Άύα» 21.291 τόν. γκρός, 35.201 τόν. d.w., του 1958, αντί 2.200.000 δολλαρίων. Θα ύψωση την κυανόλευκον.

— Αντί ποσού γύρω των 205.000 δολλαρίων ηγοράσθη το δηζελοκίνητον νορβηγικόν φορτηγόν «Νότος» 2.748 τόν. γκρός, 4.240 τόν. d.w., του 1950 και παρελήθη.

τάιμ τσάρτερ.

— Παρ' Ελλήνων ηγοράσθη το δηζελοκίνητον νορβηγικόν μπάλκ κάρριερ «Blanca» 13.091 τόν. γκρός, 20.910 τόν. d.w., του 1967. Τιμή 4.500.000 δολλάρια.

— Παρά του κ. Παναγ. Τσάκου ηγοράσθη έν δημοπρασία το 3.500 τόνων d.w. φορτηγόν «Σύμπριαν Πρένς». Μετωνομάσθη «Ειρήνης Γούσης».

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ

Παρά του Οίκου Άγγελικούση ηγοράσθησαν τρία άδελφά Όλλανδικά σκάφη τα «Stad Gouda», «Stad Utrecht» και «Stad Delft» τόνων d.w. 12.900 του 1957, αντί 1,6 εκατομ. δολ. και τα τρία. Τα δύο με λήξασαν την επιθεωρήσιν των. Σημαία Έλληνική.

Μετωνομάσθησαν κατά σειράν εις «Αναγκέλ Φαίηθ», «Αναγκέλ Πρόδιντενς», «Αναγκέλ Άμπισιον». Έχρονοναυλώθησαν δι' έξ/έννά μηνας.

Ο Οίκος Άγγελικούση άριθμεί δύναμιν 21 σκαφών, έχει 21 υποπαραγγελίαν έξ σκάφη εις Ιαπωνίαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήθη το γερμανικόν φορτηγόν «Silvia» 5.130 τόν. γκρός του 1954 και μετωνομάσθη «Άθηνς Νταιη». Ύψωσε την κυπριακήν σημαία.

— Παρελήθησαν επίσης τα άγγλικά φορτηγά «Mathura» 8.643 τόν. γκρός του 1960, «Masirah» 8.596 τόν. γκρός του 1957 και «Mangla» 8.643 τόν. γκρός του 1959 και μετωνομάσθησαν «Ευρυτών», «Ευρυσθένης» και «Ευρύτυλος» αντίστοιχως. Ύψωσαν την κυανόλευκον.

— Το νορβηγικόν δεξαμενόπλοιο «Pontia» 8.904 τόν. γκρός του 1954 παρελήθη και ύψωσε την κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Κέφ Τζώρτζ».

— Μετωνομάσθη «Άθηναν Όράζιον» και ύψωσε την ελληνικήν σημαία το παραληθέν λιβεριανόν δεξαμενόπλοιο «Horizon» 13.551 τόν. γκρός του 1958.

— Παρελήθη, μετωνομάσθη «Πέτρολα V» και ύψωσε την κυανόλευκον το άγορασθέν άγγλικόν δεξαμενόπλοιο «British Engineer» 20.746 τόν. γκρός, του 1954.

— Παρελήθη επίσης το ιαπωνικόν φορτηγόν «Colombo Maru» 4.840 τόν. γκρός του 1958 και ύψωσε την κυπριακήν σημαία. Μετωνομάσθη «Σιλβερ Ντόλφιν».

— Το άγγλικόν δεξαμενόπλοιο «Blue Ranger» 3.475 τόν. γκρός του 1941 παρελήθη και ύψωσε την κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Κορυτσά».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ίσπανοί διαλυταί ηγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Αίγις Έρα» 8.867 τόν. γκρός, του 1951.

— Το λιβεριανόν δεξαμενόπλοιο «Άστέρους» 8.524 τόν. γκρός, του 1949, έπωλήθη εις διαλυτάς Ίσπανούς αντί λιρών 12,50 κατά τόν. έλαφράς χωρητικότητας.

— Εις Ίρλανδούς διαλυτάς έπωλήθη το κυπριακόν φορτηγόν «Κάρπος», 1.934 τόν. γκρός, του 1947.

— Αντί μη γνωσθείσης τιμής έπωλήθη το εύρισκόμενον εις Καράτσι με ζημίας λιβεριανόν δεξαμενόπλοιο «Βασιλική Κολοκοτρώνη» εις Ίνδους διαλυτάς.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατά το πρώτον 15θήμερον του Μαρτίου υπεγράφησαν εις το Ν.Α.Τ. συμβάσεις άσφαλείσως των πληρωμάτων των κάτωθι

DIMOU BROTHERS & CO. LTD.

SHIPPING AGENTS
SHIP CHANDLERS

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΤΟΝ
ΙΑΠΩΝΙΚΟΝ ΑΔΙΕΥΤΙΚΟΝ ΣΤΟΛΟΝ

Head Office: Colon 1482, off. 9
P.O.B. Casilla de Correos 1708
MONTEVIDEO — URUGUAY
CABLE ADDRESS: DIMOU - TEL.: 82531
TELEX: 746 DIMOU CX

πλοίων υπό ξένας σημαίες ελληνικών συμφερόντων:

«Θεόδωρος Α.Σ.» κυπριακόν, τόνων γκρὸς 13.833, ἀπὸ 2.3.72, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ζαννὴ Βρεττοῦ, «Πόιντ Κλήαρ» λιβε-
ριανόν, τόν. γκρὸς 57.102, ἀπὸ 7.3.72, ἐκ-
προσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γεωρ. Γιαννά-
του, «Αἰγίς Ντίγκνιτς» κυπριακόν, τόν. γκρὸς
7.552, ἀπὸ 8.3.72, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ
τοῦ κ. Ν. Παπαλιού, «Αἰγίς Μύθ» κυπριακόν,
τόν. γκρὸς 7.561, ἀπὸ 8.3.72, ἐκπροσωπού-
μενον ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Παπαλιού, «Πυθία» λι-
βερικόν, τόν. γκρὸς 12.000, ἀπὸ 9.3.72, ἐκ-
προσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀν. Παπαγε-
ωργίου, «Παμπέρο» κυπριακόν, τόν. γκρὸς
8.674, ἀπὸ 9.3.72, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ
τοῦ κ. Μεν. Ταφλαμπά, «Υπέρμαχος» κυ-
πριακόν, τόν. γκρὸς 2.516, ἀπὸ 10.3.72, ἐκ-
προσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Παν. Ράντου.

Κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγρά-
φησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ
κάτω πλοία:

«Πόλλυς» λιβεριανόν, τόν. γκρὸς 376, ἀπὸ
15.1.71, λόγω πωλήσεως, «Καδαλάρης» κυ-
πριακόν, τόν. γκρὸς 4.803, ἀπὸ 1.10.71, «Ἀμ-
πούρια» παναμαϊκόν, τόν. γκρὸς 1.061,
ἀπὸ 1.3.70, λόγω καταγγελίας συμβάσεως,
«Μπουένα Φορτουνά» λιβεριανόν, τόν. γκρὸς
10.061, ἀπὸ 17.12.71, λόγω πωλήσεως,
«Ἀκρογιάλι» λιβεριανόν, τόν. γκρὸς 2.990,
ἀπὸ 11.4.71, λόγω πωλήσεως, «Κονάρης»
κυπριακόν, τόν. γκρὸς 8.463, ἀπὸ 12.11.71
λόγω πωλήσεως, «Χίος» λιβεριανόν, τόν.
γκρὸς 10.783, ἀπὸ 26.1.72 λόγω πωλή-
σεως, «Εὐγενία Λιδανός» λιβεριανόν, τόν.
γκρὸς 18.736, ἀπὸ 31.1.72 λόγω πωλήσεως,
«Γουόρντ Μάτζεστ» παναμαϊκόν, τόνων
γκρὸς 17.598 ἀπὸ 10.1.72 λόγω πωλήσεως,
«Τάρπιον Σάφρ» λιβεριανόν, τόν. γκρὸς 8.
000, ἀπὸ 25.1.72 λόγω ὑψώσεως τῆς ἐλλη-
νικῆς σημαίας, «Νόρθ Στάρ» λιβεριανόν, τ.
γκρὸς 359 ἀπὸ 29.5.67 λόγω μακροῦ παρο-
πισμοῦ.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μετα-
βολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας
ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων τὰ πληρώ-
ματα τῶν ὁποίων εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ
Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 1.271, τόνων γκρὸς
18.576.280.

ΜΕΤΩΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ φορτηγὸν «Κίμωλος» 4.866 τόν. γκρὸς,
τοῦ 1939, μετωνομάσθη εἰς «Ἰλκον Ζάν».

— Τὸ λιβεριανὸν μπάκι κάρριερ «Κόρφου
Ἀϊλάντ» 9.045 τόν. γκρὸς, τοῦ 1969, μετω-
νομάσθη «Μεντιπεράνα Κλίφ».

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Μαριάννα» 2.
088 τόν. γκρὸς, τοῦ 1944, μετωνομάσθη
«Προσπερίτα».

— Εἰς «Ἀρμονία» μετωνομάσθη τὸ λιβε-
ριανὸν φορτηγὸν «Φρεαττὺς» 3.714 τόνων
γκρὸς, τοῦ 1952.

ΕΤΙΜΗΘΗ Ο Κ. ΜΠΙΣΜΠΑΣ

Εἰς τὸ γραφεῖον τοῦ ἐνταῦθα γενικοῦ προ-
ξένου ἐγένετο τὴν παρελθούσαν Πέμπτην σε-
μνὴ τελετὴ, κατὰ τὴν ὁποίαν ἐπεδόθη εἰς
τόν κ. Γεώργιον Μπίσμπαν, διευθυντὴν ἐφο-
πιστικοῦ γραφείου, ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ἀκο-
λοῦθου κ. Α. Χρονοπούλου, τὸ ναυτικὸν με-
τάλλιον Ἀ' Τάξεως (χρυσῶν) διὰ τὰς προσ-
φερθεῖσας ἐπὶ δεκαετίαν πολυτίμους ὑπηρε-
σίας εἰς τὴν ἐλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτι-
λίαν.

Ἐν συνεχείᾳ, ὁ Γενικὸς Πρόξενος κ. Α.
Ἐξαρχος ἐξήρθε τὴν προσωπικότητά τοῦ τι-
μηθέντος καὶ τὴν συμβολὴν του εἰς τὴν προ-
αγωγὴν τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας
μας.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Προσῆλθεν εἰς τὰ γραφεῖα μας ὁ κ. Μιλ-
τιάδης Τσέπολας, πατὴρ τοῦ λιπαντοῦ Νικ.

ΤΑ ΚΑΘΕΛΚΥΟΜΕΝΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ



Τὸ 143.400 τόν. d.w. μικτὸν (μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον) «Ἄνδρος Στόρμ» καθελ-
κόμενον ἀπὸ τὴν ναυπηγικὴν δεξαμενὴν τῶν 800.000 τόνων τῶν Ναυπηγείων Κοῦρε
τῆς Ἰσικαδατζίμα - Χαρίμα. Πλοιοκτῆται: Ὁ Οἶκος Υἱῶν Πέτρου Γουλανδρῆ. Σημαία
Ἑλληνική.

Τσέπολα ὑπηρετοῦντος εἰς τὸ πλοῖον «Γαλα-
τὰς» τῆς ἐταιρίας Κολοκοτρώνη καὶ παρεκά-
λεσεν ὅπως καταχωρηθῶν αἱ εὐχαριστίαι
του πρὸς τὴν πλοιοκτῆτριαν ἐταιρίαν διὰ τὸ
ἐπιδειχθέν ἀμέριστον ἐνδιαφέρον της ὑπὲρ τῆς
ἀναξιοπαθούσης οἰκογενείας του διὰ τῆς πα-
ροχῆς οἰκονομικῆς ἐνισχύσεως.

Εἰς σχετικὴν ἐπιστολὴν του μεταξὺ ἄλλων
ἀναφέρει τὰ ἑξῆς: «Ἡ ἔκφρασις τῶν εὐχα-
ριστιῶν μου πρὸς τὴν ἐταιρίαν Κολοκοτρώνη
εἶναι ἡ ἐλάχιστη ἐκδήλωσις εὐγνωμοσύνης
διὰ τὴν κατανόησιν τῶν προβλημάτων τῆς οἰ-
κογενείας μου καὶ διὰ τὴν ἀνυστερόβουλον
βοήθειαν».

ΑΝΩΜΑΛΙΩΝ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΑ

Γράφει ἡ «Λούδ'ς Λίστ» τῆς 8ης Μαρτί-
ου: «Βρεταννοὶ πλοίαρχοι θὰ τοποθετηθῶν
δοκιμαστικῶς εἰς τὰ τουριστικὰ «Μελίνα».

«Δῆλος» καὶ «Δελφοί» τῆς Ἑταιρίας Εὐθυ-
μιάδης, τὰ ὁποῖα ἐκτελοῦν κρουαζιέρας διὰ
λογαριασμὸν τῆς ὁργανώσεως «Κλάρκσονς
Χόλινταῖους». Οὗτοι θὰ φέρουν τὸν βαθμὸν
τοῦ ὑπάρχου καὶ θὰ συνεργάζωνται στενὰ
μετὰ τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων διευθυντῶν κρουα-
ζιέρας».

Τὸ μέτρον τοῦτο ἐκρίθη ἀναγκαῖον πρὸς
ἀποφυγὴν ἐπανολήψεως τῶν δυσχεριῶν τὰς
ὁποίας ἀντεμετώπισεν ἡ «Κλάρκσονς» κατὰ
τὸ παρελθὸν 18μηνον διὰ τὴν πραγματοποιή-
σιν τῶν προγραμματισθεισῶν κρουαζιερῶν.

Η ΕΝΩΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τὴν ἐσπέραν τῆς Δευτέρας 28 Φεβρουα-
ρίου, ἔλαβε χώραν εἰς τὸ Ξενοδοχεῖον «Βα-
σιλέων Μέλαιθρον», ἡ καθιερωμένη συνεστία-
σις τῆς Ἑνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου ὑπὸ τὴν
προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Κυρ. Σπηλιο-
πούλου. Μετὰ τὸ γεῦμα ὁ δικηγόρος κ. Γ.
Κολύμβας ἐνημέρωσε τὰ μέλη ἐπὶ τῆς προ-
σφάτως ἐν Βρυξέλλαις ὑπογραφείσης διεθνούς
συμβάσεως περὶ ἰδρύσεως κεφαλαίου πρὸς
ἀντιμετώπισιν τῶν ἐκ τῆς ρυπάνσεως τῆς
θαλάσσης ζημιῶν. Ἐν συνεχείᾳ ὁμιλήσας ἐ-
πὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος ὁ δικηγόρος κ. Ἰ.
Περράκης ἀνέπτυξε τὰ τῆς εὐθύνης τῶν πλοι-
οκτῆτῶν ἐκ τῆς ὥς ἀνω συμβάσεως.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Ὁ κ. Α. Πάππος δι' ἐπιστολῆς του, ἀπο-
σταλείσης ἐξ Ἰαπωνίας ζητεῖ νὰ πληροφορη-
θῇ πόσος χρόνος ὑπηρεσίας ἀπαιτεῖται διὰ
τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἀξιωματικῶν κα-
ταστρώματος:

1) Διὰ τοὺς ἀποφοίτους Γυμνασίων, 2) διὰ
τοὺς ἀποφοίτους ναυτικῶν Γυμνασίων καὶ 3)
διὰ τοὺς ἀποφοίτους Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν.
Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν —διὰ τὴν ἀ-

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552

OFF: 220-326, 235-827, 236-036

MARATOS & Co.

(SHIPPING AGENTS)

Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"

OFFERS TO ALL GREEK SHIPS
THE BEST SERVICE,
PROVISIONS AND STORES AT
COMPETITIVE PRICES.

KARACHI (West Pakistan)

πόκτηση δηλαδή διπλώματος πλοίαρχου γ' τάξεως— απαιτούνται 4 έτη θαλασσίας υπηρεσίας υπό μίαν ναυτικήν ειδικότητα εις σκάφος άνω των 150 κόρων όλικής χωρητικότητας ως και πτυχίου ραδιοηλεκτρονικής και γυροπυξίδων.

Είς την δεύτεραν περίπτωση απαιτείται 3ετής θαλασσία υπηρεσία και αι λοιπαί προαναφερθείσαι προϋποθέσεις.

Διά την τρίτην, τέλος, περίπτωσιν απαιτείται διετής θαλασσία υπηρεσία εις σκάφος όμως 250 κοχ και άνω.

Έκδόσεις

ΑΝΑΜΝΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΚΕΨΕΙΣ ΕΝΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

N. Δ. ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

Έκυκλοφόρησεν ο Γ' ήμίτομος του βιβλίου του Πλοίαρχου κ. Ν. Πετροπούλου «Αναμνήσεις και σκέψεις ενός παλαιού

ναυτικού». Οί δύο πρώτοι τόμοι του έργου, δημοσιευθέντος τὸ 1966 καὶ 1970, είχαν περιλάβει τὴν ναυτικὴν ἱστορίαν τῆς χώρας μας, ἀντιστοίχως ἀπὸ τοῦ 1923 μέχρι τοῦ 1940 καὶ ἀπὸ τοῦ Ἑλληνοϊταλικοῦ πολέμου μέχρι τῆς καταλήψεως τῆς χώρας. Ὁ ἄρτι κυκλοφορήσας τόμος ὑπὸ τὸν ὑπότιτλον «Ἀθλιότητες ἀλλὰ καὶ δόξες» περιλαμβάνει τὰ γεγονότα τῆς περιόδου 1941-1944. Μὲ τὴν γνωστὴν γλαφυρότητα καὶ τὰς ζωηρὰς εἰκόνας, ὁ συγγραφεὺς ἀφηγεῖται τὴν δραστηριότητα τοῦ πολεμικοῦ μας ναυτικοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικόν, τὴν ἐν Ἀλεξανδρείᾳ κατάστασιν, τὸν πλοῦν τοῦ «Ἀδέφωφ» εἰς Ἰνδίας καὶ τὴν μέχρι τοῦ χειμῶνος 1943-44 συνέχειαν. Εἰς τὸν δεύτερον ἡμίτομον τοῦ βιβλίου Γ' ὡς μᾶς πληροφορεῖ σχετικὴ ἀναγγελία, θὰ περιληφθῇ ἡ ἐξιστόρησις τοῦ στασιαστικοῦ κινήματος τοῦ Ἀπριλίου 1944 καὶ τῆς καταστολῆς του.

Εἶναι γνωστὸν ὅτι ἡ ἱστορικὴ κρίσις τῶν γεγονότων δὲν ἀνήκει εἰς τοὺς πρωταγωνιστάς των. Ἡ ἐν λεπτομερείᾳ ὁμῶς ἀφήγησις πολλῶν ἐκ τῶν περιστατικῶν, τὰ ὁποῖα ἐχάραξαν τὰς τύχας τοῦ ἔθνους μας, ἀπὸ τοὺς ἰδίους αὐτῶν αὐτόπτας μάρτυρας, ἀ-

ποτελεῖ τὸ καλύτερον ὕλικόν διὰ τὸν ἱστορικόν τοῦ μέλλοντος. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὸ βιβλίον τοῦ κ. Ν. Πετροπούλου εἶναι ἀσφαλὲς πολῦτιμον.

ΠΕΝΘΗ

ΕΚΕΙΝΟΙ ΠΟΥ ΦΕΥΓΟΥΝ

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΜΠΕΖΗΣ

Ἀπεβίωσεν καὶ ἐκηδεύθη τὴν 1ην τρέχ. ὁ ἐκ τῶν ἰδρυτῶν καὶ διευθυντῶν τοῦ ἀπὸ ἐτῶν λειτουργούντος ἐν Πειραιεὶ Πρακτορείου «Γ. Μπέζη Υἱοὶ Α.Ε.». Ἦν ὁ Γεωργίου Μπέζη ἀσχολουμένου καὶ αὐτοῦ μὲ γενικὰς ἐμποροναυτικὰς ἐργασίας, ἐγεννήθη εἰς Πύργον τῆς Βουλγαρίας κατὰ τὸ 1896, ὅπου εὐθὺς μετὰ τὸν Α' παγκόσμιον Πόλεμον μετὰ τῶν ἀδελφῶν του Ἰωάννου, ἀποθανόντος πρὸ ὀλίγων ἐτῶν καὶ τοῦ ἐπιζώντος Κωνσταντίνου, Ἰδρυσαν Ναυτικὸν Πρακτορεῖον ἐν Πύργῳ Βουλγαρίας, ὑπὸ τὴν ἄνω ἐπωνυμίαν, μεγάλης δραστηριότητος, τὸ ὁποῖον ἦτο ταυτοχρόνως καὶ κέντρον, εἰς τὸ ὁποῖον ἐκαλλιέργειτο καρποφόρως ἡ μεγάλη ἰδέα τοῦ Γένους, τῆς ἀπελευθερώσεως τοῦ ὑποδοῦλου Ἑλληνισμοῦ.

Ἡ ἰδίᾳ Ἑταιρία ἐπεξέτεινε τὰς ἐργασίας τῆς εἰς Ρουμανίαν καὶ Τουρκίαν ἐγκα-

ADMIRALTY COURT SALE BY ORDER OF THE ADMIRALTY MARSHAL

Pursuant to a Commission of Appraisement
and Sale from the Admiralty Division of
the High Court of Justice

single-screw motor-vessel
m.v. "VASILIA" (Panamanian Flag)

DEADWEIGHT :	About 1,227 t.d.w. on about 13 ft. 0 3/4 in. draught.
BUILD :	9/1955 by A. & J. Inglis, Ltd., of Glasgow.
CLASS :	Lloyd's +100 A.I.—survey 9/1967.
TONNAGES :	About 979 tons gross/416 tons nett register.
CUBICS :	About 94,443 cu. ft. grain/85,660 cu ft. bale.
WATER BALLAST :	About 474 tons total. F.W. about 9 tons.
DIMENSIONS :	About 252 ft./230 ft. x 36 ft. x 20 ft. 9 in. (shelterdeck).
BUNKERS :	About 54 tons total.
HOLDS/HATCHES :	Three holds. Three hatches (26 ft. 2/32 ft. all by 19 ft.) Weather/Tween deck wooden covers. One and Open Shelterdeck.
DECKS :	Two stroke diesel by G. Clark (1938), Ltd. (Sulzer type 8TD36), 8 cyl. 360 mm./600 mm., 1,440 HP @ 250 rpm. placed aft.
ENGINES :	About 12 knots on about 5 1/2 T diesel oil (all purposes).
SPEED/CONS.:	
WINCHES/DERRICKS :	Five elec. winches, 5 derricks (4-6T 1-10T).
REMARKS :	Cargo battens fitted. Two lifeboats each 24 ft.—32 persons capacity each.

The "VASILIA" is lying Fleetwood, Lancashire, and will be sold by Private Treaty in the condition "AS IS, WHERE IS" at the time of sale and on the Admiralty Marshal's Conditions of Sale.

All offers for the vessel should be in our hands by the latest noon, 11th April, 1972, to hold good for reply within 14th April, 1972.

THE ABOVE PARTICULARS ARE GIVEN IN GOOD FAITH BUT NO RESPONSIBILITY CAN BE ACCEPTED FOR THEIR ACCURACY. PURCHASERS MUST MAKE THEIR OWN ENQUIRIES.

For permits to view and Conditions of Sale, please apply to the
SOLE BROKERS:

C. W. KELLOCK & CO., LTD.,
27/31, St. Mary Axe, London, EC3A 8AQ.
Telephone: 01-283 4076.
Tele. Add.: "Kellocks London EC3"
Telex: 886464.



ταστήσασα γραφεῖα ἀντιστοίχως εἰς Κωνσταντῖνον καὶ Κωνσταντινούπολιν διευρυθέντος τοῦ κύκλου τῶν ἐργασιῶν τῆς εἰς σημεῖον αὐτῆς νὰ θεωρηταί ἐν ἐκ τῶν μεγαλύτερων κέντρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Ἀνατολῆς, ἀντιπροσωπεύον μεγάλας ναυτιλιακὰς ἐταιρίας.

Μετὰ τὸ τέλος τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ὁ ἀείμνηστος Στέφανος Μπέζη μετὰ τοῦ ἀδελφοῦ του Κωνσταντίνου ὑπὸ τὴν ἰδίαν ἐπωνυμίαν ἐγκατεστάθησαν ἐν Πειραιεὶ ὅπου ἐσημείωσαν καὶ ἰδίαν ἀναπτυξιακὴν πρόδον ἐξελιχθέντος τοῦ γραφείου των εἰς ἐν ἐκ τῶν μεγαλύτερων Ναυτικῶν Πρακτορείων τακτικῶν γραμμῶν ἐξωτερικοῦ καὶ ναυλώσεων.

Διὰ τοῦ θανάτου τοῦ Στεφάνου Μπέζη, ἐξέλιπεν ὁ μόνον μίᾳ ἐξέχουσα ναυτιλιακὴ προσωπικότης, ἀλλὰ καὶ ἕνας τέλειος ἄνθρωπος μὲ πλουσίαν ἐθνικὴν καὶ κοινωνικὴν δράσιν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συνδεόμενα μετὰ τῆς οἰκογενείας Μπέζη συλλυποῦνται θερμότερα τοὺς οἰκείους του διὰ τὴν ἀπώλειαν προσφιλῶς των μέλους.



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΛΜΠΑΜΑΡ : Έδεξαμενίσθη εις Κιουρασάο την 7ην Μαρτίου πρὸς ἐπιθεώρησιν λόγω κροσσισμῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Παρετηρήθησαν ζημιαὶ εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα αἰτίνες ὠφείλοντο εἰς παλαιότεραν προσάραξιν.

ΑΜΒΕΡΣΑ : Ἀπὸ Κύπρον διὰ Ρότερνταμ ὑπέστη βλάβην τοῦ πηδαλίου τὴν 9ην Μαρτίου καὶ προσήραξεν ἐξωθὶ τοῦ λιμένος προορισμοῦ του. Εὐθὺς ἀμέσως ἀνεκλύθη τῇ βοήθειᾳ ρυμουλκοῦ καὶ ἐπλεύρουν εἰς τὴν προβλήτα ἐκφορτώσεως.

ΑΝΑΥΡΟΣ : Κατὰ τὴν διάρκειαν ταξιδίου του ἀπὸ Κόρινθον διὰ Θεσσαλονίκην, ἐξέκειλεν ἐξωθὶ τῆς Σαλαμίνας τὴν 3ην Μαρτίου. Ἀνεκλυθὲν ὑπὸ ρυμουλκοῦ βάσει συμφωνητικοῦ ἐνὸς κιοῦρ νόου παίη ἐπλεύσεν εἰς Πειραιᾶ δι' ἰδίον του μέσον δι' ἐπιθεώρησιν.

ΑΝΤΩΝΥ II : Ὡς ἀνεκοινώθη εἰς Νέαν Ὑόρκην τὴν 24ην Φεβρουαρίου, ἐπερατώθησαν εἰς Τζάκσονβιλ ἐπισκευαὶ εἰς τὴν μηχανὴν ἐπὶ ζημιῶν προκληθεισῶν ἐξ ἀμελείας τοῦ πληρώματος.

ΑΣΤΗΡ : Ἀποπλεύσαν ἐκ Βιζαγκαπατνάμ τὴν 3ην Μαρτίου διὰ Σιγκαπούρην, ἀκτινοποιήθη λόγω βλάβης τῆς μηχανῆς εἰς ἀπόστασιν 10 μιλίων βορειοανατολικῶς τοῦ λιμένος ἀπόπλου του. Ἀντιπρόσωπος τῶν πλοιοκτητῶν ἐφθασεν εἰς τὴν ὥς ἄνω περιοχὴν τὴν 7ην Μαρτίου.

ΓΚΑΙΥ ΛΟΥΣΣΑΚ : Εἰς Ποῦντα Καρντόν τὴν 5ην Μαρτίου ἀνέφερεν ὅτι ἀντικατεστάθησαν δύο ἀντλίας φορτίου αἰτίνες εἶχον ὑποστῇ ζημίας.

ΓΚΑΛΑΞΥ Κ. : Ἀπὸ Σαδόνα διὰ Καλκούταν με φορτίον ἐξεργάγη πυρκαϊὰ εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ σκάφους τὸ ὅποιον ἔμεινε ἀκυβέρνητον καὶ παραιοῦν ὑπὸ τῶν κυμάτων ἐξώκειλεν εἰς ἀπόστασιν τεσσάρων μιλίων νοτίως τοῦ ἀκρωτηρίου Τζούμπυ τῆς Ἰσπανικῆς Σαχάρας, ἐνὸς τὸ πῦρ ἐξηπλοῦτο. Τὸ πλοῖον ἠναγκάσθη νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοῖον καὶ παρελήθη σὺν ὑπὸ τοῦ ρωσικοῦ ἀλιευτικοῦ «Βικτόρ Κντύκο», τὸ ὅποιον καὶ τοὺς ἀπεβίβασεν εἰς Λὰς Πάλμας τὴν ἐπομένην. Τὸ «Γκάλαξυ Κ.» κατεκλύθη ὑπὸ τῶν ὑδάτων συνεπείᾳ ρήγματος εἰς τὰ ὕψηλα.

ΕΡΑΤΩ : Τὴν 28ην Φεβρουαρίου ἀπέπλευσεν ἐκ Ντουάλα διὰ Σάν Πέντρο (Ἀκτὴ Ἐλεφαντοστοῦ) μετὰ τέλεισιν ἐπισκευῶν εἰς τοὺς λέβητας.

ΖΑΝ-ΖΑΝ : Ἀπὸ Αὐγούσταν με φορτίον πετρελαίου διὰ Χόλγουρντ, προσήγγισεν εἰς Σαῖν Τζῶνς, Νιού Φάουντλαντ τὴν 6ην Μαρτίου καὶ ἀνέφερε ζημίας ἐκ κακοκαιρίας καὶ πάγων.

ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ : Ὑπέστη ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος συνεπείᾳ προσάραξης εἰς Μπλιμπάο τὴν 9ην Φεβρουαρίου. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ εἰς δεξαμενὴν.

ΚΩΣΤΗΣ ΠΡΩΗΣ : Ἀπὸ Λονδίνον δι' Ἀγ. Λαυρέντιον, ἀπεκλείσθη ὑπὸ πάγων εἰς πλάτος 48.09' βόρειον καὶ μῆκος 60.50' δυτικόν. Ἀμφότερα τὰ μοτέρ τοῦ πηδαλίου ἦσαν ἐκτὸς λειτουργίας. Τελικῶς ἐρρυμολκῆθη εἰς Χάλιφας τὴν 11ην Μαρτίου ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Φαουντέισον Βόλβιαντ» βάσει συμφωνητικοῦ Λούδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου.

ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ : Ἐπεθεωρήθη εἰς Χορραμ-σάρ τὴν 5ην Μαρτίου πρὸς διακρίβωσιν ζημιῶν συνεπείᾳ προσφάτου προσάραξης εἰς Ἀμπαντάν. Δὲν παρετηρήθησαν ζημιαί.

ΜΑΡΙΑ III : Ἀπὸ Τεκριντάγ, ἀφίχθη εἰς

Ἐσμπτζεργκ τὴν 4ην Μαρτίου με φορτίον ἡλιοσπάρων. Παρετηρήθη καπνὸς ἐξερχόμενος ἐκ τοῦ κύτους Νο. 1, συνεπείᾳ πιθανῆς αὐτοαναφλέξεως τοῦ φορτίου.

ΜΑΡΙΓΩ Φ. : Παρωπλισμένον εἰς Σιγκαπούρην, πλησίον τοῦ δεξαμενοπλοίου «Ἐσσο Καλόρα», ὡς ἐγνώσθη τὰ δύο σκάφη προσέκρουσαν τὸ ἐν ἐπὶ τοῦ ἄλλου τρεῖς — τὴν 10ην, 12ην καὶ 13ην Φεβρουαρίου. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ὑπέστη ἐλαφρὰς ζημίας.

ΜΑΡΛΕΝ : Κατὰ τὴν διάρκειαν φορτώσεως εἰς Μουντανιὰ τὴν 25ην Φεβρουαρίου, ὁ πλοίαρχος διεπίστωσεν ὅτι τὸ σκάφος ἐπέκαθeto τὸ πῦρ βυθοῦ. Με καταλλήλους χειρισμοὺς κατάρωσε νὰ ἀποκολληθῇ τὸ σκάφος, ἀνευ βοηθείας καὶ συνέχισε τὴν φόρτωσιν κανονικῶς.

ΜΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ : Ἐπεθεωρήθη εἰς Ἐσμπτζεργκ τὴν 26ην Φεβρουαρίου διὰ ζημίας ἐκ κακοκαιρίας καὶ ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ προβλήτου εἰς Τεκριντάγ τὸν Ἰανουάριον.

ΜΙΝΕΡΒΑ II : Ἀπὸ Μασσαλίαν διὰ Κωνσταντίναν με 1.000 τόν. μεταλλευμάτων, προσήραξεν τὴν 5ην Μαρτίου εἰς Ἰμρὸς Ἀϊλάντ (Βόσπορος), ἐπὶ βράχων, ὑποστάν ρήγμα καὶ διαρροὴν ἐκ τοῦ κύτους Νο. 1. Ἀνεκλύσθη τὴν 9ην Μαρτίου ὑπὸ τοῦ ρυμουλκοῦ «Ἀλέξανδρος II» βάσει συμφωνητικοῦ Λούδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου, καὶ ἐρρυμολκῆθη εἰς Κωνσταντίναν διὰ προσωρινὰς ἐπισκευῶν.

ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ : Ἀκτινοποιήθη εἰς πλάτος 37.52' βόρειον καὶ μῆκος 15.35' ἀνατολικόν, λόγω διαρροῆς εἰς τὸν δεξιὸν λέβητα. Τὸ ρυμουλκὸν «Μάτσα» ἐσπύετο πρὸς βοήθειαν καὶ ἐρρυμολκῆθη τὸ ἀκυβέρνητον δεξαμενοπλοῖον εἰς Αὐγούσταν τὴν νύκτα τῆς 8ης Μαρτίου.

ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ : Ἀφίχθη εἰς Ντεμεράρα τὴν 25ην Φεβρουαρίου με ζημίας ἐξ ὑπερθερμάνσεως εἰς τὸν κύλινδρον Νο. 1. Ἐτελέσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 4ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Τρίνιταντ.

ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΣ : Τὴν 3ην Μαρτίου προσήραξεν ἐμφορτον εἰς Σαλούμ Μπάρ, πλησίον τοῦ Ντακάρ. Ἀνεκλυθὲν τὴν ἐπομένην ὑπὸ ρυμουλκοῦ ἐπλεύσεν εἰς Μπορντῶ. Δὲν ἐγνώσθη ἐὰν ὑπέστη ζημίας.

ΠΡΑΙΝΤ ΟΦ ΜΩΡΕΑ : Συνεπείᾳ βλάβης τῆς μηχανῆς ἐξώκειλε τὴν 5ην Μαρτίου ἐπὶ βραχέως ἀκτῆς πλησίον τῆς νήσου Σισάργκας, εἰς πλάτος 43.27' βόρειον καὶ μῆκος 08.55' δυτικόν. Κατεκλύσθη τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ σκάφος — τὸ ὅποιον ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος — ὑπέστη κλίσιν 10 μοιρῶν ἀριστερά.

ΠΡΙΑΜΟΣ : Ἀπὸ Νόρφολκ διὰ Ναγκόγια, ἀπέρηθη ἐκρῆξιν εἰς τὸ κύτος Νο. 6 τὴν 5ην Μαρτίου καὶ κατηβύθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του με ἡλαττωμένην ταχύτητα.

SHIP'S LAUNDRY
ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΠΛΥΝΤΗΡΙΑ
"Γ Λ Α Υ Κ Ο Σ"
ΘΕΟΔ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ 69 - ΤΑΜΠΟΥΡΙΑ
ΤΗΛ. 46.12.724
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

τητα. Ἀπωλέσθη ἐν πτερύγιον τῆς ἑλικας.

ΠΥΛΑΡΩ : Συνεκρούσθη εἰς Ἀμβούργον τὴν νύκτα τῆς 3ης Μαρτίου μετὰ τοῦ δρετανικοῦ πλοίου - κοντέινερ «Ἐνκάουντερ Μπαίη». Ἀμφότερα ὑπέστησαν σοβαρὰς ζημίας καὶ θὰ ἐπισκευασθοῦν εἰς Ἀμβούργον.

ΣΑΝΤ ΟΛΓΑ : Ἐπισκευαζόμενον εἰς Μπορλίον διὰ ζημίας ἐκ προσφάτου κακοκαιρίας, ὑπέστη πυρκαϊὰν εἰς τὸν κύτος Νο. 1 τὴν 9ην Μαρτίου. Τὸ πῦρ κατεστάλη συντομῶς. Προεκλήθησαν ἐλαφρὰι ζημιαί.

ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ : Ἀποπλεύσαν ἐκ Ρεσιφ τὴν 21ην Μαρτίου με πλήρες φορτίον μελάσης διὰ Νέαν Ὀρλεάνην, ἀνεμένετο εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ του τὴν ἑσπέραν τῆς 6ης Μαρτίου. Ἐν τούτοις, μετὰ παρέρωσιν διημέρου τὸ σκάφος δὲν εἶχε φθάσει εἰσέτι καὶ ἀπεφασίσθη ἐναερίως ἐρευνᾶ διὰ τὴν ἐξακρίβωσιν τῆς τύχης του. Τὸ σκάφος φέρεται τὴν λιβεριναν σημαίαν καὶ εἶναι ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀλλὰ τὸ πλῆρωμα ἀποτελεῖται ἐξ ἀλλοδαπῶν.

ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ : Συνεκρούσθη ἐξωθὶ τῆς Κων)πόλεως τὴν πρωίαν τῆς 26ης Φεβρουαρίου μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Μόρτιν Κλάουντ». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ἐκτεταμένους ζημίας καὶ ἠγκυροβόλησαν ἐν ἀναμονῇ ἐπιθεώρησεως, μετὰ τὸ πέρας τῆς ὁποίας τὸ «Σίλντερ Κρέστ» ἔλαβε πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοίας καὶ ἀπέπλευσε διὰ Πειραιᾶ πρὸς τέλεισιν μόνιμων ἐπισκευῶν.

ΣΤΕΛΛΑ ΩΚΕΑΝΙΣ : Κατὰ τὴν διάρκειαν κρουαζιέρας, προσήραξεν εἰς Φόρτ ντὲ Φράνς τὴν 24ην Φεβρουαρίου καὶ ἀνεκλύσθη τὴν πρωίαν τῆς ἐπομένης τῇ βοήθειᾳ ρυμουλκοῦ. Ὑπέστη ἐλαφρὰς ζημίας εἰς τὰς ἑλικας. Συνεστήθη δεξαμενισμὸς τοῦ σκάφους εἰς εὐθετον χρόνον.

ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ : Ἀπὸ Μακείο διὰ Μασσαλίαν ἐμφορτον. Τὴν 25ην Φεβρουαρίου ἠγκυροβόλησεν ἐξωθὶ τοῦ λιμένος Βαλένθια με ζημίας ἐκ κακοκαιρίας. Τὴν 27ην εἰσέπλευσεν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα καὶ ἐπεθεωρήθη. Παρετηρήθησαν ρωγμὰι εἰς τὰ ἐξωτερικὰ ἐλάσματα ὡς καὶ διάφοροι ζημιαὶ εἰς τὰς δεξαμενὰς φορτίου. Συνεστήθη ἐκφόρτωσις διὰ περαιτέρω ἐπιθεώρησιν.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ (ναυπηγούμενον εἰς Βέζερ) : Πυρκαϊὰ διαρκείας μίας ὥρας ἐξεργάγη ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν 25ην Φεβρουαρίου. Προεκλήθησαν ζημιαὶ εἰς τὰ ἐνδιατήματα τοῦ πληρώματος.

ΤΕΚΤΩΝ : Ἀποπλεύσαν ἐκ Ρότερνταμ διὰ Περισκὸν Κόλπον τὴν 29ην Φεβρουαρίου, ἐπέστρεψεν εἰς Ρότερνταμ τὴν ἐπομένην δι' ἐπισκευῶν καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν 3ην Μαρτίου.

ΤΙΝΑ Δ. : Συνεκρούσθη εἰς πλάτος 49.10' βόρειον καὶ μῆκος 04.00' δυτικόν μετὰ τοῦ δηζελοπλοίου «Φαίργουιντ» τὴν 26ην Φεβρουαρίου, συνεπείᾳ ὁμίχλης. Ὑπέστη ρήγμα 15 X 7 μέτρων κάτωθι τοῦ καταστρώματος. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς Σαντάντερ τὴν 29ην Φεβρουαρίου διὰ προσωρινὰς ἐπισκευῶν, αἰτίνες ὑπελογίζετο νὰ περατωθοῦν τὴν 10ην Μαρτίου.

ΤΡΟΓΙΑΝ : Προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἀτμοπλοίου «Τσάνκ Κίγκ Βίκτορι» εἰς Κεελάγκ τὴν 19ην Φεβρουαρίου. Ἐζητήθη ἐπιθεώρησις.

ΦΕΡΣΤ ΛΑΙΗΝΤΥ : Συνεκρούσθη εἰς πλάτος 57.59' βόρειον καὶ μῆκος 04.42' δυτικόν μετὰ δανικοῦ ἀλιευτικοῦ, τὴν 1ην Μαρτίου. Ὑπέστη ρήγμα μῆκους ἐνὸς μέτρου εἰς τὰ ἐξωτερικὰ ἐλάσματα εἰς τὸ ὕψος τῆς γραμμῆς φορτώσεως θέρους. Ἡ ζημία ἀποκατεστάθη προσωρινῶς διὰ τοποθετήσεως σιμεντοκιβωτίου.

ΧΑΜΣΙΝ : Ἀφίχθη εἰς Λὰς Πάλμας τὴν 4ην Μαρτίου διὰ προσωρινὰς ἐπισκευῶν εἰς τὸ πηδάλιον, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἀπέπλευσε τὴν 9ην Μαρτίου διὰ Μασσαλίαν ὅπου θὰ τελεσθοῦν μόνιμοι ἐπισκευαί.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ : Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου τὴν 2αν Μαρτίου τὸ σκάφος κατηβύνητο εἰς Σιγκαπούρην δι' ἐπιθεώρησιν ζημιῶν ἐκ κακοκαιρίας καὶ προσάραξης, τὰς ὁποίας ὑπέστη κατὰ τὸν μῆνα Ἰανουάριον.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περισσότεροι αϊ ναυλώσεις δια φορτία γαιανθράκων και ζαχαρώδους, εντονότερος ο ρυθμός της ζήτησης τονών δια χρονοναυλώσεων, με βελτιωμένους εις τινες περιπτώσεις ναυλούς, ολιγότερα όμως τα φορτία δημητριακών από τον νευραλγικόν τομέα της Β. Αμερικής, όπου και είναι εϊσέτι συσσωρευμένοι τοννάς υπέρ την ζήτησιν, εν άναμονή του τερματισμού των λιμενεργατικών άνωμαλιών. Ναύλοι χαμηλοί, περί τα γνωστά κατώτατα επίπεδα κινούμενοι.

Αυτή υπήρξεν η έν συντομία εικών του δεκαπενθήμερου της ναυλαγοράς. Καί η Ναυτιλία βραχυπροθέσμως μεν επηρεάζεται από την υπερπροσφοράν χωρητικότητας —μπάλκ κάρριερς κυρίως— εις όλα τα κέντρα φορτώσεων —την Β. Αμερικήν και την Αυστραλίαν ιδιαιτέρως— μακροπροθέσμως δέ από την συνεχιζόμενη ύφεσιν της Ιαπωνικής Οικονομίας, της οποίας ύφέσεις οι μεν κυβερνητικοί παράγοντες του Τόκιο προβλέπουν την διάρκειαν μέχρι του φθινοπώρου, οι δέ παραγωγικοί κύκλοι της Ιαπωνίας τουλάχιστον μέχρι λήξεως του έτους, ίσως και πέραν αυτού. Όσον αφορά την Εύρώπην, παρά τας πιθανότητας ελαφράς εϊσέτι πτώσεως της οικονομικής δραστηριότητας, η βιομηχανική παραγωγή φαίνεται να έχη προσπεράση το χαμηλότερον σημείον.

Εν τώ μεταξύ άθρόον το τοννάς εξέρχεται των ναυπηγικών έσχαρών επιτεινόμενης ούτω της υπερπροσφοράς χωρητικότητας και δη εις σκάφη μεγάλα. Αρκεί να σημειωθή ότι κατά το 1971 καθεικλύθησαν παγκοσμίως μπάλκ κάρριερς και μικτά 8.515.762 τόν. γκρός, με αύξησιν έναντι του προηγούμενου έτους κατά 2,5 περίπου εκατ. τόν. γκρός. Είς 4.173.660 τόν. γκρός ανήλθον αϊ καθελκύσεις των ξηρού φορτίου σκαφών (1.053.637 τόν. τα πλοία κοντεϊνέρς), με αύξησιν κατά ήμισιν εκατομ. τόν. έναντι του 1970.

Και το τοννάς αύξάνεται δυσαναλόγως προς την εις ξηρά φορτία αύξησιν των μεταφορών. Αϊ προβλέψεις, δηλαδή, διαγράφουν κατάστασιν δύσκολον εις την ναυλαγοράν των τράμπς, συνεχιζόμενη μέχρις ότου η παγκόσμιος Οικονομία κινουμένη επί ύψηλότερων επιπέδων, έμφανισή μεταφορικής ανάγκας μεγαλυτέρας.

Η κίνησις του α' δεκαπενθήμερου του Μαρτίου κατά τομείς ειχεν έν συντομία ως κάτωθι :

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ : Ασαφής εϊσέτι η κατάστασις όσον αφορά την όριστική έπιλύσιν των λιμενεργατικών άνωμαλιών εις τους λιμένας Ατλαντικού. Έλάχιστα αϊ ναυλώσεις δια σιτηρά. Από τον Μισισσιππή δια Ρότερνταμ 44.000 τόν. (2.202.217 κ.π.) δολ. 2,88½ τους 49 πόδας φίστ (Απρίλ.) και δια Γένοβαν δολ. 4,60 φίο. Από Κόλπον δια Καραάτι 37.000 τόν. δολ. 10,20 γκρός τέρμς (Μάρτιον). Διά Μπιλμπόα 20.000 τ. δολ. 4,35 έλ. εκφόρτ. (Μάρτ.). Δι' Αλγέριον

14.000 τόν. δολ. 7 με 1.000 τόν. έλευθ. εκφ. (Μάρτ.). Διά Ν. Κορέαν δολ. 6,35 με 1.000 τόν. έλ. εκφόρτ. Διά το Κόντινεντ 23.500 τ. (άραβόσιτος) 92.500 φίστ (Μάρτ.). Δι' Αμστερνταμ 24.200 τόν. δολ. 3,10 φίστ (Μάρτιον). Από Χιούστον δια Ρότερνταμ δολ. 3, 15. Δι' Ιαπωνίαν (Ιαπωνικόν σκάφος) 24.000 τόν. δολ. 4,50 με 5.000 τόν. έλ. εκφ. (Απρίλ.). Διά Μπαντάρ Σαπούρ 12.000 τ. δολ. 11,50 φίος, με 2.000 τόν. φόρτωσιν και 2.000 τόν. εκφόρτωσιν (Μάρτ. - Απρίλ.).

Από το Νόρδερν Ρέιντς δια γερμανικούς λιμένας Βορ. Θαλάσσης 18.000 τόν. δολ. 2,90 φίστ (Μάρτ.). Διά Φορμόζαν 13.000 τόν. δολ. 8, με 1.500 τόν. έλ. εκφόρτ. (Μάρτιον). Δι' Ιαπωνίαν επίσης δολ. 8. Από Σικάγον, με συμπλήρωσιν Αγ. Λαυρέντιον δι' Ιαπωνίαν 10.000 τόν. δολ. 9,50 και συμπλήρωσιν 14.000 τόν. δολ. 5, με 2.500 τόν. έλ. εκφόρτ. άρχας Μαΐου.

Γαιάνθρακες : Βελτιωμένη η ζήτησις. Από Χάμπτον Ρόδς δια Μπρίστολ Τσάνελ δολ. 3,50 (Μάρτ.). Διά Λισσαβώνα δολ. 2,25, φορτίον 30.000 τόν. έλ. εκφόρτ. Διά την Ιαπωνίαν δολ. 3,50 έλ. εκφόρτ. (Μάϊον). Διά Λισσαβώνα δολ. 2,25 φίο (Μάρτ.).

Παλαίο σίδηρα : Από Νόρδερν Ρέιντς δι' Ιαπωνίαν 22.000 τόν. δολ. 6,80 φίο (Μάρτ.). Από Λός Άντζελες δια Πουσαν δολ. 7,25 φίο (Μάρτ.).

Από το Πλέϊτ μικρά η κίνησις. Όχι άνω του Σάν Λορέντζο δια το Κόντινεντ δολ. 5,30 (53 πόδ.) έλ. εκφόρτ. (Μάρτ.). Από Μάρ ντελ Πλάτα, με συμπλήρωσιν Μπουένος Άϊρες δια Δυτ. Ιταλίαν 18.500 τόν. δολ. 5,30 (Μάρτιον).

Κίνησις ζωηρά ναυλώσεων δια ζάχαριν από την Βραζιλίαν, λόγω άγοράς 100 χιλ τόν. από την Κίνα. Από Σάντος δια Κίνα ζάχαρις εις σάκκους δολ. 11,75 - 12,75 φίος 750 - 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν (Μάρτ.). Από Ρεσίφε δια Β. Αμερικήν (Ατλαντικόν) δολ. 5,85 φίστ Μαΐον και 6 - 6,25 δολ. (Μάρτ. - Απρίλ.). Διά την Ιαπωνίαν δολ. 9,40 και 9,75, όψιν Καζαμπλάνκαν δολ. 8, 75, Κόντινεντ δολ. 9,50, Μαύρην Θάλασσαν δολ. 10,50 φίο (Μάρτ.).

Μετάλλευτα από Τουμπάραιο δια Δουνκέρκην 70.000 τόν. δολ. 2,10 φίο (Μάρτ. - Απρίλ.).

ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ : Σιτηρά από Βανκούβερ δια Μανίλαν 21.000 τόν. δολ. 7,10 έλ. εκφόρτ. (Μάρτ.). Διά Ρότερνταμ έλαιόσποροι 26.000 τόν. δολ. 177.500 κατ' άποκοπήν φίστ (Μάρτ.). Από άμερικαν. λιμένας δια Ν. Κορέαν μέρος φορτίου 5.000 τόν. δολ. 6, με 1.000 τόν. έλ. εκφόρτ. Διά Καραάτι τάνκερ 27.000 τόν. δολ. 10,05 γκρός τέρμς (Μάρτ.). Φορτίον 24.000 τόν. δια Ν. Κορέαν δολ. 6,75 με 1.000 τόν. έλ. εκφόρτ. Από Βανκούβερ λιπάσματα δι' άνατολ. άκτίν Ινδίας λίρ. 3,30 - 3,50 με 8.000 - 1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν (Απρ. - Μαΐον).

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ : Ό τομείς όστις ένεφάνισε κίνησιν καλήν και ναύλους βελτιωμένους πως, λόγω έλλείψεως έπαρκούς τοννάς. Σιτηρά από Φρημάντλ και Νιουκάστλ δια Τίλμπουρ 40.000 τόν. λίρ. 3, με 5.000 τόν. γκρός φόρτωσιν και 6.000 τόν. έλ. εκφόρτωσιν (Μάρτ. - Απρ.). Από Σίδνεϋ δια Βηρυττόν λίρ. 3 έλ. εκφόρτ. Από Γκηλόγκ δι' Αμβούργον 34.991 τόν. σίτου λίρ. 3, με 5.000 τόν. γκρός και 2.000 τόν. έλ. εκφόρτ. (Απρ.). Γαιάνθρακες από Χέϋ Πόιντ δια Δουνκέρκην δολ. 3,50 φίο (Απρ.). Από Δυτ. Αυστραλίαν δια Ναχόντκα κριθή 25.000 τόν. δολ. 7,50 (Απρίλ.). Από Γλάδστον δια Φερντέϋλ 35.000 τόν. αλουμίνας δολ. 3 φίο (Απρίλ.). Από Λορέντζο Μάρκες δια Λονδίον η Λίδερπουλ ζάχαρις 14.000 τόν. λίρ. 3,45 φίστ (Μάρτ. - Απρίλ.). Διά Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 9,50 φίο (Μάρτ.). Από Ακαμπα δια Δυτ. άκτίν Ινδίας φασάτα λίρ. 2,05 με 3.500 - 650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν (Μάρτ. - Απρίλ.).

Από το Κόντινεντ κριθή δια Κωνσταντιζαν δολ. 4,25 φίο (Μάρτιον).

ΤΑΙΛΑΝ ΤΣΑΡΤΕΡΣ : Ό τομείς ό κατ' έξοχήν επιδείξας ζωηρότητα ίκανοποιητικήν και μισθώματα βελτιωμένα πως. Ναυλώσεις δια ταξίδια. Φρήντομ έπληρώθη δια κυκλικόν ταξίδιον Ιαπωνίας - Νοτίου Αφρικής δολ. 1.920 ήμερησίως. Έτερον εκλείσθη δια ταξίδια Ιαπωνίας - Αμερικής δολ. 4,05 πλέον 600 δολ. υπερωρίας μηνιαίως. Σκάφος 14.600 τόν. (14½ μιλ.) έπληρώθη δια ταξίδιον Περού - Κίνας δολ. 1.975. Διά 9 - 11½ μήνας σκάφος 21.815 τόν. από Ιανουάρ. 1973 δολ. 2,92.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΟΙΩΝ

Κίνησις όπωσδήποτε ζωηρά εις ναυλώσεις κατά το α' 10ήμερον του Μαρτίου, πλην οι πληρωθέντες ναύλοι ήσαν κατώτεροι. Η πίεσις των προσφερομένων προς ύπωναύλων σκαφών εξακολουθεί ισχυρά εις όλους τους τομείς της ναυλαγοράς. Ό παραπλισμός ύπεδεικνύετο ως η μόνη διέξοδος. Από τον Περσικόν Κόλπον τα 22½ - 45 του Γουερλντισκέϊλ έπληρώνοντο αναλόγως μεγέθους σκάφους. Τα 22½ είναι ο χαμηλότερος δια το 1972 πληρωθείς ναύλος, έναντι των 17½ του 1971 και Ιούλιον δια τάνκερς μαμμούθ. Υπελογίζετο ότι έπτά τοιαύτα σκάφη θα προσεφέροντο μέχρι της 25ης Απριλίου.

Διά την Ιαπωνίαν οι ναύλοι από τον Περσικόν εκυμαίνοντο αναλόγως μεγέθους μεταξύ W 30 (δύο συνεχή ταξίδια (Μαΐου) σκάφος 100 χιλ. τόνων) και W 52½ δια μικρά σκάφη. Διά την Τουρκίαν από τον Περσικόν W 27½ εις σκάφος 100 χιλ. τόν.

Ενδομεσογειακά ταξίδια W 65 εις μικρά σκάφη.

Από την Καραϊβικήν δια Β. Αμερικήν W 75 - 67½. Υπερατλαντικά W 50. Χρονοναυλώσεις δέν έγνώσθησαν.

Σταθερωτέρα, πάντως, η ναυλαγορά ένεφανίζετο.

FEDERAL STORES LTD.

SHIPCHANDLERS

TO AVOID CONFUSION:

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

GENERAL SUPPLIES & TRANSIT REPRESENTATIONS IMPORT-EXPORT

ADDRESS: CALLE ZABALA 1574

MONTEVIDEO-URUGUAY

TELEGRAMS: "FEDERAL" - MONTEVIDEO

TELEPHONES: (98 30 50 - 98 73 12

(NIGHT: 98 43 82

TELEX: CX 782 FEDERAL MONTEVIDEO

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΤΕ Ν. Α.: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως Χάιτερας) 29.250 τόν. (1.580.000 κ.π.) γεννημάτων Μαύρων Θαλάσσιων δολ. 147.000 όφιόν Κόλπον δολ. 162.000 όφιόν με 2.000 τόν. εκφόρτωσιν, Μαρτίου 6-20.

ΜΠΑΖΙΑ III (λιβ.): Μισισσιππή 29.000 τόν. (1.480.116 κ.π.) γεωργικών προϊόντων Ρόττερνταμ και ή 'Αμβούργον, άνω τόν. 3.500 τόν. όρυζης εις τή δολ. 110.000 όφιόν, Μαρτίου 20-31.

ΑΔΕΛΦΟΙ (λιβ.): Βαλτιμόρην 12.000 τόν. κακ Σαχούτο δολ. 4,45 όφιόν με 2.000 τόν. εκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-20.

ΑΔΑΜΑΣ: Λιμένας Κόλπον 14.000 τόν. γεννημάτων Δανία δολ. 4,75 όφιόν με 3.000 τόν. εκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-25.

ΣΤΕΛΛΑ: Χόγσουελ 5.000 τόν. λιπασμάτων Ρίο Χάινα δολ. 5,25 όφιόν με 2.500)800 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον.

ΑΚΟΥΑ (λιβ.): Χάμπτον ρόδες 45.000 τόν. γαιανόρρακων 'Ανδέρσαν - 'Αμβούργον ρεϊνίτζ δολ. 2,15 έλ. εκφορτωτικών, Μαρτίου 1-7.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιβ.): Χάμπτον ρόδες 16.000 τόν. γαιανόρρακων Μπρένκενχτ δολ. 4 έλευθ. εκφορτωτικών με 4.000 τόν. εκφορτωσιν, Μαρτίου 4-14.

ΑΚΟΥΑΦΑΙΘΟ (λιβ.): Μομπιλ 17.000 τόν. γεννημάτων 'Αμβούργον δολ. 3,40 όφιόν Μαρτίου 3-7 έλ. συνδρασμό με ταξιδιον από Μομπιλ 22.211 τόν. (1.088.372 κ.π.) φορτίου γεννημάτων 'Αμβούργον και ή Βρέμην δολ. 72.185, έλν Βρέμην δολ. 4. 300 έξτρα όφιόν, Μαρτίου 8-15.

ΜΑΪΡΗ: Μισισσιππήν 33.500 τόν. γεννημάτων Μαύρων Θαλάσσιων δολ. 5,50 με 2.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μαρτίου 6-10.

ΑΜΕΘΥΣΤ: 'Αμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως Χάιτερας) 13.000 τόν. γεννημάτων Ταϊδόν δολ. 8 με 1.500 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μαρτ. 8-13.

ΚΥΘΟΣ (λιβ.): Λιμένας Κόλπον 20.000 τόν. γεννημάτων Μπαλμπίτα δολ. 4,35 έλ. εκφορτωτικών, Μαρτίου 8-15.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Λιμένας Κόλπον 14.000 τόν. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 7 με 1.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μαρτίου 11-24.

ΝΟΡΘ ΧΑ-Ι-ΝΕΣ: Μισισσιππή 20.000 τόν. γεννημάτων Γένωδαν δολ. 4,60 όφιόν με 2.000 τόν. εκφορτωσιν, Μαρτίου 15-27.

ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ: Κόρπους Κρίστι 20.000 τ. άλουμινίας (μέρος φορτίου) Μπαϊ Κομύ δολ. 5 όφιόν, Μαρτίου 6.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I.: Λιμένας Κόλπον 24.200 τόν. γεννημάτων 'Αμπερτομ δολ. 3,10 όφιόν, Μαρτίου 13-21.

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Λιμένας Κόλπον 12.000 τόν. όρυζης Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 11,50 όφιόν με 2.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 27 - 'Απριλίου 17.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ: Μομπιλ 20.000 τόν. γαιανόρρακων Σάντος δολ. 6,25 με 3.000 τόν. φόμπ φορτωσιν, 1.300 τόν. εκφόρτωσιν εις τή 60 σέντς, Μαρτίου 8-12.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιβ.): Λιμένας Κόλπον 37.000 τ. σίτου Καράτσι δολ. 10,20 γκρός τέμς, Μαρτίου 10-23.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν): Λιμένας Κόλπον 13.000 τόν. σίτου Καράτσι δολ. 10,20 γκρός τέμς, Μαρτίου 18-23.

ΣΤΥΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ: Τάμπαν 4.330 τόν. παλαισισιδήρων Λά Γκουαίραν δολ. 7,50 όφιόν, Μάρτιον.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ: 'Αράγιαν 14.000 τόν. έλατος Νέαν 'Υόρκην δολ. 2,85 όφιόν με 3.000)5.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Φεβρουαρίου 28 - Μαρτίου 8.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ-Υ. (λιβ.): Ουχί βαρειότερον του Σάν Λορέντζο με συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αϊρες 11.500 τόν. φορτίου (55 πόν.) 'Ανδέρσαν - 'Αμβούργον ρεϊνίτζ δολ. 5,80, όφιόν Ρόττερνταμ - Γιορμπορτ δολ. 5,65 έλ. εκφορτωτικών με 2.000)3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 13-20.

ΘΩΜΑΣ Κ. (λιβ.): Σαλόνερν 20.000 τόν. χαχάρως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 5 όφιόν με 1.000)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 31 - 'Απριλίου 15.

ΝΤΟΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (εις τήμ τσάρτερ): Μόρ νιέλ Πλάτα με συμπλήρωσιν Μπαχίαν Μπλάνκαν ή Μπουένος 'Αϊρες 18.500 τόν. φορτίου (49 π.) δυτ. 'Ιταλιαν δολ. 5,30 ένα λιμένα εκφορτώσεως δολ. 5,55 δυτ. έλ. εκφορτωτικών με 2.000)3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 15-25.

ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κ.): 'Ενα-δύο λιμένας Περού 5.000 τόν. ιχθυολώνων (84 π.) Μπαντάρ 'Αμπας δολ. 26 λάινερ τέμς φορτώσεως, 750 τόν. έλ. εκφορτώσεως, Μαρτίου 20 - 'Απριλίου 7.

Σ. και Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Σάντος 12.500 τόν. χαχάρως εις σάκους Κίναν δολ. 12,75 όφιόν με 750)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 15-25.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ: Σάντος 13.000 τόν. χαχάρως εις σάκους Κίναν δολ. 12,75, δολ. 12,50 13.600 τόν δολ. 12,25, 14.600 τόν. όφιόν με 750)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 15-30.

ΑΣΠΙΔΟΣ: Μπουενοςεντούρα 12.000 τόν. χαχάρως

ρεϊως 'Ιαπωνίαν δολ. 9,40 όφιόν με 700)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-20.

ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΗΓΚΑ (λιβ.): Μασέιο ή Ρεσίφε 22.000 τόν. χαχάρως άμερικαν. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπον δολ. 6 όφιόν με 750)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, έξτρα ασφάλιστρα εις βάρος πλοιοκτητών, 'Απριλίου 15 - Μαΐου 10.

ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (λιβ.): Μασέιο ή Ρεσίφε 13.200 τόν. χαχάρως Τόκιο - Χακάτα ρεϊνίτζ δολ. 9,75 όφιόν Μαλαισιαν, Σιγκαπούρη, Νότιον Κορέαν δολ. 10,50 Καζομπλάνκαν δολ. 8,75, 'Ανδέρσαν - 'Αμβούργον ρεϊνίτζ δολ. 9,50, 'Αγγλιαν δολ. 10,25, ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης δολ. 11,25, Βαλτικην δολ. 10,50 όφιόν, Μαρτίου 18-28.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΙΚΟΥ

ΑΚΟΥΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (λιβ.): Καλιφόρνια 40.000 τ. κακ πετρελαίου 'Ολλανδιαν δολ. 4,75 όφιόν, Μαρτίου 5-15.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ: 'Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 15.000 τόν. σίτου Μαντζανίλλο δολ. 5,25 με 1.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μάρτιον.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λιβ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 24.000 τόν. σίτου Νότιον Κορέαν δολ. 6,50 με 1.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μαρτίου 10-31.

ΒΕΝΘΙΣΚΙΜΗ: Βαγκούδερ 21.000 τόν. γεννημάτων Μανίλαν δολ. 7,10 έλ. εκφορτωτικών με 1.000 τόν. εκφορτωσιν, Μαρτίου 10-25.

ΚΡΙΟΣ: Βαγκούδερ 26.000 τόν. (1.276.000 κ.π.) φορτίου σπόρων χύμα Ρόττερνταμ δολ. 177.500, όφιόν 'Ανδέρσαν δολ. 181.500 όφιόν, Μαρτίου 10-15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ (λιβ.): 'Αμερικ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 24.000 τόν. σίτου Νότιον Κορέαν δολ. 6,75 με 1.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μαρτίου 20-27.

ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ: Βαγκούδερ 15.000 τόν. ύδροχλωρικής πτώσεως άνατολ. άκτν 'Ινδίας λίρας 3,50 όφιόν δυτ. άκτν λίρας 3,62½ όφιόν με 8.000)1.000 τ. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 15 - Μαΐου 5.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: Βαγκούδερ 11 - 12.000 τ. κριθής Ληθ δολ. 11 όφιόν με 3.000 τόν. εκφορτωσιν, Μάρτιον - 'Απρίλιον.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

ΣΠΑΡΤΑ (λιβ.): Ρόττερνταμ 14.000 τόν. κριθής Κωνσταντιαν δολ. 4,25 όφιόν με 2.000)3.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 10-18.

ΣΟΦΙΑ (λιβ.): 'Ανδέρσαν 17.000 τόν. όφιόν 22.000 τόν. χάλυδος άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βο-

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΙΤΩΛΙΑ: Δυτ. Αυστραλιαν 20.000 τόν. κριθής Ναγκόντα δολ. 7,75, με 1.000 τόν. εκφορτωσιν, Φρημαντλ 1.500, 1.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, Μαρτίου 15-30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Καρρά): Κουίνα 35.000 τόν. άλουμινίας Βαγκούδερ δολ. 3,50 όφιόν, Μαρτίου 24 - 'Απριλίου 4.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (λιβ.): όφιόν «ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.): Βομβόρν 14.000 τόν. χαχάρως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπον δολ. 10 όφιόν με 800)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 10-25.

ΑΝΔΡΟΣ Α-Ι-ΛΑΝΤ (λιβ.): Γκηλόγκ 34.991 τ. σίτου 'Αμβούργον λίρας 3 με 5.000 τόν. γκρός φορτωσιν, 2.000 τόν. έλ. εκφορτωσιν, 'Απριλ. 15-28.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΑΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΝΟΡΘ ΧΑ-Ι-ΝΕΣ: Σάντο Ντεμίγκο 12.600 τόν. χαχάρως λιμένας Κόλπον δολ. 3,27½ όφιόν με 750)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 6-15.

ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ: Πουνταρέας 8.000 τόν. χαχάρως όφιόν πλήρες φορτίον 12.000 τόν. λιμένας Κόλπου δολ. 6,50, όφιόν 'Ατλαντικού δολ. 7 όφιόν με 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 9-20.

ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΓΚΚ: 'Ακάμπα 12.000 τόν. φασάτων δυτ. άκτν 'Ινδίας λίρας 2,05, όφιόν άνατολ. άκτν λίρας 2,17½ όφιόν άνατολ. άκτν λίρας 2,12½ με 3.500)650 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 24 - 'Απριλίου 8.

ΦΡΟΣΝ Κ.: Δομινικανήν Δημοκρατίαν 12.000 τόν. χαχάρως άμερικ. λιμένας 'Ατλαντικού δολ. 3,85, όφιόν λιμένας Κόλπον δολ. 3,35 όφιόν με 700)1.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μάρτιον.

ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ (λιβ.): Λά Παϊς 2.670 τόν. κριθής ζυθοποιίας Μπαίλκαν δολ. 9,25 όφιόν με 1.000)1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαρτίου 18-25.

ΔΕΛΦΟΙ (λιβ.): Λορέντζο Μακίς 12.000 τόν. χαχάρως Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 9,50 όφιόν, Μάρτιον.

ΑΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΒΑΣΙΑ: 4.860 τόν. (1.228.330 κ.π. 14 μίλ. 19 τόν. φιούελ διλ πλόν 2-3 τόν. νηζελ διλ) δολ. 1.200 ήμερησίως, παράδοσις άμερικ. λιμένας Κόλπον Μαρτίου 4-12, επαναπαράδοσις Μεσόγειον ουχί άνατολικότερον του Πειραιός.

ΧΙΑΝ Α-Ι-ΛΑΝΤ: 14.939 τόν. (676.079 κ.π. 13½ μίλ. 18 τόν. φιούελ διλ και 1½ τόν. νηζελ διλ) δολ. 1.600 ήμερησίως, παράδοσις Φεβρουα-

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. έ.ά.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργούντα τμήματα:

- 1) Πλήρη Φροντιστήρια Πλοίαρχων Α—Β—Γ
- 2) Πλήρη Φροντιστήρια Ραδιοηλεκτρογραφτών
- 3) Σχολή Ραντάρ Γυροπυξιδών
- 4) Τμήμα φορτώσεως - Εύσταθείας

ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

• Διά την έπιτυχίαν καί οικονομίαν σας, χρόνου καί χρημάτων, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

- α) Τά φροντιστηριακά σας μαθήματα και
 - β) Τήν παρακολούθησιν τής Σχολής Ραντάρ - Γυροπυξιδών
- Τò κύρος του έπιτελείου τών συνεργατών μας εξασφαλίζει κατάρτισιν καί έπιτυχίαν.

Πληροφορία - 'Εγγραφαί:

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

ρίου 28 - Μαρτίου 1, επαναπαράδοσης Ρεσίφε - Παρανάγκουα ρεϊντζ.

ΓΛΑΥΚΟΣ (λιβ.): 28.687 τόν. (1.307.345 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.90, ταξίδια 10-12 μηνών παράδοσης τάλως Μαρτίου - 'Απριλίου.

ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ (νεότουκτον): 15.180 τόν. (1.16 μιλ. 29-30 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.600 ημερησίως πλέον δολ. 600 μηνιαίως δι' υπερωρίας ταξίδια 6 μηνών, παράδοσης εκ τόν ναυπηγε.ων της Βρέμης Μαρτίου 1-15 όφιών έτερα ταξίδια τριών μηνών.

ΑΓΑΠΗ: 14.946 τόν. (1.16 μιλ. 29-30 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.600 ημερησίως, παράδοσης 'Αμδέρσαν ή Ρότερνταμ Μαρτίου 18-30, επαναπαράδοσης 'Ινδιαν - Μπούρμα ρεϊντζ.

ΜΑΝΗ (λιβ.): 15.730 τόν. (1.184.664 κ.π. 14½ μιλ. 48 τόν. φιούελ οίλ) δολ. 3, παράδοσης 'Ιαπωνίαν άρχας Μαρτίου, επαναπαράδοσης Μεσόγειον - Μαύρη Θάλασσα.

ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ (λιβ. εις τσίμ τσάρτερ): 28.639 τόν. (1.184.664 κ.π. 15½ μιλ. 35 τόν. φιούελ οίλ 1½-2 τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 2.325 ημερησίως παράδοσης Μοριουγκό Μαρτίου 28 - 'Απριλίου 14, όφιών δολ. 2.500 παράδοσης 'Απριλίου 1-14, επαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ: 15.436 τόν. (1.702.000 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούελ οίλ και 1 τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.380 ημερησίως, όφιών κυκλικόν ταξίδιον δολ. 1.425 ημερησίως, παράδοσης Γενόβας - Νεάπολιν ρεϊντζ Μαρτίου 2-6, επαναπαράδοσης Περού.

ΝΕΣΤΟΣ (λιβ.): 26.160 τόν. (1.037.000 κ.π. 15½ μιλ. 60 τόν. φιούελ οίλ) δολ. 1.500 ημερησίως, παράδοσης Μπόστον Μαρτίου 1-8, επαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, άμερ. λιμένας δυτικής άκτής 'Ατλαντικού, Κόλπον μέσφ Ρίβερ Πλέιτ.

ΣΥΡΙ (λιβ.): 15.042 τόν. (1.699.000 κ.π. 13½-14 μιλ. 19-20 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 3,45 πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας παράδοσης Τόκιο - Χακάτα ρεϊντζ Μαρτίου 20 - 'Απριλίου 5, επαναπαράδοσης Μόζι - Τόκιο ρεϊντζ, έν κυκλικόν ταξίδιον Αυστραλίας.

ΕΣΞΕΞ (λιβ.): 7.000 τόν. (1.434.000 κ.π. 16-16½ μιλ. 21-22 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.175 ημερησίως, παράδοσης Κοσίν μέσφ Μαρτίου, επαναπαράδοσης Μεσόγειον.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ: 42.127 τόν. (1.851.283 κ.π. 15 μιλ. 45 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1,65, έν κυκλικόν ταξίδιον Τουμπάρα - Βιτάρια παράδοσης διαπλέοντας Γιβραλτάρ Μάρτιν - 'Απριλίου, επαναπαράδοσης 'Ερεκλί (Μαύρη Θάλασσα).

ΣΚΑΠΟΥ-Ι-ΝΤ (SI)14: δολ. 3,85, παράδοσης Ταϊβάν Μαρτίου 20-31, επαναπαράδοσης Μεγάλης Αίμνας.

ΟΞΕΑΝΙΚ: 15.716 τόν. (1.750.000 κ.π. 15 μιλ. 25 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.720 ημερησίως, παράδοσης Κρίστομαλ Μαρτίου 5-10, επαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν - Σιγκαπούρη ρεϊντζ.

ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ: 16.130 τόν. (1.739.000 κ.π. 13½ μιλ. 19 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.550 ημερησίως πλέον δολ. 600 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης διαπλέοντας Νέαν 'Υόρκην Μαρτίου 5-9, επαναπαράδοσης Ταϊβάν.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: 13.164 τ. (1.600.000 κ.π. 14-14½ μιλ. 20 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.740 ημερησίως πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Νότιον 'Ιαπωνίαν Μαρτίου 16-24, επαναπαράδοσης Μπόστον - Γκαλδσταν ρεϊντζ.

ΣΤΡΥΜΩΝ (λιβ.): 28.699 τόν. (1.151.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούελ οίλ και 2 τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 2,40, ταξίδια 2-5 μηνών, παράδοσης

διαπλέοντας Μπόσταν Μαρτίου 19-25, επαναπαράδοσης Μπόστον - Γκαλδσταν ρεϊντζ ή Βαγκούβερ - 'Ενσάνατα ρεϊντζ.

ΛΑΙΚΗ Ι. Π.: 16.800 τόν. (1.780.000 κ.π. 17 μιλ. 35 τόν. φιούελ οίλ) δολ. 1.800 ημερησίως, παράδοσης 'Αμδούργον Μαρτίου 20, έν κυκλικόν ταξίδιον Βορείου 'Ατλαντικού.

ΙΩΝ: 16.800 τόν. (1.780.000 κ.π. 17-17½ μιλ. 32 τόν. φιούελ οίλ και 2 τόν. νηζέλ οίλ) λίρας 725 ημερησίως, παράδοσης 'Αμδέρσαν Μαρτίου 15, επαναπαράδοσης Περισκόν Κόλπον.

ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ: 14.825 τόν. (1.702.000 κ.π. 15 μιλ. 26 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) λίρας 520 ημερησίως, παράδοσης Λίβερπουλ Μαρτίου 20, επαναπαράδοσης Κέιπ Τάουν - Νηπείρα ρεϊντζ.

ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ: 15.184 τόν. (1.684.905 κ.π. 14½ μιλ. 25 τόν. φιούελ οίλ και 1 τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.400 ημερησίως, παράδοσης 'Αμδέρσαν Μαρτίου 15, επαναπαράδοσης Δυτ. 'Ινδίες.

ΑΝΔΡΙΩΓΗΣ: 13.430 τόν. (1.605.000 κ.π. 13-13½ μιλ. 17-18 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.400 ημερησίως, παράδοσης Κρίστομαλ Μαρτίου 11-15, επαναπαράδοσης Κόντινεντ μέσφ Δυτ. άκτής Κεντρικής 'Αμερικής.

ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ (λιβ.): 12.640 τόν. (1.559.000 κ.π. 13-13½ μιλ. 18-19 τόν. φιούελ οίλ και 1-1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.575 ημερησίως, πλέον δολ. 550 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης Σιγκαπούρη Μαρτίου 20-27, επαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ μέσφ ΗΠΑ.

ΝΕΠΤΟΥΝ (λιβ.): 27.932 τόν. (1.139.000 κ.π. 15-15½ μιλ. 34-36 τόν. φιούελ οίλ και 2 τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 2,70, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 'Απριλίου 15-30, επαναπαράδοσης άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού, δολ. 3,20 εάν επαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΣΙΑΣ (φρήτομ 13½ μιλ.): δολ. 4,05 πλέον δολ. 600 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσης όταν και όπου είναι έτοιμον Νότιον 'Ιαπωνίαν Μαρτίου 20-30, επαναπαράδοσης λιμένας Κόλπου - 'Ατλαντικού ούχι Βορείοτερον του Μπόστον.

ΘΕΟΔΩΧΟΣ: 15.834 τόν. (1.735.000 κ.π. 14 μιλ. 44 τόν. φιούελ οίλ) δολ. 1.475 ημερησίως, παράδοσης Σιγκαπούρη 'Απριλίου 1-30, επαναπαράδοσης 'Αμδέρσαν - 'Αμδούργον ρεϊντζ.

ΑΡΑΝ: 14.931 τόν. (1.699.000 κ.π. 13½ μιλ. 18 τόν. φιούελ οίλ και 1½ τόν. νηζέλ οίλ) δολ. 1.920 ημερησίως, πλέον δολ. 750 μηνιαίως δι' υπερωρίας έν κυκλικόν ταξίδιον Νοτιοανατολικής 'Αφρικής, παράδοσης όταν και όπου είναι έτοιμον Τόκιο Μπαίη - Χακάτα ρεϊντζ Μαρτίου 21-31, επαναπαράδοσης Νότιον 'Ιαπωνίαν.

ΤΑ ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΠΛΕΙΟΝΗ (λιβ.): 'Αγγλίαν, Κόντινεντ άκτοπλοικόν ταξίδιον 18.000 τόν. Γουόρντσκεϊλ 100, Μαρτίου 1.

ΝΤΟΒΕΡ (λιβ.): Καραϊβικήν 24.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού, Κόλπον, Δυτ. άκτθν Νότιου 'Αμερικής, Γουόρντσκεϊλ 70, Μαρτίου 5.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (λιβ.): Καραϊβικήν 18.000 τόν. καθορά άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού, άνατολικής άκτής Καναδά, Γουόρντσκεϊλ 80 Μαρτίου 2 και έν συνεχεία από Πόιτ Τάπερ δι' άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 60.

ΦΟΙΝΙΞ I (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο Γουόρντσκεϊλ 87½ Μαρτίου 6.

ΑΙΘΑΛΗ (λιβ.): 'Αμδέρσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστέρταμ 19.000 τόν. γαλλικούς λιμένας 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 85, Μαρτίου 3.

ΕΚΟΥ-Ι-ΤΥ (λιβ.): Καραϊβικήν 24.500 τόν. άμερ.

ρικ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείας Χάττερς) Γουόρντσκεϊλ 63, Μαρτίου 2.

Α-Ι-ΝΤΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείας Χάττερς) Γουόρντσκεϊλ 60, Μαρτίου 3.

ΤΗΛΕΓΟΝΟΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 15.500 τόν. άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 70, έτοιμος φόρτωσις.

ΝΙΝΦΕΟ (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 70, Μαρτίου 5.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 34.000 τόν., μέρς φορτίου, 'Ιαπωνίαν Γουόρντσκεϊλ 48, άρχας Μαρτίου.

ΤΡΙΠΟΛΗ (λιβ.): Καραϊβικήν 20.000 τόν. καθορά (μέρς φορτίου) άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείας Χάττερς) Γουόρντσκεϊλ 80, εάν πλήρης φορτίον 27.000 τόν. Γουόρντσκεϊλ 75, έτοιμος φόρτωσις.

ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: Μεσόγειον 24.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρντσκεϊλ 72½, Μαρτίου 8.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 42.000 τόν. Κορίαν Γουόρντσκεϊλ 47½, Μαρτ. 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟΟΥΠ: Μεσόγειον 24.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ Γουόρντσκεϊλ 80, άρχας Μαρτ.

ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (λιβ.): Πουέρτο 'Ορντζ 17.000 τ. άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 67½, Μαρτίου 4.

ΕΛΕΚΤΡΑ (λιβ.): Καραϊβικήν 34.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 60, Μαρτίου 6.

ΑΜΕΡΦΙΝ: Καραϊβικήν 17.500 τόν. άμερ. λιμένας άκτής 'Ατλαντικού Γουόρντσκεϊλ 70, Μαρτίου 10.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ: Καραϊβικήν 20.000 τόν. δυτικήν άκτθν Μεξικού Γουόρντσκεϊλ 75, Μαρτίου 4.

ΝΕΠΚΟ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (λιβ.): 'Αγγλίαν 40.000 τόν. Μάρκο Γουόρντσκεϊλ 70, Μαρτίου 6.

ΜΙΝΑ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 32.000 τόν. Αυστραλίαν Γουόρντσκεϊλ 50, άμσος φόρτωσις.

ΜΑΝΑ: Περισκόν Κόλπον 18.000 τόν. Νότιον 'Αφρικήν Γουόρντσκεϊλ 70 όφιών Ταϊβάν 65, όφιών Σιγκαπούρη 67½, έτοιμος φόρτωσις.

ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (λιβ.): Καραϊβικήν 19.000 τόν. Λέγκορν Γουόρντσκεϊλ 50½, άρχας 'Απριλίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ-Ι-Α (λιβ.): 'Ανατολ. Μεσόγειον 29.000 τόν. Νεάπολιν Γουόρντσκεϊλ 70, Μαρτ. 7.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΕΡ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 40.000 τόν. Φιλιππίνες, 'Ιαπωνίαν Γουόρντσκεϊλ 47½, Μαρτίου 9.

ΤΗΛΕΓΟΝΟΣ (λιβ.): Καραϊβικήν 16.000 τόν. Ραβέναν Γουόρντσκεϊλ 57½, άρχας 'Απριλίου.

ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λιβ.): Καραϊβικήν 32.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο Γουόρντσκεϊλ 62½, Μαρτίου 10.

ΤΣΑΡΙΟΤ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 40.000 τόν. Νότιον Κορίαν Γουόρντσκεϊλ 59, Μαρτίου 17.

ΒΑΡΔΗΣ Β.: Περισκόν Κόλπον 30.000 τόν. Πόρτ Σευδάν - Μομπάσα ρεϊντζ Γουόρντσκεϊλ 47½, όφιών έν συνεχεία ταξίδιον Πόρτ Σευδάν διά Περισκόν Κόλπον δολ. 10.000, Μαρτίου 26.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (λιβ.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 59.000 τόν. Γουόρντσκεϊλ 60, Μαρτίου.

ΕΛΕΝΗ Β.: Καραϊβικήν 18.500 τόν. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείας Χάττερς) Γουόρντσκεϊλ 67½, Μαρτίου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ (λιβ.): Περισκόν Κόλπον 61.000 τόν. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον Γουόρντσκεϊλ 40, Μαρτίου 16.

ΧΡΥΣΑΝΘΗ (π.): Περισκόν Κόλπον 50.000 τ. 'Ιαπωνίαν, Γουόρντσκεϊλ 50, Μαρτίου 20.

ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ: Περισκόν Κόλπον 25.000 τόν. Λισσαβόνα και ή Λειζός, Γουόρντσκεϊλ 47½, Μαρτίου 15.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ (λιβ.): 'Ενδομεσογειακόν ταξίδιον 20.000 τόν. Γουόρντσκεϊλ 72½, Μαρτίου 3.

Ημίνης τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων

ΑΒΑΝΣ	.....	60	6646	ἐφθ. Νεάπολιν 1 Μαρτ.
ΑΓΑΘΟΝ	.....	70	10008	ἀνεχ. Θεούτα 21 Φεβρ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	.....	68	35477	ἀνεχ. Νέαν Ὁρλεάνην 27 Φεβρ. διὰ Ρότερνταμ
ΑΓΑΠΗ	.....	69	10006	ἐφθ. Μπορντώ 2 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΑ	.....	52	6336	ἐφθ. Μανάου 2 Μαρτ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Α.	.....	58	8952	ἀνεχ. Παρανάγκου 15 Φεβρ. διὰ Ρότερνταμ
ΑΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ	.....	59	5728	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 17 Φεβρ. διὰ Κάντλη
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.)	.....	57	11630	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διὰ Νέαν Ὑόρκην
ΑΓΓΛΙΑ	.....	44	1920	ἐφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II	.....	70	18678	διήλθε Παναμά 12 Φεβρ. διὰ Σάν Ἀντόνιο
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	.....	54	8796	διήλθε Παναμά 22 Φεβρ. διὰ Πουνταρένας
ΑΓΙΑ ΤΡΙΔΑ	.....	55	3057	ἀνεχ. Ἀπαπα) Λαγκος 24 Φεβρ. διὰ Ματαντί
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	.....	68	20527	ἐφθ. Μορμουγκάο 11 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	.....	51	7066	ἐφθ. Μαυρίκον 1 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	.....	61	10493	ἐφθ. Στεττίνον 2 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	.....	45	2464	ἀνεχ. Κατάνια 3 Φεβρ. διὰ Δυρράκειον
ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	.....	62	16565	ἀνεχ. Μπείρα 5 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	59	8067	ἐφθ. Μπ. Ἄνδρες 24 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	56	8267	ἀνεχ. Μορμουγκάο 28 Ἰαν. διὰ Πολωνίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	46	2414	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	49	1932	διήλθε Κων)πολιν 31 Ἰαν. διὰ Μ. Θάλασσαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	51	1988	ἀνεχ. Καζαμπλάνκα 24 Φεβρ. διὰ Κενίτρα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	.....	70	15345	ἐφθ. Λίβερπουλ 18 Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV	.....	53	11558	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Ἰουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	55	8254	ἐφθ. Τσουντζίν 24 Ἰαν.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	.....	57	9921	ἀργεῖ εἰς Σύρον ἀπὸ 28 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	.....	50	5424	ἐφθ. Ἀμβούργον 1 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ	.....	46	7283	εἰς Σιγκαπούρην ρόδς ἀπὸ 11 Δεκ.
ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΑΔΗΣ	.....	56	7989	ἐφθ. Καλλὰο 2 Μαρτ.
ΑΓΚΥΡΑ	.....	46	1892	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Αὐγ.
ΑΓΝΗ	.....	47	4391	ἐφθ. Βόρρι 26 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	.....	55	7967	ἐφθ. Ρουέν 29 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ	.....	69	10008	ἀνεχ. Θεούτα 27 Φεβρ. διὰ Γκάλβεστον
ΑΔΕΛΟΦΤΗΣ	.....	56	8546	ἐφθ. Μελβούρνην 1 Μαρτ.
ΑΔΩΝΙΣ	.....	59	12180	ἀνεχ. Τζακάρτα 27 Φεβρ. διὰ Κολόμπο
ΑΕΤΟΣ	.....	56	8799	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	.....	31	2992	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ	.....	44	1545	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	.....	46	4984	εἰς μεταφορὰς Κίνας
ΑΘΕΝ	.....	51	2699	διήλθε Κων)πολιν 22 Φεβρ.
ΑΘΕΝΣ ΣΑΝ	.....	54	5129	ἀνεχ. Πουάντ Νουάρ 28 Φεβρ. διὰ Καμπίντα
ΑΘΗΝΑ	.....	59	8132	ἀνεχ. Σιμίτζου 17 Φεβρ. διὰ δυτ. ἀκτὴν ΗΠΑ
ΑΘΗΝΑ	.....	51	2372	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΘΗΝΑΙ	.....	53	3575	ἀνεχ. Τενερίφην 4 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	.....	56	2863	ἀνεχ. Χιούστον 26 Φεβρ. διὰ Θεο)νίκην
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	.....	55	10027	ἐφθ. Βομβόνην 24 Φεβρ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	.....	53	8921	ἀνεχ. Πόρτ Κλάινγκ 24 Φεβρ. διὰ Μπάσαν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	.....	53	11457	ἀνεχ. Βερακρούζ 29 Φεβρ. διὰ Σαδάναν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.)	.....	51	8675	ἀνεχ. Βιζαγκαπατάν 27 Φεβρ. διὰ Καλκούτταν
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΪΖΟΝ (δ.)	.....	58	13074	ἀνεχ. Βερακρούζ 29 Φεβρ. διὰ Σαδάναν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	.....	63	9916	ἀνεχ. Κασσιούγκ 19 Φεβρ. δι' Αὐστραλίαν
ΑΘΛΟΝ	.....	45	13670	ἐφθ. Πόρτο Ἀλέγκρε 28 Φεβρ.
ΑΘΩΣ	.....	69	10008	ἐφθ. Νέαν Ὁρλεάνην 27 Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΪΣ	.....	71	11280	εἰς Μπλιμπάο ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΙΓΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ	.....	71	15650	ἀνεχ. Κόμπε 22 Φεβρ. διὰ Ταμάνο
ΑΙΓΙΣ ΛΗΤΖΕΝΤ	.....	58	8925	ἐφθ. Ντουάλα 1 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ	.....	71	15387	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 Φεβρ. διὰ Ναχότκα
ΑΙΓΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	.....	70	15650	ἀνεχ. Φρημάντλ 20 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΠΑΪΟΝΗΡ	.....	69	9355	ἐφθ. Κισαράζου 26 Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΠΑΟΥΕΡ	.....	54	9337	ἐφθ. Σαδόν 25 Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑΪΝΤ	.....	70	9200	ἀνεχ. Ἀμβέρσαν 16 Φεβρ. διὰ Μπάσαν
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	.....	71	15400	ἀνεχ. Σεβίλλην 26 Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΣΠΙΡΙΤ	.....	70	9200	ἐφθ. Τσίμπα 1 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΣΤΑΡ (δ.)	.....	53	12377	ἐφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕΪΝΤ	.....	70	9025	ἐφθ. Ἀμβούργον 6 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΟΛΙΒ	.....	69	9345	ἀνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 26 Φεβρ. δι' Ἰαπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΟΙΟΥΡΙ	.....	61	13058	ἐφθ. Τόκιο 26 Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΧΟΝΟΡ	.....	58	9337	ἀνεχ. Τάγκα 25 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
ΑΙΓΥΠΤΟΣ	.....	45	3805	ἀνεχ. Θεο)νίκην 22 Φεβρ. διὰ Φελιξτόουε
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.)	.....	65	40043	ἀνεχ. Θεο)νίκην 24 Φεβρ. διὰ Μπάνια
ΑΙΟΛΙΑ	.....	54	8825	ἐφθ. Ρότερνταμ 16 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ	.....	71	10006	διήλθε Κων)πολιν 15 Δεκ. διὰ Κωνσταντίναν
ΑΙΟΛΟΣ	.....	51	7860	ἐφθ. Σάντο Ντομίνγκο 3 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ	.....	56	10929	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 Ἰαν. διὰ Ρότερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	.....	62	11063	ἐφθ. Χάβρην 3 Μαρτ.
ΑΙΤΟΛΙΑ	.....	61	14431	ἀνεχ. Σιμότσου 3 Μαρτ. διὰ Τατομπόνα
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	.....	72	8722	εἰς Τόκιο ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΚΟΥΡ	.....	53	17363	ἀνεχ. Φρημάντλ 22 Φεβρ. δι' Ἰμμιγκχαμ
ΑΚΡΑ ΑΚΤΙΟΝ	.....	57	2332	ἀνεχ. Νέαν Ὑόρκην 25 Φεβρ. διὰ Χιούστον
ΑΚΡΑ ΡΙΟΝ	.....	59	3379	ἀνεχ. Τσάρλεστον 24 Φεβρ. διὰ Νεάπολιν
ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ	.....	60	4623	ἐφθ. Νέαν Ὁρλεάνην 2 Μαρτ.
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	.....	55	3356	ἐφθ. Τσάρλεστον 2 Μαρτ.
ΑΚΡΙΤΑΣ	.....	71	10006	ἐφθ. Πόρτ Κλάινγκ 6 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	.....	59	9735	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Φεβρ. διὰ Βρέμνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.	.....	47	2097	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β.	.....	62	7868	ἐφθ. Στεττίνον 18 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΥΖΗΣ	.....	44	7207	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ἰαν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. II	.....	39	3375	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΛΕΞΗΣ Γ.	.....	53	1963	ἐφθ. Τριπολιν (Λιβύης) 23 Φεβρ.
ΑΛΕΞΙΑ II	.....	47	2389	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	.....	54	7234	ἀνεχ. Λισσαβώνα 3 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ	.....	55	3003	ἀνεχ. Τριπολιν (Λιβάνου) 3 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΖ	.....	57	8192	ἀνεχ. Βαλπαράιζο 28 Φεβρ. διὰ Λίρκεν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪΛΟΤ	.....	58	7949	ἐφθ. Ἀμβέρσαν 25 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	.....	58	9818	ἐφθ. Μερσίνα 12 Φεβρ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ	.....	57	8266	ἀνεχ. Μπούμπουρι 2 Μαρτ. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	.....	56	8192	ἀνεχ. Μακείο 19 Φεβρ. διὰ Καζαμπλάνκα
ΑΛΙΚΗ I. Π.	.....	70	10011	ἐφθ. Ἐλεομερ Πόρτ 6 Μαρτ.
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	.....	62	9092	ἐφθ. Βρυττὸν 25 Φεβρ.
ΑΛΙΘ	.....	56	1803	ἀνεχ. Ἀμβούργον 5 Μαρτ. δι' Ἀλεξάνδρειαν
ΑΛΚΜΑΝ	.....	60	9959	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Ἰουλ.

ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Σηγουάις»	53	1886	έφθ. "Απαπα) Λάγκος 23 Φεβρ.
ΑΛΚΥΩΝ	έτ. "Αλκυωνία»	49	5048	έφθ. "Αμπίτζαν 27 Φεβρ.
ΑΛΜΑΡ	έτ. «Μαρβέρας»	47	5441	έφθ. Καλκούτταν 3 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ	έτ. «Αστροντεσέο»	42	6967	άργει εις Χαλκίδα από 17 Σεπτ.
ΑΛΜΠΙΡΕΟ	έτ. «Πανος. Γκαλάντε»	57	3791	έφθ. "Αμβέρσαν 4 Μαρτ.
ΑΛΟΥΕΤ	έτ. «Κορίνθια»	53	4509	άργει εις Πειραιά από 21 Μαρτ. 1971
ΑΛΤΙΣ	έτ. «Ρόστον»	70	10007	άνεκ. Χιούστον 26 Φεβρ. δι' "Αλγέριον
ΑΛΦΑ	έτ. «Στέλαλ»	39	1830	διήλθε Κων)πολιν 29 'Ιαν. δι' "Οδοσσόν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «"Ακαρνανία»	48	5021	έφθ. Βάρρι 19 Φεβρ.
ΑΜΑΛΙΑ	έτ. «"Ιόνιαν Ρομάνο»	49	3261	άνεκ. Σαφι 19 Φεβρ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΑΜΑΛΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Μαρινέρο Βεντούροζο»	57	10967	έφθ. Μάρτον 29 'Ιαν.
ΑΜΒΕΡΣΑ	έτ. «"Αργώ - "Ελλάς»	58	4231	άνεκ. Ξέρον 25 Φεβρ. διά Ρότερνταμ
ΑΜΒΡΑΚΙΟΣ	έτ. Ζέφυρος	60	4475	έφθ. Ντουάλα 28 Φεβρ.
ΑΜΕΘΥΣΤ	έτ. «Πεντελικόν»	70	10006	άνεκ. Μασσαλίαν 24 Φεβρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΑΡΚ	έτ. «Ε. Λόουντ»	71	1590	έφθ. Κόμπε 3 Μαρτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕ'ΙΝ	έτ. «Ε. Λούκ»	71	1590	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 2 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΕ'ΙΣ	έτ. «Ε. Λύρα»	71	1590	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 29 Φεβρ. διά Μανίλαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝ ΜΙΚ	έτ. «Ε. Λούναρ»	70	1590	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 4 Μαρτ. διά Κεελάγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΣ (Λάινερ)	Έθν. "Ελλ. Γραμ. "Αμερ.	52	16485	έφθ. Σάντα Λουσία 4 Μαρτ.
ΑΜΕΡΟΙΝ (δ.)	έτ. «"Αττικά»	53	11466	άνεκ. Καμπάνα 25 Φεβρ. δι' "Αρούμπα
ΑΜΠΕΛΟΣ	έτ. «Πόλε»	47	2191	άνεκ. "Αλεξάνδρειαν 25 Φεβρ. δι' "Ελλάδα
ΑΜΠΕΡΤΑΜ	έτ. «"Αθως»	52	3653	άνεκ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Βόλον
ΑΜΥΓΔΑΛΙΑ	έτ. «"Εστρέλλα "Οσεάνικα»	57	8617	άνεκ. Βιζακαπατάν 2 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΜΥΝΑ	έτ. «"Αμυν»	49	3831	έφθ. "Ασόντον 19 Φεβρ.
ΑΜΥΝΤΑΣ	έτ. «Λυκαβηττός»	70	10006	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. δι' "Αλγέριον
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	έτ. «Μίνι Ζιπ»	45	5789	άνεκ. Πειραιά 29 Φεβρ. δι' "Αυγούστον
ΑΝΑΓΚΕΛΑ ΑΜΠΙΣΙΟΝ	έτ. «"Αναγκελ»	57	8636	υπό παραλαβήν
ΑΝΑΓΚΕΛΑ ΠΡΟΒΙΝΤΕΝΣ	έτ. «"Αναγκελ»	57	8634	υπό παραλαβήν
ΑΝΑΓΚΕΛΑ ΦΑΙΝΘ	έτ. «"Αναγκελ»	57	8636	υπό παραλαβήν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	έτ. «Μίντγουεστ»	59	7965	έφθ. Μαυρίκιον 11 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θ. Ευσταθίου	52	2039	έφθ. Μπορντώ 29 Φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	Μ. Ρήγας κλπ.	50	2837	άνεκ. Μπορντώ 26 Φεβρ. διά Γκαέτα
ΑΝΔΡΙΟΥΣ	έτ. «"Ενοσέναντα»	56	8818	έφθ. Λα Γκουάιρα 23 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	έτ. «Πασιφικ "Οϊλ»	69	99460	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μικτόν)	έτ. «Γκόλφ Τράσπορτ»	72	92600	εις Γιοκοχάμαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Νόρθ Γουέστερν»	68	21399	άνεκ. Γκπλόγκ 17 Φεβρ. δι' "Αλεξάνδρειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «"Ιντερόσεαν»	69	21399	άνεκ. Πόιντ Σέντραλ 24 Φεβρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.)	έτ. «"Οσεάνικ "Οϊλ»	70	98983	άνεκ. Γιουροπόρτ 20 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΟΡΑ'ΙΟΝ (δ.)	έτ. «Τζένεραλ "Οσεάνικ»	70	105855	άνεκ. Ρότερνταμ 10 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΑ (δ.)	έτ. «Σπ Τράνσπορτ»	70	99460	άνεκ. Σπ "Αϊλαντ 28 Φεβρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. «Πανσεάνικ Τ. Κ.»	69	99849	άνεκ. Γιουροπόρτ 15 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μικτόν)	έτ. «Τζένεραλ Σπ»	72	77600	εις Κούρε υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΣΑΣ (δ.)	έτ. «Τρανσπασιφικ Μαρίν»	69	98983	άνεκ. Ρας Τανούρα 11 Φεβρ. διά Μίλφορντ Χάφεν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Γουώτερν»	70	107091	άνεκ. Χάβερν 1 Μαρτ. διά Ρας Τανούρα
ΑΝΕΜΟΝΗ	έτ. «"Ενομένη»	45	7072	διήλθε Κων)πολιν 1 Μαρτ.
ΑΝΕΤΤΑ	έτ. «"Ανέττα»	54	2489	διήλθε Κων)πολιν 19 Φεβρ. διά Κενίτρα
ΑΝΖΙ (δ.)	έτ. «"Αναδισ»	61	22053	άνεκ. Τζεμπέλ Ντανά 28 Φεβρ. δι' "Αγγλίαν
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	έτ. «"Υμπττός»	70	10006	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 Φεβρ.
ΑΝΚΑΡΑ	έτ. «Πανμάρε»	53	4635	έφθ. Βρέμν 3 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Β.	έτ. «"Ιντερόσεαν»	54	3807	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 12 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Κ.	έτ. «Κάστωρ»	49	4933	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδς 2 'Ιαν. διά Κίναν
ΑΝΝΑ - ΜΑΡΙΑ	έτ. «Στάρκο»	47	2111	άργει εις Πειραιά από 18 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	έτ. «Σιμάμπ»	57	5728	άνεκ. Τακοράντι 4 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΑΝΝΑ Ο.	έτ. «"Εφ. Ναβδά»	48	4804	άνεκ. Τώρμπαν 23 Φεβρ. δι' "Αμβέρσαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Θέλπισ»	71	9690	άνεκ. Πρίνς Ρούπερτ 24 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	έτ. «Κεάνο»	47	2553	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΤΑΙΟΣ	έτ. «"Ανταίος»	71	16606	έφθ. Μπατόν ρούζ 29 Φεβρ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπου»	57	12113	έφθ. Μασσαλίαν 28 Φεβρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «"Αγγελική Δόξα»	67	24807	έφθ. Σαδόνα 29 Φεβρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	έτ. «"Αγγελική Χάρις»	71	30192	άνεκ. Νιούκαστλ (Αύστρ.) 18 Φεβρ. δι' "Ιαπωνίαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΓΚΣ	έτ. «"Αγγελική Πτερά»	58	9585	άνεκ. Τσιτσγκόγκ 2 Μαρτ. διά Τσάλνα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «"Αγγελική Δυνάμεις»	59	9584	άνεκ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 17 Φεβρ.
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	έτ. «"Αγγελική Προστασία»	63	20625	άνεκ. Νέαν "Ορλεάνην 3 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12558	άνεκ. Μένα "Αχμαντί 17 Φεβρ. διά Μοντεβιδεο
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Νέαν "Υρκην 28 Φεβρ. δι' "Αρούμπα
ΑΝΤΥΤΡΙΚ	έτ. «Φιλία»	49	7832	άνεκ. Κολόμπο 16 Φεβρ. διά Σιγκαπούρη
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαργκερένια»	46	2957	εις Γένοβαν από 14 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Ειρήνη»	61	13515	άνεκ. Λισσαβώνα 23 Φεβρ. διά Πόρτ "Ελιζαμπε
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	έτ. «Στίλια»	47	6735	άνεκ. Κολόμπο 22 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Βαλενταιάνα»	61	10952	άνεκ. Ντάρμπαν 14 Φεβρ. διά Νορδηγίαν
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «"Αντων»	59	6859	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ. διά Χοινγκάγκ
ΑΟΥΡΟΡΑ ΙΙ	έτ. «Σωτήρας»	68	15353	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 26 Φεβρ. δι' "Οράν
ΑΠΑΡΚΤΙΑΣ	έτ. «Σέρταν»	58	5058	διήλθε Ντακάρ 27 Φεβρ. δι' "Οράν
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	έτ. «Σέρταν»	59	5052	άνεκ. Βιτόρια 10 Φεβρ. διά Μπριτζπορτ
ΑΠΟΛΛΩΝ	έτ. «"Απόλλων»	70	18662	άνεκ. Νεάπολιν 3 Μαρτ. διά Ραθέβαν
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	έτ. «Εριέττα»	57	22479	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Μαργκκράντε»	61	11127	άνεκ. Ντακάρ 24 Φεβρ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «"Αφρομάρ»	54	7325	άνεκ. "Αλεξάνδρειαν 29 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Λούναρ»	49	1502	έφθ. Πειραιά 1 Μαρτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	έτ. «Παρνέ»	67	16210	έφθ. Ναχότκα 26 Φεβρ.
ΑΡΑΜΙΣ	έτ. «"Αραμς»	70	10006	έφθ. Ζανζιβάρ 26 Φεβρ.
ΑΡΑΝ	έτ. «"Αράν»	70	9870	άνεκ. Μπέιρα 26 Φεβρ.
ΑΡΕΓΣΤΗΣ	έτ. «Σέρταν»	58	5057	άνεκ. Σίδνεϋ 27 Φεβρ. δι' "Αλμειούρην
ΑΡΓΟΛΙΣ	έτ. «"Ετόλικά»	56	8823	έφθ. Καλλάο 1 Μαρτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «"Οσεανφάριγκ»	61	13553	άνεκ. Μπριζομπάιν 4 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΡΓΟΣ	έτ. «"Αργος»	69	10006	άνεκ. Ναγκόγια 25 Φεβρ. διά Χονολουλού
ΑΡΓΩ	έτ. «"Αργώ»	64	2763	έφθ. Καζαμπλάνκαν 27 Φεβρ.
ΑΡΔΑΣ	έτ. «"Αρδασ»	69	3654	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 24 Φεβρ.
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	Κων. Σ. Χαλκιάς	58	1018	έφθ. Πειραιά 8 Φεβρ.
ΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Λέο Ναβιγκέιζον»	58	23307	έφθ. Γένοβαν 31 'Ιαν.
ΑΡΗΣ	έτ. «"Αρης»	70	10007	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδς 1 Φεβρ. διά Μασσαλίαν
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «"Αίμυραμαρ»	69	9038	έφθ. Ντάρμπαν 23 Φεβρ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	έτ. «"Αριάδνη»	49	6403	άνεκ. "Αμπίτζαν 27 Φεβρ. διά Σάν Πέντρο
ΑΡΙΕΛ	έτ. «Μαρναρίντο»	62	12038	άνεκ. Βαρκελώνην 25 Φεβρ. διά Χουέλβα
ΑΡΙΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπου»	57	11897	έφθ. Νεάπολιν 8 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Σομπεράνο»	56	8753	άνεκ. Σιγκαπούρη 5 Μαρτ. δι' "Οζάκαν
ΑΡΙΣΤΑΓΟΡΑΣ	έτ. «"Αλμο»	71	11721	διήλθε Παναμά 29 Φεβρ. διά Ναγκόγια
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	έτ. «Καστελτάουν»	46	7783	άνεκ. Σιγκαπούρη 2 Μαρτ. δι' "Ινδία
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	έτ. «Μεντόμο»	58	10226	άνεκ. Μαϊάμι 1 Μαρτ. διά Νέαν "Ορλεάνην
ΑΡΙΣΤΑΝΑΡΟΣ	έτ. «"Ιμπεριο Τρανσπασιφ.»	72	12000	εις "Οζάκαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πάνωφλ»	72	11722	διήλθε Παναμά 13 Φεβρ. δι' "Αμβέρσαν
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	έτ. «Πίνδος»	68	10009	άνεκ. Βανκούβερ 2 Μαρτ. δι' "Απώ "Ανατολήν
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	έτ. «Μίνως»	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «"Εξόρμους»	57	6452	έφθ. "Αμβούργον 2 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Πίνδαρος»	69	10009	έφθ. Δουνκέρκην 29 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	έτ. «Φομέντο»	58	8805	έφθ. Νέαν "Υρκην 2 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΙΔΑΟΣ	έτ. «Μαριντόλο»	56	8984	άνεκ. Πόρτο "Αλέγκρε 2 Μαρτ. διά Γδύνια
ΑΡΙΣΤΟΒΟΥΛΟΣ	έτ. «Πανουρένα»	58	8920	έφθ. Γένοβαν 21 Φεβρ.

ΑΡΙΣΤΟΓΕΙΤΩΝ	έτ. «Μαρνουέστρο»	60	8583	άνεχ. Ντακάρ 4 φεβρ. διὰ Σιγκαπούρην
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	47	6780	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 φεβρ. δι' Ευρώπην
ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ	έτ. Κάργκας Τρανσπασιφ.	71	11722	είς Βανκούβερ 1 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Λώρενς»	45	7351	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 20 φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «* Αστρο Μαρίνο»	60	10710	έφθ. Μόμπιλ 20 φεβρ.
ΑΡΙΣΤΟΚΡΑΤΗΣ	έτ. «Νάδες Τρανσάσσαν»	59	8814	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 9 φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Μαριτράντ»	59	10613	άνεχ. Βανκούβερ 2 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «* Ομπρος»	56	10182	άργει είς Πειραιά από 7 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Συμβολο»	58	7671	άνεχ. Μακείο 3 Μαρτ. διὰ Μπείρα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Προσπάθεια»	69	24599	άνεχ. Πουσαν 21 φεβρ. διὰ Βρετ. Κολομβίαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Όρ. Θεοδωρίδης κ.λ.π.	44	4856	άνεχ. Ντάρμπαν 12 φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ	έτ. «* Οσεάνο Γαλάτε»	57	10503	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 φεβρ. διὰ Ντακάρ
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	έτ. «* Οσεάνικα Σέντραλ»	57	10505	άνεχ. Κόμπε 7 φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΑΡΜΑ	έτ. «* Αρμα»	58	9364	άνεχ. 'Αμβέρσαν 3 Μαρτ. διὰ Γουαμπόα
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «* Αρμονία»	61	9443	έφθ. Ρότερνταμ 25 φεβρ.
ΑΡΟΣ	έτ. «* Αλεξ(α)»	48	3783	άνεχ. Καράτι 29 φεβρ. διὰ Τερνέστυν
ΑΡΤΑ	έτ. «* Σηγουαίης»	55	1875	έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΔΙ 2	έτ. «* Ντόρικα»	58	9603	διπλθε Γιβραλτάρ 29 φεβρ. διὰ Γουαμπόα
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «* Εσπερία»	62	15781	άνεχ. Βακαγιάμα 13 φεβρ. διὰ Κασάκκα
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	έτ. «* Αρτεμης»	50	8893	άργει είς Μπέρρε από 7 Δεκ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «* Σπάνμελ»	49	1564	άνεχ. Καρθαγένην 26 φεβρ. διὰ Θεσ(ν)ίκην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «* Αρχαγγελ»	63	15929	άνεχ. Ναγκόγια 21 φεβρ. διὰ Μορμουγκάο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «* Ουαίτ Ση»	53	1552	υπό παραλαβήν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «* Ασώματοι»	60	10142	έφθ. Μπρίνγκχαμ 25 φεβρ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «* Ατλαντίς»	59	9013	άνεχ. 'Αμαγκασάκι 22 φεβρ. διὰ Ναχότκα
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	έτ. «* Ολυμπος»	66	16142	άνεχ. Αυγούσταν 19 φεβρ.
ΑΡΧΟΝΤΑΣ	έτ. «* Ζεπαγκους»	68	25755	έφθ. Σάν Νικόλας ('Αργ.) 27 φεβρ.
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μικτόν)	έτ. «* Ντισμάντε»	72	42200	είς Σπαλάτον υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΧΩΝ	έτ. «* Αστροβαλέτωρ»	51	1991	έφθ. Κορούνα 3 φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «* Αντζελικαήλ»	51	7594	άργει είς Πειραιά από 26 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	έτ. «* Πανομήτης»	50	7657	άργει είς Πειραιά από 10 Μαρτ. 1971
ΑΡΧΩΝ ΧΕΡΟΥΒΕΙΜ	έτ. «* Σανχερουβείμ»	54	5605	άργει είς Πειραιά από 14 'Ιουλ.
ΑΣΜΠΟΥΡΝ	έτ. «* Ασμπουρν»	56	10542	άνεχ. Μπατόν Ρουζ 13 φεβρ. διὰ Βομβάν
ΑΣΠΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «* Αλάντζε»	48	2577	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Μαρτ. διὰ Κούσιγκ
ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	έτ. «* Αρμείλ»	53	4787	υπό παραλαβήν
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	έτ. «* Ασπίδοφορος»	60	11128	έφθ. Σλόχαφεν 16 φεβρ.
ΑΣΠΙΔΟΣ	έτ. «* Φιαντόν»	59	9999	διπλθε Παναμά 12 φεβρ. διὰ Κορίντο
ΑΣΣΙΟΣ	έτ. «* Ντόρικ»	63	13461	έφθ. Χιούστον 29 φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙ	έτ. «* Αφρομαρ»	65	6200	άνεχ. Νέλσον (Ν.Ζ.) 3 Μαρτ. διὰ Λονδίον
ΑΣΤΡΟΝ	έτ. «* Αστρον»	52	1939	άνεχ. 'Αμβέρσαν 29 φεβρ. δι' 'Αννάμπα
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «* Ατρόμπος»	60	3890	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. διὰ Ρότερνταμ
ΑΣΤΥΝΑΞ	έτ. «* Ασλάν»	56	6156	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 φεβρ. διὰ Σαγκάην
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	έτ. «* Σηγουαίης»	55	1916	άνεχ. Ντακάρ 20 φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «* Άλφα»	72	11000	άνεχ. Ντάρμπαν 26 φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «* Αφρομαρ»	66	6235	άνεχ. Χακάτα 29 'Ιαν. διὰ Ναγκόγια
ΑΤΖΙΛΙΤΥ	έτ. «* Ατζ(ιλ)ιτυ»	49	4641	άνεχ. Μανίλα 28 φεβρ. δι' Αυστραλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΛΙΟ	έτ. «* Βλαμανί»	55	1941	διπλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διὰ Πουάντ Νουάρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	έτ. «* Στόρ»	63	15921	άνεχ. Μορμουγκάο 19 φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (λάινερ)	έτ. «* Σόλον Ναβ.»	44	18920	άνεχ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	έτ. «* Ελληνικός Πλοῦτος»	70	9426	άνεχ. Μαρμπάσα 3 Μαρτ. διὰ Κίνα
ΑΤΛΑΣ	έτ. «* Άναζ»	58	9724	έφθ. Μπρίνγκχαμ 26 φεβρ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «* Ατρωτος»	53	13675	άργει είς Πειραιά από 2 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «* Λάιμ Τρανσάτλ.»	60	29741	άνεχ. Ρας Τανούρα 12 φεβρ. διὰ Λειζοες
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΥΠ	έτ. «* Μισκάλ»	72	9300	έφθ. Φόυνες 5 Μαρτ.
ΑΤΤΙΚΟΝ	έτ. «* Εύροσπιγκ»	53	6160	άνεχ. Ντάρμπαν 2 φεβρ. διὰ Πολωνίαν
ΑΤΥΣ (δ.)	έτ. «* Μαργκουάρντια»	53	12305	είς Πούλο Μπούκομ από 10 Δεκ.
ΑΥΡΑ	έτ. «* Σηγουαίης»	54	1756	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΑΦΟΒΟΣ	έτ. «* Αφοβος»	68	35477	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 φεβρ.
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «* Σανμάρο»	41	4879	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «* Τελομαρό»	37	5613	άνεχ. Βάρρι 21 φεβρ. διὰ Πόρτ Χάρκουρτ
ΑΦΡΟ	έτ. «* Σάνλαντ»	53	3327	άνεχ. Λισσαβόνα 1 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάνκα
ΑΦΡΟΣ	έτ. «* Νεστωρ»	49	2036	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΑΧΑΪΚΑ ΣΤΑΡ	έτ. «* Μόλασα»	49	2765	είς Πειραιά από 3 'Ιαν. (έπισκευαί)
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	έτ. «* Μανονίτεντ»	56	30500	διπλθε Σέβεν Άιλαντς 17 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	έτ. «* Πηλεύς»	65	21505	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 22 φεβρ. διὰ Ρότερνταμ
ΒΑΛΛΙΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «* Αστρο Μαντάντε»	60	29967	άνεχ. Ντάρμπαν 24 φεβρ. διὰ Περισκόν Κόλπον
ΒΑΛΜΑΣ	έτ. «* Λονάντο»	41	5295	άργει είς Πειραιά από 12 'Οκτ.
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	Ν. Βαρδινονιάδης	56	20022	άνεχ. Μέντα Άμπντούλα 20 φεβρ. διὰ Κεσλάγκ
ΒΑΣΙΑ	έτ. «* Τούτοα»	56	4053	άνεχ. Άμπιτζάν 14 φεβρ.
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	έτ. «* Κομέρσιαλ Μαρτάιμ»	54	8603	άνεχ. Κοκούμπο 17 φεβρ. διὰ Βαλπαράιζο
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «* Γκόλφο Άζούλ»	62	10741	άργει είς Σύρον από 11 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «* Μάγια»	43	5033	έφθ. Ντάρμπαν 13 φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «* Γκραίταια»	65	40043	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 φεβρ. διὰ Μπακρέιν
ΒΑΣΙΛ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (υπερωκ.)	έτ. «* Τρασσοσεάνικ»	56	21716	άνεχ. Σαιντ Τόμας 3 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (υπερωκ.)	έτ. «* Θεμιστοκλής»	27	16435	άργει είς Ρίβερ Ντάρτ από 22 Σεπτ.
ΒΑΣΙΛΟΠΛΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «* Γουόρλντ Μπρίλιανς»	59	43373	άνεχ. Ρας Τανούρα 19 φεβρ. διὰ Τενερίφην
ΒΕΛΜΠΑ	έτ. «* Βελμπα»	47	1998	είς μεσογειακός μεταφοράς
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	έτ. «* Βενθισικίμη»	72	16606	έφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 25 φεβρ.
ΒΕΡΓΩ (μικτόν)	έτ. «* Πριμούλα»	72	57100	είς Τσουρούμ υπό συμπλήρωσιν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	Γιουνιόροαλ Κάργκο	45	1892	άργει είς Πειραιά από 14 Αύγ.
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	έτ. «* Βικμαρ Ναβιγκ.»	48	4149	έφθ. Νουακότ 26 φεβρ.
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «* Αστρο Μαέστρο»	58	13186	έφθ. Νόρκοπιγκ 1 Μαρτ.
ΒΙΚΥ ΛΑΜ	έτ. «* Αρουρ»	57	3952	έφθ. Ρότερνταμ 3 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	έτ. «* Ρέα»	58	8510	έφθ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ.	έτ. «* Ναυαρίνον»	49	2334	έφθ. Σάφι 18 φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	έτ. «* Βιρτζίνια ΚΜΕΘ»	54	8251	έφθ. Τακοράντι 26 φεβρ.

COLOCOTRONIS LTD

SHIPBROKERS

149, Leadenhall Street,
London, E. C. 3

Telephone : 283-7003/6

Telex : 27151

Telegrams : Colocotron London E. C. 3

Tanpy Building, Piraeus

17/19 Akti Miaouli,

Telephone : 471-523/527

Telex : 212367

Telegrams : Sifco, Piraeus

ΒΙΡΜΑ	έτ. "Αστρο 'Αουσάντε"	54	6229	έφθ. "Απαπα) Λάγκος 26 Φεβρ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	"Ελληνική" Α.Ε.	44	1923	ανεκ. Λονδίνο 29 Φεβρ. δια Πειραιά
ΒΡΕΤΑΝΙΣ (Υπερωκ.)	έτ. "Ειζας Ναβιγκ."	32	18254	ανεκ. Ρότερνταμ 4 Μαρτ. δια Σίδνεϋ
ΒΡΟΥΔΙΑΙΑ	έτ. "Δημητριά"	56	8414	έφθ. Βιζαγκαποτάμ 3 Μαρτ.
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	έτ. "Πυξίς"	59	9374	διήλθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' 'Αμδούργον
ΓΑΛΑΣΙΑΣ (δ.)	έτ. "Μποτάπα"	61	18588	ανεκ. Πουάντ à Πιέρ 2 Μαρτ. δι' 'Αντίγκουα
ΓΑΛΑΤΑ	έτ. "Πομαρ"	37	2159	διήλθε Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. "Γαλήνη"	60	10186	ανεκ. Χόγκ Κόγκ 23 Φεβρ. δι' 'Εϊλάτ
ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	έτ. "Γαύριον"	53	13649	ανεκ. Σαίν Μικαέλ 1 Μαρτ. δια Μπράιτον (Τριν.)
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. "Γαλήνη"	56	6424	έφθ. Γκπλόγκ 16 Φεβρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	"Ελληνική" Α.Ε.	46	2016	ανεκ. Πάτρας 24 Φεβρ. δια Φελιξτόουε
ΓΕΡΟΣ (δ.)	έλλαν. συμφέροντα	56	20776	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΡΩΗΣ	έτ. "Μάρφο"	67	15414	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 27 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. "Κ.Α.Μ.Α."	60	23451	ανεκ. Βενετίαν 25 Φεβρ. δι' 'Αμδέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. "Φλόροθικ"	53	6241	ανεκ. Σαθόνα 12 Φεβρ. δια Σαίν Λουί (Ρόν)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	έτ. "Αθε Μαρία"	62	16765	ανεκ. 'Οζάκαν 1 Μαρτ. δια Πόρτ Χέντλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	N. I. Βαρδινονιάδης	61	18796	ανεκ. Τζιμπουτί 16 'Ιαν. δια Ρας Γκαρίμπ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.)	έτ. "Μινως"	48	10928	διήλθε Κων)πολιν 25 Φεβρ. δια Τουάφ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.)	έτ. "Κ.Α.Μ.Α."	58	16605	ανεκ. Νιού Χάφεν 26 Φεβρ. δια Γιαμπουκάα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ	έτ. "Κρετα"	39	2958	εις Σπέτζια από 29 Δεκ. (έπισκευαί)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΤΕΑΣ	έτ. "Αλμαζόρ"	70	10006	έφθ. Μπ. "Αύρες 5 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. "Αιτίσιαν"	70	18634	έφθ. Ταματάβε 26 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	έτ. "Σπτάιντ"	69	10006	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. "Αλμα"	70	19162	έφθ. Λουάιμα 3 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	7176	ανεκ. Ντάς "Αϊλαντ 7 Φεβρ. δια Λαθάν "Αϊλαντ
ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	έτ. "Κόλφορ"	57	12729	ανεκ. Λα Πολίς 24 Φεβρ. δια Κωνσταντζαν
ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. "Κονκουίστα"	60	41982	ανεκ. Μονρόβια 1 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	έτ. "Μαρινέα"	58	2875	έφθ. Μπιζέρτα 27 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. "Χουμάνιτας"	63	11194	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. "Τελ - κόκλ"	52	6033	έφθ. Τερνέσση 2 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	έτ. "Πεντάς"	65	21374	ανεκ. Τριπολιν (Λιβάνου) 29 Φεβρ. δια Λατάκια
ΓΙΑΝΣΥΛΑΣ (δ.)	"Αχιλ. Χαλκούσης"	65	28945	έφθ. Σαθόνα 22 Φεβρ.
ΓΙΟΥΚΑΤΑΝ	έτ. "Ζαράκες"	44	7223	ανεκ. Σάροχ 1 Μαρτ. δια Μάροα έλ Μπρέγκα
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. "Γιουνιτυ"	71	9508	έφθ. Βερακρούζ 28 Φεβρ.
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. "Αστούριας"	52	8129	ανεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 3 Φεβρ. δια Κέννα
ΓΙΟΥΡΟΝΤΟΥΝ	έτ. "Γιουρούσι"	56	4048	έφθ. Σπέτζια από 29 Δεκ. (έπισκευαί)
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	έτ. "Παλομα"	50	6057	έφθ. Μπ. "Αύρες 5 Φεβρ.
ΓΚΑΛΑΤΑ	έτ. "Τρανσμο"	52	2676	έφθ. Ταματάβε 26 Φεβρ.
ΓΚΑΛΑΣΥ	έτ. "Αλκαίμο"	45	3312	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. "Ρεϊνάτε"	61	28917	έφθ. Λουάιμα 3 Μαρτ.
ΓΚΕΦΟ Ε. (δ.)	έτ. "Ελιζ"	55	10999	ανεκ. Ντάς "Αϊλαντ 7 Φεβρ. δια Λαθάν "Αϊλαντ
ΓΚΙΚΑΣ	Δούρος - Βογανάσης	48	2358	ανεκ. Λα Πολίς 24 Φεβρ. δια Κωνσταντζαν
ΓΚΙΜΠΛΕ (δ.)	έτ. "Κίμπλε"	54	12968	ανεκ. Μονρόβια 1 Μαρτ.
ΓΚΛΟΜΠΛΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. "Εύη"	60	8150	έφθ. Μπιζέρτα 27 Φεβρ.
ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. "Αντζελικ"	52	2077	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΪΝ	έτ. "Γκόλντ Κόιν"	52	1957	διήλθε Μαδεΐρα 3 Μαρτ. δια Τάμπα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ (δ.)	έτ. "Σαίν Κρουά"	71	65347	ανεκ. Σαθόνα 1 Μαρτ. δια Ντουάλα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ (δ.)	έτ. "Πετρομάρ"	56	21049	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. δια Ρας Τανούρα
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	έτ. "Γκόλντ. Ευαγγελιστρια"	71	12951	διήλθε Παναμά 3 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	έτ. "Γκόλντντ Κρός"	68	11148	έφθ. Καλλάο 20 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΝΣ	έτ. "Γκόλντντ Λάντ"	69	11148	έφθ. Σπάττλ 28 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	έτ. "Γκόλντ. Ευαγγελιστρια"	71	12950	έφθ. Μιγιάκο 19 Φεβρ.
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	έτ. "Γκόλντντ Σπην"	72	12950	ανεκ. Μπράουνσβιλ 3 Μαρτ. δια Μπέρνσαιντ
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	έτ. "Γκόλντντ 'Αγιογανούσ."	72	12950	εις Σιμίζου υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΛΑΝΤ ΟΛΙΣ	έτ. "Γκόλντντ Ολίσ"	69	11148	ανεκ. Σιμίζου 22 Φεβρ. δια Φιλιππίνας
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΥΠ	έτ. "Θράνγκμουτ"	49	2641	ανεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 1 Μαρτ. δια Βαλπαράϊζο
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	έτ. "Κρίνα"	57	2885	έφθ. Κολόμπο 28 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ	έτ. "Ολινάρες"	57	9132	ανεκ. Λας Πάλμας 2 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΪΤ	έτ. "Λίττλ Μπην"	63	15373	ανεκ. "Ααρκους"
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΪΜ	έτ. "Ρόμπλο ντέ 'Ορο"	62	15389	ανεκ. Βανκούβερ 2 Μαρτ. δια Κίνα
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	έτ. "Γκραντόν"	66	10961	ανεκ. Μπωμόντ 2 Μαρτ. δια Ταρραγκόνα
ΓΚΡΕΓΚΟΥΡΥ (δ.)	έτ. "Λάτο"	52	11580	ανεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 4 Φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΓΚΡΕΪΣ Λ.	έτ. "Ελσιπερ"	71	16306	ανεκ. Πειραιά 5 Μαρτ. δια Λατάκια
ΓΚΡΕΜΠΕΡΣΤΡΟΥΜ	έτ. "Ντέ Σότα"	71	3646	ανεκ. Πειραιά 5 Μαρτ. δια Λατάκια
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	έτ. "Κανλοκόρ"	58	10139	ανεκ. Ορμμαντλ 22 Φεβρ. δια Μπαντάρ Μαχαόρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	έτ. "Οπολ"	68	22531	ανεκ. Σιγκαπούρη 20 Φεβρ. δια Καζαμπλάνκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	έτ. "Ονυζ"	68	26366	ανεκ. Καμπε 27 Φεβρ. δια Σίδνεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. "Ηρυν"	61	15979	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Μαρτ.
ΓΟΥΑΤΕΡ	έτ. "Σουνσιον"	64	4382	έφθ. Ταρραγκόνα 26 Φεβρ.
ΓΡΑΒΙΑ	έτ. "Γραβιά"	51	2133	ανεκ. Σάροχ 1 Μαρτ. δια Λίβερπουλ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	"Ελληνική" Α.Ε.	44	7227	ανεκ. "Αλεξάνδρειαν 3 Μαρτ. δια Λατάκια
ΔΑΜΩΝ (δ.)	έτ. "Αρμα"	55	11307	ανεκ. Τριπολιν (Λιβάνου) 2 Μαρτ. δια Βεγγάζην
ΔΑΝΑΗ IV	Πηνή 'Αλεξάντου	46	1831	ανεκ. Ιόρτ 'Ελίζαμπεθ 11 Φεβρ. δια Πειραιά
ΔΑΝΑΟΣ	έτ. "Δανασός"	39	4569	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΑΝΑΟΣ	Πηνή 'Αλεξάντου	43	1845	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. "Δελφοί Πριμέρα"	48	1553	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. "Αίολια"	59	9312	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. "Γκούλιθερ"	71	9085	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α.	έτ. "Δεσποίνα Α."	35	3724	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ρ.	έτ. "Αστέρια"	54	8712	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΕΥΤΕΡΟΝ	έτ. "Μανοπούλου"	37	4989	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ (δ.)	"Σίππικ Ντεβέλοπμεντ"	63	16417	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΛΗΤΩ (δ.)	"Σίππικ Ντεβέλοπμεντ"	64	16417	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΛΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	"Σίππικ Ντεβέλοπμεντ"	61	16417	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. "Σάντος"	58	9325	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΑ	έτ. "Πάν Μάλ"	53	2379	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. "Θηβαί"	58	8636	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	έτ. "Αράκο"	56	3369	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ.	έτ. "Ερμιόνη"	55	5397	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. "Ντιμάκο"	49	3676	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	έτ. "Φιργουίνες"	55	3534	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΔΕΜΟΣ	έτ. "Θεοπατόρων"	56	8782	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. "Μινέρβα"	44	13486	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. "Φιλιόρι"	63	10523	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. "Τρανσμεντιτεράνα"	51	6895	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	έτ. "Κολόν"	49	3948	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. "Μαρμπίενες"	52	8790	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ	έτ. "Δήμος"	54	4486	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	έτ. "Γκρήντοουιν"	71	10007	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	N. Βαρδινονιάδης	58	16277	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	έτ. "Διάκαν"	59	4218	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	έτ. "Διάκαν Προγκρές"	58	4225	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. "Φούρκερο"	58	9087	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΙΑΣ	έτ. "Δίας"	71	16606	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΙΟΝΥΣΗΣ	έτ. "Πάιονερ"	50	1515	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.
ΔΙΡΟΥΣ II	έτ. "Αστρο Ντιχόζο"	59	7801	έφθ. Σαϊγκόν 29 Φεβρ.

ΔΙΟΝΗ	έτ. «Παρίντα»	57	9722	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	έτ. «Ντόλφιν»	72	19162	έφθ. Βανκούβερ 1 Μαρτ.
ΔΡΑΚΩΝ	έτ. «Κανατέρα»	56	6534	υπό παραλαβήν
ΔΡΥΜΑΚΟΣ	έτ. «Μαϊανδρός»	55	6190	έφθ. Λας Πάλμας 3 Μαρτ.
ΔΡΥΣ	έτ. «Δρύς»	63	22211	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Φεβρ.
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Δυρός»	46	2271	έφθ. Μπορντώ 1 Μαρτ.
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	έτ. «Διόνυσος»	54	11313	έφθ. Λάρνακα 2 Μαρτ.
ΔΥΡΟΣ	έτ. «Μαρσίμα»	49	4727	άνεχ. Κόμπε 26 Φεβρ. διά Βανκούβερ
Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	έτ. «Έθμις Τάνκερς»	60	25057	έφθ. Βαλτιμόρν 3 Μαρτ.
ΕΒΗ	έτ. «Ήγκλ»	70	10006	άνεχ. Νιού Γουέστμινστερ 5 Φεβρ.
ΕΒΗ Γ. ΤΣΙΜΠΑΝ	έτ. «Ίντερκοντινένταλ»	58	8150	διήλθε Μπρούκλιν 26 Φεβρ. διά Φλώοιγκ
ΕΒΡΟΣ Ι.	έτ. «Έθρος Ι»	70	3654	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 3 Φεβρ. διά Γουαμπά
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	έτ. «Άστρο Καστελλάνο»	56	9041	έφθ. Πειραιά 23 'Ιαν. (έπισκευαί)
ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Σάντα Ειρήνη»	58	8005	έφθ. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 20 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	έτ. «Λακωνική»	48	3269	άργεί εις Πειραιά από 19 Μαρτ. 1971
ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΛΑ	έτ. «Θάρρος»	54	7835	άνεχ. Πόρτ Κλάινγκ 30 'Ιαν. διά Λος Άντζελες
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Καρνέσιον»	63	14203	άνεχ. Βανκούβερ 25 Φεβρ. διά Κίνα
ΕΚΑΛΗ	έτ. «Άλμπιον»	52	4423	έφθ. Σύρον από 10 Δεκ. (έπισκευαί)
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Μαρμαντάτο»	70	16258	άνεχ. Καρθάρ 11 Φεβρ. διά Γδύνια
ΕΚΤΟΡ	Ε. Σορλός κ.λ.π.	50	2643	άργεί εις Πειραιά από 27 Φεβρ. 1971
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Κωσταγιάννια»	44	2524	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Βρυττόν
ΕΛΕΝΑ (δ.)	έτ. «Άριες»	70	88666	άνεχ. Χάδερν 21 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Στανίπα»	44	5202	έφθ. Άναπα Λάγκος 28 Τεβρ.
ΕΛΕΝΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.»	63	1196	έφθ. Πειραιά 11 Φεβρ.
ΕΛΕΝΑ Μ.	έτ. «Χρυσόλενα»	58	5729	άνεχ. Ρουέν 23 Φεβρ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Βίστα Ριορ»	52	12239	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άνδρια»	48	8420	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (δ.)	έτ. «Ευόινος»	58	2739	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Άλόντζε»	47	2577	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινονιάννης	58	12680	άνεχ. Πειραιά 1 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΕΛΕΝΗ Η. Φ.	έτ. «Θράγκα»	63	9858	άνεχ. Γκάλλε 29 Φεβρ. διά Κίνα
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	έτ. «Μίνωρ»	49	11389	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΕΛΕΝΗ Μ.	έτ. «Ελενμαρί»	58	8523	άνεχ. Πενασκόλα 29 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Έλτο»	50	4294	διήλθε Κων)πολιν 28 Φεβρ. δι' 'Οδισσών
ΕΛΕΝΗ Τ.	έτ. «Τσόνελα»	46	1588	έφθ. Πειραιά 29 Φεβρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρινεας»	54	8886	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 22 Φεβρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	Ήλ. Τομπούλης	29	2581	άργεί εις Πειραιά από 12 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	έτ. «Άϊρτζιαν»	67	11429	έφθ. Πειραιά από 18 'Ιαν. (έπισκευαί)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Ευπλοία Ι»	49	4605	έφθ. Άντοντ 4 Μαρτ.
ΕΛΙΤΑ	έτ. «Μαρτρόπικο»	64	4701	υπό παραλαβήν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Τρανσασαίφικ»	56	4380	διήλθε Μπρούκλιν 24 Φεβρ. διά Βαλτιμόρν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Άλάντζε»	48	2548	άνεχ. Πουέρτο Μπוליθάρ 27 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ετέρνιτυ»	70	18734	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 Φεβρ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Γιουνιθέραλ»	43	7989	έφθ. Κολόμπο 25 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	«Ελληνική» Α.Ε.	71	10328	έφθ. Σάντα Μάρτα 9 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	72	9070	άνεχ. Τερνέστην 16 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Τρανσασαίφικ»	62	6666	έφθ. Ντάρμπαν 2 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	Τρανσασαίφικ & Γιουνιβ.	60	7297	έφθ. Πόρτ Σουδάν 5 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΜΕΝΤ	έτ. «Άστρο Οίρμε»	54	8121	άνεχ. Σαθάναν 24 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	Τρανσασαίφικ & Γιουνιβ.	60	7297	έφθ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 21 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Γιουνιθέραλ»	44	7989	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ	έτ. «Γιουνιθέραλ»	62	6659	έφθ. Τερνέστην 25 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	11203	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 5 Μαρτ. διά Τζιμπουτί
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Γιουνιθέραλ»	44	7989	άνεχ. Γκόττεμπεργκ 1 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	11200	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	9550	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	9075	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	71	9075	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΤΣΑΡΜ	έτ. «Γιουνιθέραλ»	44	7989	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚ ΦΑΙΘΟ	«Ελληνική» Α.Ε.	72	10300	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΕΡΟΣ	έτ. «Μαβίμ»	52	2778	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ ΗΡΟΣ	έτ. «Γιουνιθέραλ»	57	7068	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7229	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Τρανσασαίφικ»	56	7510	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Τρανσασαίφικ»	56	7510	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΥΠΕΡΘΑΝΕΙΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	71	11201	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Τρανσασαίφικ»	57	7063	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Γιουνιθέραλ Κάργκο»	71	10328	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7200	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ (Λάινερ)	έτ. «Μαφουέρτζα»	32	18564	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΟΝΑ	Κ. Εύσταθίου	25	4011	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΠΙΔΑ	Π. Παππής & Ν. Κουκουνάς	46	3472	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Ελπίδα»	71	10006	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Σπάρνπολ»	54	1585	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΜΕΡΑΛΤ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μαρτ.»	46	4119	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΟΥ	έτ. «Έμμα»	48	3932	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Βαλιέντε»	57	21185	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΜΠΑ	έτ. «Μαλκόλ»	55	2555	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΜΟΤΗΣ	έτ. «Άστρομερίτο»	54	8146	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΣΕΤΕΡ	έτ. «Άλλοιαντ Φάινανς»	47	1149	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΠΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτόν)	έτ. «Εστρέλλα Βεντουρόζα»	65	37469	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	έτ. «Επιμέλεια»	70	10006	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΡΑΤΕΙΝΗ	έτ. «Κουστόλ Μπλου»	53	5690	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ίκάνμελ»	69	12754	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΡΑΤΩ	έτ. «Ερατώ»	66	2999	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ ΛΑΤΣΗ (δ.)	Ίω. Λάτσης	66	43399	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΡΜΙΟΝΗ	έτ. «Άπόλλο»	61	8976	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΡΟΊ'Κ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τρανσμουόντο»	52	15848	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΣΠΕΡΙΣ (δ.)	έτ. «Αργκόλι»	58	12168	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Σολιντάριτυ»	55	9718	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΤΕΣΙΑΝ (δ.)	έτ. «Σπρέν»	56	16392	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	έτ. «Ελευθεριάδης»	54	10251	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Θ. (δ.)	Ν. Ι. Βαρδινονιάννης	51	16203	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Μ.	έτ. «Ναταλία»	49	4723	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	έτ. «Σουρένα Ντελμάρ»	53	17354	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ	έτ. «Θράνκο»	67	9854	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	έτ. «Καλιάνης»	55	3002	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Μ.	έτ. «Άστρο Άκρόντε»	61	8999	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	9061	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Κεόνσ»	48	3198	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΕΛΠΙΣ	έτ. «Λαπεάνδρας»	51	4177	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΗ Τ. (δ.)	έτ. «Τσόνελα»	52	10228	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΘΑΛΙΑ	έτ. «Κόνκορντ»	57	10371	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΘΥΚΩΣΤΑ Ι (δ.)	Κ. Εύθυμιάδης	54	12423	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΝΟΙΑ	έτ. «Εύνοια»	70	10006	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.
ΕΥΣΕΙΝΟΣ	έτ. «Έλτο»	50	4734	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 3 Μαρτ.

ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	61	6373	διήλθε Παναμά 22 Φεβρ. δια Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΓΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	61	6373	άνεχ. Ρότερνταμ 25 Φεβρ. δια Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλαος»	56	8985	άργει εις Πειραιά από 9 'Ιουλ.
ΕΥΡΥΔΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	60	6288	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	60	6288	έφθ. Γιοκοκάμαν 27 Φεβρ.
ΕΥΡΥΠΛΑΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	59	8643	εις Φάλουθ
ΕΥΡΥΘΕΝΗΣ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	57	8596	άνεχ. Φάλουθ 2 Μαρτ. δια Φάλοισγκ
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	56	9095	άργει εις Πειραιά από 16 Αυγ.
ΕΥΡΥΤΙΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζ(λίο)»	60	8643	εις Φάλουθ
ΕΥΣΤΑΘΙΑ	έτ. «Μορτακέπη»	58	2288	υπό παραλαβήν
ΕΥΤΕΡΠΗ	έτ. «Μορεαμάρ»	56	1690	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΦΘΗ	έτ. «Εφθη»	55	5008	άνεχ. Λισσαβώνα 29 Φεβρ. δια Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ZANET	έτ. «Θρέντοπι»	58	4529	άνεχ. 'Αμβέρσαν 24 Φεβρ. δια Βρυττόν
ZANETTA III (δ.)	έτ. «Αδωνίς»	53	10919	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ.
ZARATΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Α' Ωκλαντ»	61	10965	διήλθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
ZOGIA (δ.)	έτ. «Ζόνια»	58	12493	άνεχ. Τζώρτζταουν (Ν.Κ.) 29 Φεβρ. δια Κιουρασάο
ZOYΓΡΟ	έτ. «Χρικόνη»	66	2975	διήλθε Παναμά 28 Φεβρ. δια Φιλαδέλφειαν
ZOYΓΡΑΦΙΑ Υ.	έτ. «Σηφαρερς»	71	10023	άνεχ. Γιοκοκάμαν 22 Φεβρ. δια Νιού Γουέστμινστερ
ZOH	Νταρδς	39	1266	άνεχ. Καρατάι 5 Μαρτ. δια Περσ. Κόλπον
ZOH ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ (δ.)	έτ. «Μαρμπονάτσα»	53	15899	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. δι' 'Ελ Παλίτο
ZOPZETTA	έτ. «Ναβενγκ. Γκαλάντε»	55	8021	άνεχ. Σιγκαπούρην 1 Μαρτ. δια Πόρτ Κλάνγκ
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρελλά»	57	10173	έφθ. Λίβερπουλ 29 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ελφρε»	57	9060	άνεχ. Ρεσιφ 4 Φεβρ. δια Βαλτικην
ΗΛΙΟΣ	έτ. «Γκρηκ Χόλλαντ»	54	1303	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΗΡΑ	έτ. «Μίρα»	55	7757	άργει εις Πειραιά από 27 'Ιουλ.
ΗΡΑΙΟΝ	έτ. «Πόνι»	48	1524	άνεχ. Πειραιά 14 Φεβρ. δια Στυλιδά
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	έτ. «Ελληνική»	54	4723	έφθ. 'Αμβούργον 4 Φεβρ.
ΗΡΑΙΣΤΟΣ	έτ. «Βουλκάν»	66	21374	άνεχ. Κέιπ Τάουν 22 Φεβρ.
ΘΕΑΝΤΩ Α. Σ.	έτ. «Αντοθέα»	58	9603	έφθ. Πειραιά 24 Φεβρ.
ΘΕΙΟΣ ΘΑΝΑΣΗΣ (δ.)	έτ. «Ευδοσία»	57	12629	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 13 Φεβρ. δια Λά Πλάτα
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Θεμιστοκλής»	57	1325	άνεχ. 'Αρούμπα 24 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΤΗ (δ.)	έτ. «Εμπρέσας»	61	21894	άνεχ. 'Εσκραδός ρίβερ 26 Φεβρ. δια Φιννάρι
ΘΕΟΔΟΧΟΣ	έτ. «Λευκα»	58	10801	άνεχ. Ντάρμπαν 29 Φεβρ. δι' 'Ινδιάν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινονιάννης	54	13157	άνεχ. Μπατόν Ρουζ 15 Φεβρ. δια Ραβέναν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Κ. (δ.)	έτ. «Κλής»	51	9810	άνεχ. Ρότερνταμ 5 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Λ.	'Αφρί Λάλη	50	1507	άργει εις Πειραιά από 29 'Ιουλ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Θεοφανώ»	63	15929	άνεχ. Ορήμαντλ 29 Φεβρ. δια Μπαντάρ Σαπούρ
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «Ποσειδωνία»	58	15895	έφθ. 'Αμβούργον 5 Μαρτ.
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενοπλοία»	53	8995	εις μεταφοράς 'Ινδονησίας
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενοπλοία»	50	8065	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 Φεβρ.
ΘΗΡΑΙΟΣ	έτ. «Λότζα»	35	2680	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 4 Φεβρ.
ΘΙΣΜΠΗ	έτ. «Λάκαλ»	51	3435	έφθ. Ντάρ ες Σαλάμ 4 Μαρτ.
ΘΥΜΑΣ Α.	έτ. «Βέλος»	58	8078	έφθ. Ρότερνταμ 4 Μαρτ.
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Μαρνουέστρο»	53	3004	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. δι' 'Ιτέαν
ΙΑΣΩΝ	έτ. «Καργκοισόνες»	70	11489	έφθ. Σαλάλα 16 'Ιαν.
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. «Τζένερσλ. Κάρριερς»	57	9746	έφθ. Γιοκοσούκα 29 Φεβρ.
ΙΘΑΚΗ	έτ. «Ουλύσσες»	68	9066	διήλθε Παναμά 13 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΚΑΡΙΑ	έτ. «Πόκατ»	39	1514	έφθ. Πειραιά 7 Φεβρ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Σηγουαίης»	70	10886	έφθ. Βανκούβερ 22 Φεβρ.
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Πλειόνη»	68	11670	έφθ. Γκάλφαρζεν 2 Μαρτ.
ΙΚΤΙΝΟΣ	έτ. Λινέας 'Ιντερσεάνικας	69	11489	διήλθε Παναμά 14 Φεβρ.
ΙΛΙΟΝ	έτ. «Ιλιον»	55	6640	άνεχ. Τσάλνα 23 Νοεμ. δια Τσιταγκόγκ
ΙΛΙΟΝ	Σαρλός - Παπαδέλης	48	3514	άργει εις Πειραιά από 15 Φεβρ. 1971
ΙΛΚΟΝ ΖΑΝ	έτ. Ελλην. συμφέροντα	39	4866	υπό παραλαβήν
ΙΛΚΟΝ ΠΟΛΛΥ	έτ. «Καλαμάκι»	34	2708	υπό παραλαβήν
ΙΛΛΑΣΤΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. Ελλην. συμφέροντα	65	42204	υπό παραλαβήν
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	«Ελλην. Δεξαμενοπλοία»	52	8633	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 2 Μαρτ. δια Πειραιά
ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ	έτ. «Πάνος»	48	2088	άνεχ. Ρότερνταμ 22 Φεβρ. δια Βρυττόν
ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (μικτ.)	έτ. «Λεβέντα»	56	17940	άνεχ. Ρότερνταμ 3 Μαρτ. δια Βιλελμοσφεν
ΙΟΝΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Τόου»	55	12576	άνεχ. 'Αϊλ' οφ Γκράιν 4 Μαρτ. δια Φρεντερίσια
ΙΟΝΙΚ ΚΟΥΝΗ (δ.)	έτ. «Ταμάρ»	56	12569	άνεχ. 'Αλμπαργκ 3 Μαρτ. δια Κορούνα
ΙΡΕΝ'Σ ΛΑΚ	έτ. «Στάρλοϊτ»	59	2746	άνεχ. 'Όλυμπαν (Δ.Α.) 4 Φεβρ. δια Κορέαν
ΙΡΕΝΕ ΣΤΑΡ	έτ. «Λότους»	53	1548	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Τροσπορτές 'Αρμ.»	65	39011	άνεχ. Ρας Τανούρα 18 Φεβρ. δια Πόρτ ντ' Μπουκ
ΙΤΑΛΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	6727	άνεχ. Λά Γκουλέτ 25 Φεβρ. δια Νέαν 'Υόρκην
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Εμπρέσα 'Αρματορές»	71	11722	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 Φεβρ. δια Νιγκάτα
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	έτ. «Ν.Ε.Κ.»	45	9918	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	έτ. «Βαρνίκος»	56	12230	άνεχ. Ταμπικό 26 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Δουμαρσία»	59	3162	άνεχ. Λοντόντεν 2 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ. Γ. Βεντούρης	47	2280	άνεχ. Κόκο 16 'Ιαν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΗΣ	έτ. «Ζυγός»	48	1845	άνεχ. Χόνγκ Κόνγκ 1 Μαρτ. δια Καντόνα
ΙΩΑΝΝΗΣ Α.	έτ. «'Ιτανος»	59	8564	διήλθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Σαλαμίς»	67	20568	έφθ. Μορμουγκάο 24 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ	έτ. «Ερόικα»	55	8799	έφθ. Βζαγκαπατνάμ 6 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Σ.	έτ. «Μαρτινιάμικο»	69	9073	άνεχ. Ρότερνταμ 28 Φεβρ. δια Καρατάι
ΙΩΝ	έτ. «Πασιφικά»	71	11506	άνεχ. 'Ιουμγκαν 2 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΙΩΝ	έτ. «'Ιων»	57	7109	διήλθε Παναμά 29 Φεβρ. δια Νέαν 'Υόρκην
ΙΩΣΗΦ Β. (δ.)	Νικ. Βαρδινονιάννης	58	13316	έφθ. Καρθαγένην 5 Μαρτ.
ΚΑΒΟ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «Μαρντεστίνο»	46	9767	άργει εις Φάλουθ από 17 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ	έτ. «Μαρεπόκα»	61	10934	άνεχ. Λας Πάλμας 1 Μαρτ. δια Ρίο 'Ιανέιρο
ΚΑΒΟ ΓΚΡΕΣΟΣ	έτ. «'Αστρο Τριντέντε»	49	7612	άργει εις Πειραιά από 11 'Ιουλ.
ΚΑΒΟ ΔΕΛΦΙΝΙ	έτ. «Μαρντεδότο»	60	10934	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10110	έφθ. Μορμουγκάο 20 Φεβρ.
ΚΑΖΑΜΠΛΑΝΚΑ	έτ. «Ηρακλής»	55	2762	άνεχ. 'Αμβέρσαν 18 Φεβρ. δι' 'Οράν
ΚΑΘΡΙΝ Α.	έτ. «Ελσάλας»	70	16306	άνεχ. Πουσαν 24 Φεβρ. δια Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΛΑΧΑΡΙ	έτ. «Βαλιέντε Πανος»	59	8562	έφθ. Ντουάλα 23 Φεβρ.
ΚΑΛΙΡΡΟΗ	έτ. «Αριστέιδης»	59	8860	άνεχ. Νταβάο 24 'Ιαν. δια Ρότερνταμ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.)	έτ. «'Ιντάτοριας»	55	11792	άνεχ. Βοστώνη 22 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΓΕΜΕΛΟΥ	'Αφρί Γέμελου	71	9074	άνεχ. Μασσαλίαν 22 Φεβρ. δια Μπατόν Ρουζ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	έτ. «'Αστρο Ναδιέρ»	55	6133	έφθ. Ντάρμπαν 1 Μαρτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «'Αϊλα Γκράντε»	65	15932	άνεχ. Κάρλοσμαν 1 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόδς
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Ζαδ»	51	7154	διήλθε Γ'θραλτάρ 3 Μαρτ. δια Πειραιά
ΚΑΛΥΦΟ	έτ. «'Οδυσσεύς»	55	1799	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΛΥΦΟ Ν.	έτ. «Καλυψώ»	54	5774	εις Ντακάρ από 23 Νοεμ.
ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ	έτ. «Σπάρτο»	45	5130	άργει εις Ζεμπρούγκ από 26 Μαΐου
ΚΑΜΠΑΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαρίοκα»	53	6553	άνεχ. Λας Πάλμας 20 Φεβρ. δια Καρατάι
ΚΑΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	έτ. «'Ηοτ Μεντιπεράν»	55	1582	έφθ. Τραπάνι 25 Φεβρ.
ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Κάπ Σούνιον»	64	1763	έφθ. Βαρκελώνην 26 Φεβρ.
ΚΑΠ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	έτ. «'Ηοτ Μεντιπεράν»	57	1549	άνεχ. Θέουτα 21 Φεβρ. δια Μασαλία
ΚΑΠ ΟΛΙΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Κάπ Ολίστος»	62	1562	άνεχ. Σάροχ 1 Μαρτ. δια Σκικντα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Μπακ.»	67	16098	έφθ. Λίβερπουλ 4 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	έτ. «'Αστροκλάρο»	53	5185	άνεχ. Καζαμπλάνκα 27 'Ιαν. δια Δυρράχιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «'Αλαφούζος»	68	9031	άνεχ. Σιγκαπούρην 5 Μαρτ. δια Μασσαλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Κλόμπαλ Μπάκ Κάρ.»	68	24801	άνεχ. Βοκαγιόμα 27 'Ιαν. δια Γκλάντσοουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Πράμος»	51	6076	έφθ. 'Αμβέρσαν 4 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	έτ. «Μυθικός Πλούτος»	50	5120	έφθ. Σμότσου 31 'Ιαν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	έτ. «Σανμάμας»	71	30192	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 5 Φεβρ. δια Ναγκόγια

ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ (μικτόν)	έτ. «Αλφάμαρ»	71	48000	άνεχ. Χορ άλ 'Αμάγια 10 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ	έτ. «Κερκέτις»	50	4876	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ἀπρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Ὁσεάνικ Μπαλκ»	68	24668	άνεχ. Βιτόρια 28 Φεβρ. δι' Ἐρεγλί
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ Ι.	έτ. «Ὀλυμπος»	68	15355	άνεχ. Ρότερνταμ 28 Φεβρ. δια Κόλπον ΗΠΑ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ	έτ. «Κόλμεναρ»	67	24734	ἐφθ. Ντῶρμαν 29 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.)	έτ. «Πεληναῖον»	62	18411	διήλθε Παναμά 3 Μαρτ. δια Βενεζουέλαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έτ. «Σπῆ Ἥγκλ»	69	9044	άνεχ. Ματαρανί 3 Μαρτ. δι' Ἀντοφαγκάστα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΗΣ (δ.)	έτ. «Ἀστροπροτέκτωρ»	58	16357	άνεχ. Κάρλοαμν 3 Μαρτ. δια Σλάβκεν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΨΑΡΡΟΣ	έτ. «Γιουνάιτ. Τσάρτερινγκ»	66	16164	ἐφθ. Λὸς Ἀντζελες 1 Μαρτ.
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ	έτ. «Κανάρης»	72	16290	εἰς Μαυροσάν ὑπὸ συμπληρωαῖν
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εφμάρινερς»	60	8497	ἐφθ. Ντῶρ ἐς Σαλάμ 25 Φεβρ.
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Παλαιοκρασσάς	46	4576	άνεχ. Σάντος 26 Φεβρ. δια Σπέτζια
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάντα Σεσίλια»	60	8717	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Φεβρ. δια Μακάβ
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρίνα Σίππινγκ»	55	12495	άνεχ. Βερακρούζ 27 Φεβρ. δια Βαλτιμόρν
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Εὐγένεια»	59	8493	ἐφθ. Νταβάο 10 Φεβρ.
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μαρέρο»	60	8493	άνεχ. Ντῶρμαν 3 Μαρτ. δια Ντῶρ ἐς Σαλάμ
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ἰντερ. Σπ Τρέιντερς»	62	9229	ἀρνεῖ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Αὐγ.
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάλις»	53	11164	άνεχ. Νέαν Ὑόρκην 21 Φεβρ. δι' Ἀρούμπα
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	Π. Παππῆς - Ν. Κουκουνάς	44	5184	ἐφθ. Καλκούτταν 1 Μαρτ.
ΚΑΠΑΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Μηραῖτ Στάρ»	47	9956	άνεχ. Βερακρούζ 3 Μαρτ. δια Μπατόν Ρούζ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΛΙΦ	έτ. «Λέπσα»	64	3717	άνεχ. Βαλένθια 2 Μαρτ. δια Βαρκελώνην
ΚΑΡΟΛΟΣ	έτ. «Καρόλος»	54	2336	ἐφθ. Μάντσεστερ 5 Μαρτ.
ΚΑΡΟΣ	έτ. «Ζαδὲ»	47	8288	άνεχ. Σάντος 5 Μαρτ. δια Πειραιᾶ
ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ἀκτίς»	68	25084	ἐφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ.
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	έτ. «Σπιντρίντερς»	70	10886	άνεχ. Καλλάο 27 Φεβρ. δια Σαλάθερν
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κρίομαρ»	56	3401	άνεχ. Λὸς Πάλμας 27 Φεβρ. δια Λουάντα
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ἐλλαν. συμφέροντα	51	2959	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΚΑΣΣΕΛ	έτ. «Μαρεμπρέσας»	53	5603	άνεχ. Μπ. Ἀύρες 28 Φεβρ. δια Ποῦντα Ἀρένας
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Ἀγιαμόντε»	51	9936	ἐφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ	έτ. «Βασιλικὰ»	53	1901	ἐφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 28 Φεβρ.
ΚΑΣΤΡΑΚΙ	έτ. «Ἰντερν. Γουορλ. Όσ.»	71	9690	άνεχ. Ἀδελαΐδα 2 Μαρτ. δια Βικτώρια
ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ	έτ. «Καστρέντζα»	49	2317	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΚΑΤΕ Ν. Α.	έτ. «Ἀρόζα»	65	18723	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' ΗΠΑ
ΚΑΤΙΓΚΑΚΙ	έτ. «Ντελαντέρ»	64	4702	άνεχ. Κρίστομαλ 3 Μαρτ. δια Τούρμπο
ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.)	Ἄφαι Κολοκοτρώνη	50	11136	άνεχ. Ντῶρμαν 26 Φεβρ. δια Περσικόν Κόλπον
ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.)	έτ. «Ενσαίν»	54	11647	άνεχ. Πόρτ Ἐσκουίβελ 29 Φεβρ. δι' Ἀρούμπα
ΚΕΑ	έτ. «Ἀφρομάρ»	55	2683	άνεχ. Μπάκια Μπλόγκα 24 Φεβρ. δια Ρότερνταμ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	έτ. «Λαγκοντοράντο»	71	10000	ἐφθ. Λορέντζο Μάρκες 16 Φεβρ.
ΚΕ'Ι'Π ΝΕΡΙΤΑ	έτ. «Σαρόντισι»	57	9092	άνεχ. Ρότερνταμ 1 Μαρτ. δια Σάφι
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κο - Βεντούρα»	62	10493	ἐφθ. Της 4 Μαρτ.
ΚΕΡΚΗΣ	έτ. «Πόκο»	47	2131	άνεχ. Βρέμην 2 Μαρτ. δι' Ἀκαμπα
ΚΕΡΚΥΡΑ	έτ. «Ζαδὲ»	48	4030	άνεχ. Όσλο 28 Φεβρ. δια Τενερίφην
ΚΕΦ ΤΖΟΡΤΖ (δ.)	έτ. «Μετα»	54	8904	άνεχ. Ἀμθοῦργον 19 Φεβρ.
ΚΕΧΑΡΙΤΟΜΕΝΗ	έτ. «Ρεντόντο»	62	9951	διήλθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' Όζάκαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ	Μ. Νομικός	56	8362	άνεχ. Ρότερνταμ 4 Μαρτ. δια Κόλπον ΗΠΑ
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΔΕ ΓΚΡΕ'Ι'Τ (δ.)	έτ. «Μακεδόνιαν»	70	103012	άνεχ. Χάβρν 7 Φεβρ. δια Ρὰς Τανούρα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	ἐφθ. Ἀμθοῦργον 4 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	έτ. «Κίγκ Θήρας»	63	15740	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. δια Λατάκια
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	έτ. «Μίνωαν»	58	11156	ἐφθ. Γένοβαν 25 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Πύλος»	63	15378	άνεχ. Ριγιέκαν 28 Φεβρ. δια Μπιζέλα
ΚΙΜΩΝ (δ.)	έτ. «Πρώτη»	61	16068	άνεχ. Ἀρούμπα 28 Φεβρ. δια Μανάτι



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ἡλεκτρικὸς Ἀερισμὸς κυτῶν.

AZUR MED

BLUE MED

HELLENIC MED

RADIANT MED

SERENE MED

SUNNY MED

Ἑλληνικὴ Ἑταιρεία τακτικῶν γραμμῶν

Λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου -

Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τανάπαλιν:

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

MIDDLE EAST AGENTS

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΞ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

KINI (δ.)	έτ. «Κίνι»	61	25409	άνεχ. Μένι Άκμαντί 18 φεβρ. διά Γένοβαν
KIPIN	έτ. «Καλμάρ»	56	9403	έφθ. Μπουεναβεντούρα 27 'Ιαν.
KLAΥΔΙΑ	έτ. «Κλαυδία»	66	10601	άνεχ. Φορταλέτα 22 φεβρ. διά Γιοκοκάμαν
KLEAKH	έτ. «Αντιγόνη»	55	8562	άργει εϊς Πειραιά από 1 Νοεμ.
KLEOPLATPA	έτ. «Κεάναθ»	42	2269	διήλθε Κων)πολιν 3 Μαρτ. διά Πειραιά
KNOΣΣΟΣ	Κ. Εύθυμιάδης	49	2146	άργει εϊς Πειραιά από 17 'Ιαν. 1971
KOΛN	έτ. «Νάβες Νεπτούνια»	53	5606	άνεχ. Γκουαγιακίλ 3 Μαρτ. διά Βαλπαράϊζο
KOMMANTEP KOΛOKOTPΩNHΣ (δ.)	έτ. «Κοντινένταλ Άρμαν.»	66	78785	άνεχ. Ρας Τανούρα 26 φεβρ. διά Γιουροπόρτ
KONISTPA	έτ. «Καλιόρα»	58	10011	άνεχ. Σιγκαπούρη 26 φεβρ. δι' Εύρῃπιν
KONKAP INTOMITAMPA	έτ. «Κόνκαρ 'Ιντόμιταμπα»	72	40000	εϊς Ταμάνο υπό συμπλήρωιν
KONKEPOP KOΛOKOTPΩNHΣ (δ.)	έτ. «Μαρβενούστο»	56	20855	έφθ. Ντάς Άιλαντ 29 φεβρ.
KONKOPNTIA TZOS	έτ. «Μαρες Ν.»	56	4401	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
KAPATZIOYΣ KOΛOKOTPΩNHΣ (δ.)	έτ. «Ναδிகάτες Γιουνιθ.»	66	44895	υπό παραλαβήν
KOPΘIAN	έτ. «Κόρθιαν»	58	9292	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 φεβρ. δι' Άκαμπα
KOPMOPOHOΣ	«Ναυπηγοναυτική»	51	2491	υπό παραλαβήν
KOPINΘIK	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Σιγκαπούρη 26 φεβρ. διά Κωνσταντζαν
KOPPOY A' IΛANT	έτ. «Πίνδος»	59	4267	ίδε «MENTITEPANEAN KAIΦ» σημαία Κύπρου
KOPQH	έλλην. συμφέροντα	48	2224	εϊς μεσογειακός μεταφοράς
KOYNTOPYIΩTHΣ (δ.)	έτ. «Λούνα III»	64	28349	διήλθε Γιβραλτάρ 24 φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
KOYPK B.	έτ. «Κουρκ»	53	6955	έφθ. Άπαπα)Λάγκος 26 φεβρ.
KPIOΣ	έτ. «Ουρανός»	59	16989	έφθ. Μπουεναβεντούρα 29 φεβρ.
KPONOΣ	έτ. «Ελ Σακο»	48	8610	έφθ. Ρόττερνταμ 27 φεβρ.
KYBEPHHTHΣ	έτ. «Μιραμάρ»	59	9360	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 φεβρ. διά Σαδόνια
KYΘHPA	έτ. «Ζαδς»	52	5153	έφθ. Σάντος 4 Μαρτ.
KYΘHOΣ	έτ. «Ζαδς»	46	3648	διήλθε Γιβραλτάρ 28 φεβρ.
KYMA	Ρούσσος & Σία	38	2838	εϊς μεσογειακός μεταφοράς
KYΠPOΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3799	έφθ. Άμβέρσαν 4 Μαρτ.
KYPA EΛEHH	έτ. «Κυρά»	49	2032	άνεχ. Άντζιο 24 φεβρ. δι' Αύγουσταν
KYPA KATIKO	έτ. «Αύρα»	56	9086	άνεχ. Τζιμπουτί 2 Μαρτ. δι' Άκαμπα
KYPIAKOYΛA Δ. ΔΕΜΟΥ	έτ. «Καπετάν Διομαντής»	66	20516	άνεχ. Μπατόν Ρουζ 19 Τεβρ. δι' Όδησσόν
KYPIOΣ CTEΛIOΣ	έτ. «Καρδαμύλιαν»	51	2644	έφθ. Κοντίζ 1 Μαρτ.
KONCTANTHΣ ΓΕΜΕΛOΣ	έτ. «Καρντίαλ»	68	9084	έφθ. Άμβέρσαν 4 Μαρτ.
KOΣ	έτ. «Κρίσμορ»	56	3430	άνεχ. Λισαβώνα 2 Μαρτ. διά Λας Πάλμας
KOCTAC MIΧAΛOΣ	Λ. Κ. Μίχαλος	54	8063	άνεχ. Ντάρμπαν 17 φεβρ. διά Ρόττερνταμ
KOCTAC ΦPAΓKOΣ	έτ. «Μάρφο»	67	15355	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 27 φεβρ. διά Μ. Θάλασσαν
KOCTAΦOΛOPA	έτ. «Λεντούμα»	53	5921	άνεχ. Κόμπε 3 Μαρτ. διά Γιαβάτα
KOCTHΣ	έτ. «Σιτία»	54	4862	άνεχ. Γιοκοκάμαν 2 Μαρτ. διά Χοινκάγκ
KOCTHΣ	έτ. «Λός Χέρμανος»	56	8474	έφθ. Μπ. Άυρες 28 φεβρ.
KOCTHΣ ΠPOHΣ	έτ. «Αιτζιαν»	65	14088	άνεχ. Λονδίνον 19 φεβρ. διά Φλώοιγκ
ΛAEPTHΣ	έτ. «Άστρο Ντυνάμικο»	56	10597	υπό παραλαβήν
ΛAIDH HPA	έτ. «Όρεάνικ»	56	8108	άνεχ. Βεραβάλ 13 φεβρ. διά Δάνταιχ
ΛAIDH OYTE	έτ. «Νταριτέβαλ»	53	5690	έφθ. Σιγκαπούρη 26 φεβρ. διά Τζέντα 4 Μαρτ.
ΛAΓ'ON OΦ ΔHΛOΣ	έτ. «Κούμτεκαλ»	49	2273	άργει εϊς Πειραιά από 23 φεβρ. 1971
ΛAΓ'ON OΦ MYKONOΣ	έτ. «Χρισικούμ»	50	2494	άνεχ. Πειραιά 26 φεβρ. διά Τουρκίαν
ΛAΓ'ON OΦ XAIPOHIA	έτ. «Κουμπακούμ»	54	3315	άνεχ. Καζαμπλάνκαν 30 'Ιαν. διά Κίναν
ΛAMΠPOΣ	έτ. «Ντουένος Άρμαντόρα»	57	6132	άνεχ. Τακοράντι 3 Μαρτ.
ΛAMΠPOΣ M. ΦATHΣ	έτ. «Άλφα»	60	9486	άνεχ. Γλασκόδην 28 φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
LARRY A.	έτ. «Ελφορτούνα»	70	16306	έφθ. Τρίπλιν (Λιθύνς) 27 φεβρ.
ΛATO	έτ. «Λατώ»	52	4207	άνεχ. Σιγκαπούρη 26 φεβρ. διά Μπαγκόγκ
ΛEANAPOC	έτ. «Ντιμάντε»	62	10514	έφθ. Τουάφ 24 φεβρ.
ΛENA (δ.)	έτ. «Κύδων»	51	11124	άνεχ. Ντακάρ 21 φεβρ. δι' Έϊδονμαουθ
ΛENA	έτ. «Κωνσταντίν»	54	2488	άνεχ. Σπέτζια 1 Μαρτ. διά Ρας Λανούφ
ΛEΣTE (δ.)	έτ. «Εντερπράϊζ»	61	22785	άργει εϊς Πειραιά από 20 Άπρ. (ΕΠΡΛΗΘΗ)
ΛEYKIPPOΣ	έτ. «Κάραστελ»	36	4997	διήλθε Κων)πολιν 1 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΛEYTEPΗΣ M.	έτ. «Ρασάνελ»	47	2685	έφθ. Άμοστερνταμ 24 φεβρ.
ΛEONIDAC Z. KAMΠANHΣ	έτ. «Φαίρος»	65	15738	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 Μαρτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΛHNTEP KOΛOKOTPΩNHΣ (δ.)	έτ. «Άστρο Μαντάτο»	59	12773	έφθ. Γένοβαν 2 Μαρτ.
ΛIBOPHO	έτ. «Τρανσπαρική»	52	4995	άνεχ. Κολόμπο 5 Μαρτ. διά Δυτ. Αυστραλίαν
ΛIΔH M.	έτ. «Άγια Νεοτινι»	57	7110	έφθ. Άδελαϊδα 3 Μαρτ.
ΛIΔIKA	Τ. Σ. Τρέιντιγκ	60	8563	έφθ. Άμβούργον 4 Μαρτ.
ΛIΜΠΑHOH	έτ. «Σίμπολο»	52	4435	άργει εϊς Πειραιά από 16 Αύγ.
ΛIMΠEP'EITOP KOΛOKOTPΩNHΣ	έτ. «Μαρκούνα»	51	6338	άνεχ. Σαϊντ Άννα Μπαϊν 14 φεβρ. διά Σαο Σεμπασιτιά
ΛIMPA	έτ. «Ζετμάρ»	56	10210	έφθ. Δουνκέρκην 28 φεβρ.
ΛIHKECTPOYM	έτ. «Τολέδο»	71	3646	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 27 φεβρ.
ΛIHAOΣ	έτ. «Τόρρες»	62	10196	έφθ. Χάρτλεπουλ 29 φεβρ.
ΛIHTA	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	έφθ. Άμοστερνταμ 2 Μαρτ.
ΛIHTENCTA I'N	έτ. «Νεπτούνια»	54	4785	άνεχ. Γένοβαν 2 Μαρτ. δι' Άσκελόν
ΛIPIA (δ.)	έτ. «Σκορπιό»	60	28913	άνεχ. Λονδίνον 16 φεβρ. διά Βρυτιτόν
ΛONΔIHOH	«Ελληνική» Α.Ε.	50	2696	εϊς Πειραιά (έπισκευαί)
ΛOPHTZO XAΛKOYΣHΣ (μικτόν)	έτ. «Σκαύση»	68	39617	άνεχ. Μόμπιλ 26 φεβρ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΛOY'IΣ	έτ. «Λούις»	54	6103	υπό παραλαβήν
ΛΟΥAΔ	έτ. «Βόλος»	58	8546	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
ΛYΔIA	έτ. «Λάριμνα»	57	4486	διήλθε Κων)πολιν 1 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΛYKABHTTOΣ (δ.)	έτ. «Λυκαβηττός»	52	18306	εϊς Τζιμπουτί ρόδς από 22 'Ιαν.
ΛYKABHTTOΣ	έλλην. συμφέροντα	47	8207	έφθ. Μπρέμερχαφεν 25 φεβρ.
M. Γ. CTAΓKAPHΣ	έτ. «Άκτις»	69	25168	άνεχ. Άμβέρσαν 27 φεβρ. δι' Άμπιτζαν
MAΓAΔAHHH	έτ. «Μάγκνα»	70	2867	άνεχ. Μουροζάν 23 φεβρ. διά Ντουμάι
MAΘIOΣ (δ.)	έτ. «Σολοίλ»	58	18297	υπό παραλαβήν
MA'I EP A (δ.)	έτ. «Ερσγκο»	53	21291	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Ντάρμπαν
MAIANAPOC	έτ. «Μαϊανδρος»	68	15929	διήλθε Γιβραλτάρ 23 φεβρ. διά Κη Γουέστ
MAIPH	έτ. «Μίνιμαρ»	68	22391	έφθ. Χιούστον 25 φεβρ.
MAIPH CYAΔ	έτ. «Εξάπλωσις»	60	12091	έφθ. Τρίπολιν (Λιθύνς) 25 φεβρ.
MAKAAΔA	έτ. «Εκάλπ»	55	1517	άνεχ. Γένοβαν 14 φεβρ.
MAKEΔONIA (μικτόν)	«Ελληνική Μπάλκ Τράνσπ.»	67	38286	έφθ. Σιγκαπούρη 26 φεβρ. 1 Μαρτ.
MAKO ΠPOΓKPPEΣ	έτ. Μάκο Προγκρές	43	4419	άνεχ. Σύρον 24 φεβρ. διά Μήλον
MAKO ΠPOCΠEPITY	έτ. «Μακοπροσπερίτυ»	40	5307	διήλθε Γιβραλτάρ 13 φεβρ. δι' Άπαπα)Λάγκος
MAKO TP'EINTEP	έτ. «Μάκο Τρέιντερ»	47	2271	άργει εϊς Πειραιά από 21 φεβρ. 1971
MAKO OPOCTIOYH	έτ. «Μάκο Φόρταουν»	47	2848	άνεχ. Μπαντάρ Άμπας 26 'Ιαν. διά Λαδαν Άιλαντ
MANA (δ.)	Άκ. Χαλκούσης	55	11430	άνεχ. Λας Πάλμας 3 Μαρτ. διά Σαγκάην
MANEΣ	έτ. «Μοτορνάδες»	55	8526	άνεχ. Πειραιά 29 φεβρ. δι' Άντικυρα
MANΘOC M.	έτ. «Σάν Ματέο»	58	1591	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Άλεξάνδρειαν
MANOYEAΔA (δ.)	έτ. «Βαρνίμα»	51	11022	άνεχ. Μπέρφαστ 13 φεβρ. διά Λατάκια
MAPAMΠOY	έτ. «Σουοδάκη»	57	1962	άνεχ. Ζουεϊτίνα 27 φεβρ. διά Μιλάζο
MAPAPITA II (δ.)	έτ. «Ιω. Λάτσος»	51	16440	διήλθε Παναμά 28 φεβρ. διά Ν. Κορέαν
MAPAPITA XANAPH	έτ. «Πυθαγόρας»	66	18231	εϊς Πειραιά από 1 'Ιουλ. (έπισκευαί)
MAPAPITHC (δ.)	έτ. «Μαρκοριέντε»	53	11376	έφθ. Ταυτούνσφικ 27 φεβρ.
MARFKETINA	έτ. «Μαρκετίνα»	49	4311	έφθ. Βανκούβερ 1 Μαρτ.
MARH XANAPH	έτ. «Τζενεράλ Κάριερς»	66	18569	έφθ. Πόρ. ντε Μπούκ 2 Μαρτ.
MARΘA (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	49	10123	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Πειραιά
MARI	έτ. «Μαρί»	58	4219	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
MARIA	έτ. «Ιόνιαν»	62	9455	διήλθε Γιβραλτάρ 28 φεβρ.
MARIA	έτ. «Λαέρτης»	70	9101	έφθ. Έσμπιζεργκ 4 Μαρτ.
MARIA III	Γιολδάσος & Μαρούλης	53	824	διήλθε Κων)πολιν 24 φεβρ. διά Κωνσταντζαν
MARIA A. Λ.	έτ. «Τρ. Τζενεράλες»	56	10016	άνεχ. Ντάρμπαν 24 φεβρ. διά Κέϊπ Τάουν
MARIA B.	έτ. «'Ιντερμαρ Σέρβις»	55	3597	άνεχ. Σάροχ 29 φεβρ. διά Κίγκονορθ
MARIA E. (δ.)	έτ. «ΕΛ - ΠΑ»	52	10607	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 Μαρτ.
MARIA K.	έτ. «Φόρσω»	70	9070	

MARIA K.	έτ. «Μανχάπταν»	52	7676	έφθ. Πειραιά 29 Φεβρ.
MARIA A.	έτ. «Κοντάνταν»	57	10311	άνεχ. Μπ. "Αύρες 26 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
MARIA N.	έτ. «Πλατόνι»	41	5291	άργει εις Βόλον από 31 Μαρτ. 1971
MARIA ΣΥΛΑ	έτ. «Εμπερία»	67	9365	άνεχ. Ναγκόγια 25 Φεβρ. δι' Βανκούβερ
MARIA Π. ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Πασιφικα Φινανσιάρια»	62	11033	διήλθε Παναμά 25 Φεβρ. δι' 'Ακίτα
MARIA ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	εις Κασσιόγκ ρόδς 21 Φεβρ.
MARIANNA	έτ. «Ριμάραν»	62	14047	άνεχ. Σάντος 25 Φεβρ. δι' 'Αντίκουα
MARIANNA III (δ.)	έτ. «Ιω. Λάτορς»	50	16485	άνεχ. Λα Σκίρα 17 Φεβρ. δι' Τέμα
MARIΓΩ	έτ. «Α. & Μ. Μπουσσός»	47	1595	άργει εις Πειραιά από 30 'Ιουλ.
MARIΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ	έτ. «Γέμελος Μαρ. Έντερπ.»	68	10016	έφθ. Όζόκαν 3 Μαρτ.
MARIΓΩ Ρ.	έτ. «Γκόλφο Αζούλ»	69	10816	έφθ. Νέαν Όρκην 1 Φεβρ.
MARIELA	έτ. «Αϊλάντερς»	55	5118	διήλθε Παναμά 26 Φεβρ.
MARIKA	έτ. «Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί»	62	1511	εις μεσογειακάς μεταφοράς
MARIAENA K.	έτ. «Κόστ»	52	2824	διήλθε Κων)πολιν 29 'Ιαν. δι' Μ. Θάλασσαν
MARIAENA M. (δ.)	έτ. «ΝΕΚ»	53	15789	έφθ. Πειραιά 23 Φεβρ.
MARILION	έτ. «Μαρίλιον»	56	4486	διήλθε Κων)πολιν 28 'Ιαν. δι' Κωνσταντίναν
MARINA	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	56	6907	άργει εις Πειραιά από 4 'Οκτ.
MARINA ΓΚΡΑΝΤΕ	έτ. «Μαρουπένον»	63	15364	άνεχ. 'Αδελαΐδα 3 Μαρτ. δι' Αίγυπτον
MARΚΟΣ Μ. Φ.	έτ. «Βρουλιδία»	62	10485	έφθ. Βαλπαράϊζο 23 Φεβρ.
MARLEN	έτ. «Τιτραμάρ 'Ινκ.»	51	1851	εις Μουντανιά 25 Φεβρ.
MARAI (δ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20827	άνεχ. Όσμ Σαΐδ 19 Φεβρ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
MARΟΥΔΙΩ	έτ. «Μαρκεσιέντε»	60	19663	άνεχ. Χαλίφαζ 3 Μαρτ. δι' Λονδίνον
MARΟΥΛΙΩ Β.	έτ. «Βουλκόν»	50	1694	άργει εις Πειραιά από 25 'Ιαν. 1971
MARINΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθέρεσαλ»	55	9125	άνεχ. Βενετιαν 30 'Ιαν. δι' Κωνσταντίναν
MARTZY (δ.)	έτ. «Βάρκο»	52	11198	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
MARYBA	έτ. «Παρνασσός»	54	3146	άνεχ. Μπιλμπάο 1 Μαρτ. δι' Μπαγιόν
MARYAIZA	έτ. «Παρνασσός»	70	15806	άνεχ. Βανκούβερ 18 Φεβρ. δι' Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9162	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 24 'Ιαν. δι' Δυρράκιον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Μαϊστρος»	69	22391	άνεχ. Ναγκόγια 6 Φεβρ. δι' Ντάρν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβα»	57	8906	άνεχ. Πόρτο 'Αλέγκρε 25 Φεβρ. δι' 'Αμδούργον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	έτ. «Λίμπρα»	71	18536	άνεχ. Μτελφζύλ 16 Φεβρ. δι' Παρανάμ
ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Αυτόλυκος»	57	8823	εις Τσάλνα από 18 Νοεμ.
ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) ..	έτ. «'Εστρέλλα»	65	32168	άνεχ. 'Ιμμιγκαν 6 Μαρτ. δι' Περαικόν Κόλπον
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	έφθ. Ρότερνταμ 24 Φεβρ.
ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Σπ Χόκ»	71	9426	έφθ. Μαντράς 26 Φεβρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	έτ. «'Ελληνικ Μαρτ. Τρασπ.»	65	14264	διήλθε Μπουόνσμπουτελ 24 Φεβρ. δι' Σαγκάνν
ΜΕΛΙΔΑΛΑ	έτ. «Σπ Ρόβερ»	52	1699	άνεχ. Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Καζαμπλάνκαν
ΜΕΛΙΣΙΤΤΑ (δ.)	έτ. «Μελισίτα»	56	13233	άνεχ. Όρμμαντλ 21 Φεβρ. δι' Μπαντάρ Μαχσάρ
ΜΕΛΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Τζερελίν»	58	21986	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 20 Φεβρ. δι' Σπέτζια
ΜΕΛΙΤΩΝ	έτ. «Όρπντομ 'Ιντερκοντ.»	68	10017	άνεχ. Τάμπα 14 'Ιαν. δι' Βομβάν
ΜΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	έτ. «Μεντατλάντικ Τράμπ»	47	1700	άνεχ. Βρέμν 1 Μαρτ. δι' Μεραινα
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.)	έτ. «'Αστούρις»	58	21479	εις 'Αυθέρσαν από 3 Νοεμ.
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ	έτ. «Μερσινιδι»	50	6654	έφθ. Θεσ)νίκην 24 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αϊτζιαν Φράϊτ»	60	14269	έφθ. Βενετιαν 8 'Ιαν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΛΗ (δ.)	έτ. «'Αμιορς»	69	17840	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 Μαρτ. δι' Μπαντάρ Μαχσάρ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.) ..	έτ. «Βαρκίσα»	70	17840	άνεχ. Ρας Τανούρα 25 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΕΤΗ (δ.)	έτ. «'Οσσινένταλ»	70	17718	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 25 Φεβρ. δι' Μιζουσίμα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΓΗ (δ.)	έτ. «'Εστέλλα»	71	17718	διήλθε Παναμά 21 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΙΔΕΑ (δ.)	έτ. «Φορτοούνα 'Οσεάνικα»	71	17718	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ. δι' Περο. Κόλπον
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΛΑΜΨΙΣ (δ.)	έτ. «'Ιμπερίο Μαρτίμο»	71	17700	εις 'Αϊσί υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΙΝΤΕ (δ.)	έτ. «'Εστρέλλα Νασιέντε»	71	17718	άνεχ. Μόννυ 20 Φεβρ. δι' Χόθικ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.)	έτ. «'Ικερίν»	70	17840	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Φεβρ. δι' Καλάμα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	έτ. «Κίνγκοφλντ»	71	17718	άνεχ. Πόρτ Χάρκουρτ 2 Μαρτ. δι' Μόννυ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΠΝΟΗ (δ.)	έτ. «Μορέρος Γκαλάντες»	72	17700	εις 'Αϊσί υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.)	έτ. «'Αστρο 'Εζίτο»	65	51412	άνεχ. Ντουμάι 22 'Ιαν. δι' Τρίνιταντ
ΜΗΛΕΑ	έτ. «Τραμουντάνα»	46	5804	διήλθε Γιβραλτάρ 28 'Ιαν. δι' Χάμπτον ρόδς
ΜΗΘΝΙΣ	έτ. «Κυκλάδες»	54	7831	άργει εις Πειραιά από 23 'Ιουν.
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «'Ακμς»	49	9004	εις Κέιπ Τάουν από 29 'Ιαν.
ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΗΣ (δ.)	έτ. «'Ερέτρια»	54	11450	άνεχ. Ρότερνταμ 3 Μαρτ. δι' Μπλέζεν
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	έτ. 'Ελλαν. 'Ετ. Ναυτ. & Βιομ.	60	18889	άνεχ. Τζάκσονβιλ 27 'Ιαν. δι' Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 12 Φεβρ. δι' Γουαμπό
ΜΙΝΑ Α. ΚΑΜΠΑΝΗ	έτ. «Μαρεμπαλάμα»	69	16413	άνεχ. Μορμουγκάο 1 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Κολοσσός»	49	6126	υπό παραλαβήν
ΜΙΝΕΡΒΑ	έτ. «Βαλκόν»	44	2463	άνεχ. Ρότερνταμ 19 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΜΙΝΕΡΒΑ II	έτ. Μ. Βέττος	56	1194	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	έτ. «Ε. Λαγκούν»	70	1591	έφθ. Πόρτ 'Εδεργκλιντς 19 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	έτ. «Ε. Λαϊνερ»	71	1590	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 2 Μαρτ. δι' Σάντο Ντομίγκο
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	έτ. «Ε. Λαϊονες»	71	1580	εις Χακοντάτε υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Ο	έτ. «Ε. Λαϊφ»	71	1580	εις Τάιμπα υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	έτ. «Ε. Λάμα»	70	1591	άνεχ. Κίγκστων (Τζαμ.) 29 Φεβρ. δι' Γκρήνβιλ (Μισ.)
ΜΙΝΙ ΛΑΜΠ	έτ. «Ε. Λάμπ»	70	1591	άνεχ. Πειραιά 28 Φεβρ. δι' Βαρκελώνην
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	έτ. «Ε. Λάντ»	70	1592	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 27 Φεβρ. δι' Πόρτ Λίμον
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	έτ. «Ε. Λάντερν»	71	1590	έφθ. Σάντο Ντομίγκο 1 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	έτ. «Ε. Λάτρια»	70	1591	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 22 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	έτ. «Ε. Λάπ»	70	1592	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	έτ. «Ε. Λάς»	70	1592	έφθ. Τσιταγκόγκ 2 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Κ	έτ. «Ε. Λέικ»	70	1590	έφθ. Κίγκστων (Τζαμ.) 28 Φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	έτ. «Ε. Λέϊμπορ»	71	1580	εις Βιζακαπατάν από 20 'Ιαν.
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	έτ. «Ε. Λένς»	71	1590	άνεχ. Σιγκαπούρη 14 'Ιαν. δι' Τσιταγκόγκ
ΜΙΝΙ ΛΕΟ	έτ. «Ε. Λέο»	70	1591	άνεχ. Βηρυττόν 2 Μαρτ. δι' Λατάκια
ΜΙΝΙ ΛΗ	έτ. «Ε. Λή»	71	1590	έφθ. Σαδόνα 1 Μαρτ.
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	έτ. «Ε. Λήγκ»	70	1592	άνεχ. Πόρτ 'Εοκουϊνέλ 22 Φεβρ. δι' Μπακάμας
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	έτ. «Ε. Λήντ»	70	1592	άνεχ. Βηρυττόν 4 Μαρτ. δι' Θεσ)νίκην
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	έτ. «Ε. Λήφ»	71	1599	άνεχ. Βαλτιμόρη 1 Μαρτ. δι' Σάντ Κλαϊν



The Hellenic Lebanese Marine Supplies

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

INSIDE BEIRUT HARBOUR BEHIND PASSENGERS STAND R.C.B. 24800 P.O.BOX 1521 - CABLE "HELEBMASUP"
TELEPH.: 223996/931249, BEIRUT - 292768, LEBANON

MINI ΛΙΖΑΡΝΤ	έτ. «Ε. Λίζαρντ»	71	1580	είς Τσίμπα υπό συμπλήρωσιν
MINI ΛΙΛΑΚ	έτ. «Ε. Λίλακ»	70	1591	έφθ. Ντεμεράρα 22 φεβρ.
MINI ΛΙΛΥ	έτ. «Ε. Λίλυ»	70	1590	έφθ. Τσιταγκόγκ 7 φεβρ.
MINI ΛΙΜΙΤ	έτ. «Ε. Λίμιτ»	71	1580	έφθ. Τσιταγκόγκ 2 φεβρ.
MINI ΛΙΜΠΡΑ	έτ. «Ε. Λίμπρα»	70	1592	άνεκ. Ντεμεράρα 1 Μαρτ. διά Γκρήνβιλ (Μισ.)
MINI ΛΙΝΚ	έτ. «Ε. Λίνκ»	70	1590	άνεκ. Βαρκελώνη 1 Μαρτ. διά Πειραιά
MINI ΛΙΝΤ	έτ. «Ε. Λίντ»	71	1590	έφθ. Τσιταγκόγκ 31 'Ιαν.
MINI ΛΙΝΤΟ	έτ. «Ε. Λίντο»	71	1590	έφθ. Κίγκωτων (Τζαμ.) 3 Μαρτ.
MINI ΛΟΒ	έτ. «Ε. Λόβ»	72	1580	άνεκ. Σιγκαπούρη 21 φεβρ. διά Τσιταγκόγκ
MINI ΛΟΓΚ	έτ. «Ε. Λόγκ»	71	1580	έφθ. Τσιταγκόγκ 31 'Ιαν.
MINI ΛΟΥΦ	έτ. «Ε. Λόουφ»	71	1590	έφθ. Τσιταγκόγκ 28 'Ιαν.
MINI ΛΟΥΥ	έτ. «Ε. Λόρυ»	71	1590	άνεκ. Κρίστομπαλ 2 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνη
MINI ΛΟΥΤ	έτ. «Ε. Λούτ»	71	1590	άνεκ. Μπωμόντ 3 Μαρτ. διά Κίγκωτων (Τζαμ.)
MINI ΛΟΥΤΖΙΚ	έτ. «Ε. Λούτζικ»	70	1592	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 20 φεβρ.
MINI ΛΟΥΤΥΣ	έτ. «Ε. Λότους»	70	1591	άνεκ. Σάντο Ντομίγκο 25 φεβρ. διά Μπαράκονα
MINI ΛΟΥΣ	έτ. «Ε. Λούζ»	71	1591	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 25 φεβρ.
MINI ΛΟΥ	έτ. «Ε. Λού»	71	1580	άνεκ. Κορίντο 24 φεβρ. διά Λος Άντζελες
MINI ΛΟΥΤ	έτ. «Ε. Λούτ»	70	1592	άνεκ. Λεμεσσόν 1 Μαρτ. διά Βενετίαν
MINI ΣΑΚΟΥΡΑ	έτ. «Ε. Λέγκ»	70	1584	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 2 Μαρτ. διά Σάντο Ντομίγκο
ΜΙΧΑΗΛ Ε.	έτ. «Πινελόπη»	56	8905	είς Πειραιά από 28 'Ιαν.
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Γαλαβέρα»	56	8046	άνεκ. Ντάρμπαν 31 'Ιαν. διά Λάρυμνα
ΜΙΧΑΗΛ Κ. ΛΕΜΟΣ (δ.)	έτ. «Σανραϊά»	71	124009	άνεκ. Χάρκιν Άιλαντ 22 φεβρ. διά Φός
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Μινιμίχ»	68	23067	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Κή Γουέστ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκρεάντα»	57	12317	έφθ. Όλμπαν (Ν.Υ.) 4 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	έτ. «Τρινιτι»	61	2490	άνεκ. Λέγκορν 23 φεβρ. διά Καμσάρ
ΜΙΧΑΛΙΟΥΣ ΞΥΛΑΣ	έτ. «Ευλόγια»	61	12662	άνεκ. Άλεξάνδρειαν 29 φεβρ. δι' Αύγουστον
ΜΟΑΝΤΟΒΑ	έτ. «Αμαζών»	71	9100	άνεκ. Φάλμουθ 3 Μαρτ. διά Ν. 'Αφρικήν
ΜΟΜΠΙΛΙΤΑ (δ.)	έτ. «Πανσοσεάνικ Ναθ.»	69	47958	άνεκ. Βαγκαρέϊ 29 φεβρ. διά Σιγκαπούρη
ΜΟΝΙΚΑ Σ.	έτ. «Δίδυμοι»	52	1950	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 25 φεβρ. διά Καντώρα
ΜΟΝΣΟΥΝ	έτ. «Γεράνια»	53	2959	άνεκ. Μακόρις 25 φεβρ. διά Ρίο Χάινα
ΜΠΑΛΑΤΙΚ ΚΑΙΟ	έτ. «Μοντεκάρλος»	58	3529	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 29 φεβρ. δι' 'Ιρλανδίαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεκ. Ντακάρ 12 φεβρ. διά Κέντλα
ΜΠΑΡΜΠΑΝΤΙΝΟΣ	έλλην. συμφέροντα	57	9294	υπό παραλαβήν
ΜΠΑΛΙ	έτ. «Παν. Όσαν»	36	5275	άρχει εις Πειραιά από 29 'Ιουν.
ΜΠΑΛΜΑΟ	έτ. «'Ηρακλής»	53	2261	άνεκ. Μελίλα 28 φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΜΠΑΟΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαρινέας Σουρένας»	62	3926	διήλθε Γιβραλτάρ 29 φεβρ.
ΜΠΟΡΝΜΑΟΥΣ	έτ. «Μπορνμάουθ»	56	10413	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 28 φεβρ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Γουεστγουντ»	56	10062	άνεκ. Χιούστον 25 φεβρ. διά Όρτσαουν
ΜΠΟΥΡΜΑ ΤΖΕ-ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Χάρη»	51	10203	άνεκ. Μαντράς 4 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ	έτ. «Μπράϊτ Σαν»	45	3450	διήλθε Γιβραλτάρ 27 φεβρ.
ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΪ	Γ. Ευσταθίου - Π. Παππάς	51	6022	είς Πειραιά από 11 Δεκ. (έπισκευαί)
ΜΠΡΟΔΕΡΣ	έτ. «Στύλκο»	50	2424	είς μεσογειοκάς μεταφοράς
ΜΥΚΗΝΑΙ ΙΙ	έτ. «Γκένιομαρ»	54	5240	έφθ. Μπ. Άύρες 3 Μαρτ.
ΜΥΡΡΙΝΕΛΑ (δ.)	Παπαδημητρίου	49	9025	άρχει εις Πειραιά από 9 φεβρ. 1969
ΜΥΡΙΝΗ (δ.)	Παπαδημητρίου	47	9957	άρχει εις Πειραιά από 5 Νοεμ. 1970
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Σαλαμινία»	57	9345	άνεκ. Άυθέρσαν 3 Μαρτ. διά Καράται
ΜΥΡΤΟ	έτ. «Μυράλ»	52	1149	άνεκ. Θεο)νίκην 24 φεβρ.
ΜΥΡΤΩ	έτ. «Σόντοκ»	58	1142	είς μεσογειοκάς μεταφοράς
ΜΥΣΩΝ	έτ. «Πρέσοορ»	51	4029	άνεκ. Τζέντα 27 φεβρ. διά Βομβάνη
ΜΩΡΗΑΣ	έτ. «Άλμα»	53	6811	είς Άμβέρσαν από 4 'Ιουλ.
ΜΩΤΡΙΚ	έτ. «Βικτωριάν»	56	7841	άνεκ. Τρινκομαλί 24 φεβρ. διά Λίβερπουλ
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεκ. Άντεν 7 φεβρ. διά Ντακάρ
Ν. ΣΟΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νόροις Φρέυτερς»	59	11299	έφθ. Καμαίσι 26 φεβρ.
ΝΑΒΙΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Τότα»	58	9998	έφθ. Ξρέμην 9 φεβρ. (έπισκευαί)
ΝΑΝΕΥ ΜΑΪΚΕΛΣ	έτ. «Ραίη»	57	4225	άνεκ. Συμπενικ 28 φεβρ. διά Σαδόνα
ΝΑΞΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Μαρκάμιнос»	68	3850	άνεκ. Κορούνα 3 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	Καρίτοης - Δραγώνας	57	2012	άνεκ. Άσντόντ 2 Μαρτ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΥΥ	έτ. «Βέρνκα»	55	3329	άνεκ. Τρίπολιν (Λιθύς) 26 φεβρ.
ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΪΥ	έτ. «Τριφυλία»	50	1501	άνεκ. Βηρυτόν 27 φεβρ. διά Μερσίνα
ΝΑΥΣΙΚΑ	έτ. «Μπακανομάρι»	60	3324	άνεκ. Βαρκελώνη 28 φεβρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΝΑΥΣΙΚΑ	«Μ. Βέττας»	51	2372	έφθ. Χάιφο 21 φεβρ.
ΝΕΑ ΜΟΝΗ	έτ. «'Ινομάεν»	47	4981	άρχει εις Πειραιά από 2 'Απρ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	έτ. «Λουνίνο»	54	3535	άνεκ. Θεο)νίκην 21 φεβρ. διά Κων)πολιν
ΝΕΟΤΗΣ	έτ. «Πανμπάκο»	71	9000	διήλθε Παναμά 1 φεβρ. διά Μανζανίλο (Μεξ.)
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «'Εσπέρια»	54	7968	έφθ. Βενετίαν 23 φεβρ.
ΝΕΡΙΝΑ	έτ. «Γιουνάτεντ Σ.Ε.»	63	1196	είς Μπιμπάο από 28 'Ιαν.
ΝΕΣΤΟΡ	έτ. Ουλτραμαρ Άρμαντόρα	51	17225	έφθ. Άυθούργον 5 Μαρτ.
ΝΕΣΤΩΡ	έτ. «Νέοτωρ»	48	3286	άνεκ. Θεο)νίκην 4 φεβρ. διά Μυτιλήνην
ΝΕΦΟΣ	έτ. «Πολίχρη»	56	7911	έφθ. Μάντσεστερ 23 φεβρ.
ΝΕΦΟΣ ΙΙ	έτ. «Ζουρούμπι»	71	9093	έφθ. Μπότγουντ 26 φεβρ.
ΝΗΛ ΑΡΜΕΣΤΡΟΓΚ (δ.)	Ν. Ι. Βαρδινογιάννης	60	25471	άνεκ. Μπαντάρ Μακσάρ 11 φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΝΗΡΗΪΣ	έτ. «Θαλασσιος Πλούτος»	71	9426	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ	Ο. Γεωργόπουλος	49	1849	άνεκ. Λά Νουβέλ 29 φεβρ. διά Κάλιαρι
ΝΗΣΟΣ ΕΚΥΡΟΣ	Ο. Γεωργόπουλος	47	2017	άνεκ. Γκαέτα 2 Μαρτ. διά Σπέτζια
ΝΙΚΗ	έτ. «Όμόλα»	71	9070	άνεκ. Μπόκχια Μπλάνκα 23 φεβρ. διά Κόμπε
ΝΙΚΗ	έτ. «Άτλαντικός»	58	9087	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 6 Μαρτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ 2	έτ. «Παντιο»	51	2699	έφθ. Μπαρί 28 φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Στ. Νταϊφάς κ.λπ.	44	3911	άνεκ. Λας Πάλμας 1 Μαρτ. διά Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.	έτ. «'Ιονμαρ»	69	9038	άνεκ. 'Ηοτ Λόντον 17 φεβρ. διά Ταϊβάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΝΤΑΡΑΣ	έτ. «Η. Υ. Κομπονία Ναθ.»	70	2867	άνεκ. Σαιν Τζών (Ν.Β.) 2 Μαρτ. δι' 'Αϊτήν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.	έτ. «'Εκόλη»	55	1520	είς μεσογειοκάς μεταφοράς
ΝΙΚΟΛΑΣ	Δ. Βασιλάτος & Σία	53	1362	άνεκ. Μυτιλήνην 11 φεβρ. διά Τρίπολιν (Λιθύς)
ΝΙΚΟΣ	έτ. «Μαρκομάρε»	51	6987	άνεκ. Άμβούργον 17 φεβρ. διά Ντάρρεν
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Βάρνιμπρος»	49	15980	είς μεταφοράς Περισκοΰ Κόλπου - 'Ινδιών
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (μικτόν)	έτ. «Τρέιντ Λάινς»	55	15004	είς Πειραιά από 12 'Ιουλ. (έπισκευαί)
ΝΙΝΑ ΠΑΝ	έτ. «Νίνα Πάν»	60	2914	έφθ. Πειραιά 26 φεβρ.
ΝΙΝΗ	έτ. «'Όακ Σίππικ»	62	28651	άνεκ. Βονκούβερ 26 φεβρ. διά Β. Εύρώπην
ΝΟΡΔΛΟΡ	έτ. «'Εδμίκ»	48	2462	άνεκ. Μεθιλ 6 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΝΟΡΔΜΑΡΚ	έτ. «Γκλόριανταίν»	51	2758	έφθ. Μανίλαν 11 φεβρ.
ΝΟΡΔΑΧΑΪΝΤ	έτ. «'Ανκόνα»	48	2401	άνεκ. Λά Παλις 26 φεβρ. διά Ροστόκ
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παγκαλάντες»	60	10235	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντορ»	57	10904	έφθ. Χιούστον 2 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκονκούιστα»	58	10662	έφθ. Σουάνση 19 φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	έτ. «Πασιφικ Κάρριερς»	66	25820	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνη 27 φεβρ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πρίαμ»	59	12390	άρχει εις Πειραιά από 15 'Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΕΙΟΝΕΣ	έτ. «Πουέρτο Ρήαλ»	59	8646	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνη 24 φεβρ. διά Βενετίαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΕΣ	έτ. «Πάντο»	58	8639	έφθ. Βενετίαν 2 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	έτ. «Πρίντοισπε»	61	15092	άνεκ. Καστρεακόλκος 16 φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΝΟΡΘ ΧΑΪΝΕΣ	έτ. «Πρίντοισπε»	62	15110	άνεκ. Πειραιά 20 φεβρ. δι' Αύγουστον
ΝΟΡΤΡΑΝΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «Κορσικακάκης»	59	12256	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διά Ροστόκ
ΝΟΤΗΣ	έτ. «'Αλκο»	48	2266	άνεκ. Μπορντώ 1 Μαρτ. διά Δυτ. 'Αφρικήν
ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	έτ. «Μαροσεας Σουρένος»	54	444	έφθ. Τρίπολιν (Λιθύς) 27 φεβρ.
ΝΤΑΡΛΙΓΚ	Α. Παναγάκος	47	2095	είς μεσογειοκάς μεταφοράς
ΝΤΑΡΑ	έτ. «'Αλντεμπαράν»	53	4234	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 26 φεβρ. διά Περισκοΰ Κόλπον
ΝΤΑΥ'ΥΝΑΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Φορτούνα Α.»	65	32060	διήλθε Γιβραλτάρ 29 φεβρ. διά Γερμανίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ	έτ. «Θάσιαν»	58	13545	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. διά Τυνίδα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΣΚΑΪ	έτ. «Σή 'Εντερπαίζες»	63	13571	άνεκ. Σακάϊ 28 φεβρ. διά Σακάντε

ΝΤΗΦΑΓΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μοῦντο»	64	31040	ἀνεκ. Σαίντ Άννα Μπαίν 3 Μαρτ. διὰ Μαρακάμπο
ΝΤΗΦΕΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες Σουρέντος»	55	8821	ἐφθ. Όολο 29 Φεβρ.
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	έτ. «Ντίγκνιτυ»	38	3304	ἐφθ. Τονναύι Σαρέντε 28 Φεβρ.
ΝΤΙΝΑ Ι. ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Άρχοντόνπορος»	62	14150	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Ιουν.
ΝΤΙΝΟΣ Μ.	έτ. «'Ιανμάρις»	56	8159	ἀνεκ. Λορέντζο Μάρκες 10 Φεβρ. διὰ Βρέμνυ
ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ	έτ. «Γλυφάδα»	52	9210	ἐφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 26 Φεβρ.
ΝΤΟΛΛΗ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαριλίνα»	57	8978	ἐφθ. Γιοκοχάμαν 29 Φεβρ.
ΝΤΟΛΥ	έτ. «'Ακουάριους»	55	4953	ἀνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 3 Μαρτ. διὰ Χάβρην
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Εὐριπίδης»	57	7285	ἐφθ. 'Οζάκαν 1 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	έτ. «'Ηρόδοτος»	56	8716	ἐφθ. Γκουάιμας 21 Φεβρ.
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	έτ. «Κόδρο»	69	9072	ἐφθ. Οὐμ Κάορ 21 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΚ ΑΡΡΟΥ	έτ. «'Οσεαν Τράνοπορτ»	70	18662	ἀνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Φεβρ. διὰ Κίγκωτων (Τζαμ.)
ΝΤΟΡΙΚ ΤΕΑΡΙΟΥ	έτ. «Μαρπερφέκτα»	59	13381	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. διὰ Μπ. 'Αύρες
ΝΤΩΝΤΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «'Εστρελλα Λήλ»	65	28551	ἐφθ. Μασσαλίαν 13 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΞΕΝΗ	έτ. «Κόντυ»	55	1965	ἀνεκ. Ντακάρ 23 Φεβρ. διὰ Βάρρι
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	ἐφθ. Γδύνια 3 Μαρτ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αἰτζιαν»	57	9448	ἀνεκ. 'Αμβέρσαν 22 Φεβρ. διὰ Κέιπ Τάουν
ΟΙΑΤΗΣ	έτ. «Μαλτέζα»	72	18662	εἰς Ριγιέκαν ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΟΙΛΥΣΣΙΑΝ ΣΑΓ'ΕΝΤΙΣΤ	ἐλλην. συμφέροντα	61	14661	ἐφθ. Πόρτλαντ ('Όρ.) 22 Φεβρ.
ΟΛΓΑ	έτ. «'Ιόνιος Ναυτ. Μετ.»	54	5661	ἀνεκ. Πασιάνες 26 Φεβρ. διὰ Ντεμεράρα
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «'Ελληνική» Α.Ε.	56	4380	ἀνεκ. Μεσσήνη 29 Φεβρ. διὰ Χάμπτον ρόδς
ΟΛΥΜΠΙΑ (ὕπερωκ.)	έτ. «Τρανοατλάντικ»	53	17434	ἐφθ. Σαίντ Τόμας 3 Μαρτ. (κρυαζιέρα)
ΟΛΥΜΠΙΑΣ	έτ. «Ζανέτ»	55	2552	ἐφθ. 'Αμβούργον 5 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ	έτ. «Εὐβοία»	37	2354	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	έτ. «Γκράφτον»	69	109579	ἀνεκ. Ρας Τανούρα 27 Φεβρ.
ΟΜΠΕΡΧΑΟΥΖΕΝ	έτ. «'Ακτίς»	63	1887	ἐφθ. Λισσαβώνα 2 Μαρτ.
ΟΝΕΣΤΙ	έτ. «Μερτερόρβι»	47	1593	ἐφθ. 'Αμμόκωστον 6 Μαρτ.
ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκάμιнос»	54	17888	εἰς Μασσαλίαν ἀπὸ 14 'Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΟΡΕΛΙΑ ΣΤΑΡ	έτ. «'Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΟΡΕΝΤΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «'Αλλιεντ Φάινανς»	54	6856	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Ιουν.
ΟΡΕΟΣΑ ΣΤΑΡ	έτ. «'Αλλιεντ Φάινανς»	54	6856	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 26 'Ιουν.
ΟΡΕΠΤΟΝ ΣΤΑΡ	έτ. «'Αλλιεντ Φάινανς»	55	6859	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 'Ιουν.
ΟΡΕΣΤΙΑ	έτ. «'Ινκάικα»	72	11000	εἰς Μουκαϊσίμα ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΟΡΙΕΝΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «'Αστρομποιλλο»	57	9367	ἀνεκ. Κόρπους Κρίστι 1 Μαρτ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «'Ορφεύς»	56	9942	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Πηγάσος»	61	16622	ἀνεκ. Ναγκόγια 23 'Ιαν. διὰ Λονδίνον
ΟΣΕΑΝΙΚ	έτ. «'Οσεάνικ»	61	10966	ἀνεκ. Κάουες ρόδς 14 Φεβρ. διὰ Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΟΣΕΑΝΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «Μπορέιτζ»	66	3919	ἀνεκ. Φρήτσον 22 Φεβρ. διὰ Κότονου
ΟΥΛΑΓΚΑ	έτ. «Πασίφικα Νεπτούνια»	55	3944	ἀνεκ. 'Αμπιτζάν 22 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΚΑΣΤΑ	έτ. «Οὐλύσσες Σίππινγκ»	54	2731	ἀνεκ. Διέππην 23 Φεβρ. δι' 'Αγαδίρ
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΡΗΘΕΡ	έτ. «'Αντίκλεια»	50	3206	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διὰ Χάιφα
ΟΥΜΠΕΝΑ	έτ. «Μάρφιελ»	56	4966	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. δι' 'Αναπα) Λάγκος
ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.	έτ. «Βαλντόρο»	63	15377	ἀνεκ. Θέουτα 24 Φεβρ. διὰ Γκάλβεστον
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	«Δραγώνας»	49	1597	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγκες»	60	9317	ἀνεκ. Παντζάγκ 2 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
ΠΑΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	ἐφθ. Ντόντζες 2 Μαρτ.
ΠΑΚΑΛΑ	έτ. «Φιλιμπότες»	47	6702	ἐφθ. 'Αμπιτζάν 27 Φεβρ.
ΠΑΛΜΥΡΑ	έτ. «Μιραδόλ»	58	5720	ἐφθ. Βικτώρια (Β.Κ.) 3 Μαρτ.
ΠΑΝ	έτ. «Μαρμαρόζα»	61	16561	ἐφθ. Ναυάιμο 5 Φεβρ.
ΠΑΝ	έτ. «Σαρωνικός»	56	10529	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. διὰ Ταϊθάν
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16250	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	'Αγγελάκης	51	5170	ἐφθ. 'Αναπα) Λάγκος 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ	Σουρής - Σοφράς & Σία	52	1295	ἀνεκ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ. διὰ Κάλιαρι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΥΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Γουιαντόσο»	44	7252	ἀνεκ. Πουνταρένας 15 Φεβρ. διὰ Μανζανίλο (Μεξ.)
ΠΑΝΑΓΙΑ Μ.	έτ. «'Αστρο Β.»	44	2872	ἀργεί εἰς Πύλον ἀπὸ 28 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΑΙΝΑ	έτ. «'Ακμε»	57	10508	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 Φεβρ. διὰ Ταϊθάν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	έτ. «Τζένεραλ-Μαρ. 'Εντρε.»	47	2576	ἐφθ. Τριπολιν (Λιβύης) 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	39	2456	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντες»	55	10135	ἐφθ. Βομβάν 19 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	έτ. «Ρίμνες»	50	7468	ἀνεκ. 'Αναπα) Λάγκος 16 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
ΠΑΝΑΓΙΩΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Διαμοντ Φρέυτερς»	72	16500	εἰς Χακοντάτε ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΑΝΟΣ	έτ. «'Αόγκα»	45	4229	ἀνεκ. Τζέντα 16 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	έτ. «Παρα Βιάζες»	54	7853	ἐφθ. Βομβάν 27 Φεβρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	ἐλλην. συμφέροντα	57	1882	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	έτ. «Γουινάιεντ μπάλκ»	72	19370	εἰς 'Οζάκαν 31 'Ιαν.
ΠΑΝΟΡΑΙΑ	έτ. «Πανωραία»	39	4623	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 29 Φεβρ. διὰ Βενετίαν
ΠΑΝΟΡΙΑ	έτ. «Δήμητρα»	53	8576	ὑπὸ παραλαβήν
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (μικτόν)	έτ. «Λούνα IV»	53	15882	διήλθε Κων)πολιν 1 Μαρτ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Μαρμπάχια»	57	8184	ἀνεκ. Σάντος 2 Μαρτ. διὰ Ρίο 'Ιανέιρο
ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν)	έτ. «Μέτις»	71	80225	ἀνεκ. Τέιμπλ Μπαίν 20 Φεβρ. διὰ Περισκόν Κόλπον
ΠΑΣΙΘΙΚ ΚΛΙΦ	έτ. «'Αρμόντα II»	56	6156	ἐφθ. Πόρτ ὦ Πρίνς 3 Μαρτ.
ΠΑΣΙΘΙΚ ΠΩΛ	έτ. «Κονσολιντάντος»	57	5176	ἀνεκ. Γκουάμ 23 'Ιαν. διὰ Τρούκ
ΠΑΤΑΓΩΝΙΑ	«Ναβιγκατόρε Τρόπικα»	58	10152	ἀνεκ. 'Αμβούργον 1 Μαρτ. διὰ Νορβηγίαν
ΠΑΤΡΑΙ	«'Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	ἐφθ. Τόρ Μπαίν 6 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μάρες»	65	31768	εἰς 'Αμβούργον ἀπὸ 16 'Ιαν. (ἐπισκευαί)
ΠΑΤΡΙΣ (Λάινερ)	Α. Χανδρής	50	16259	ἀνεκ. Μαυρίκιον 26 Φεβρ. διὰ Σίδνεϋ

Telegrams : NIKAS

Telephone : 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. Alvares Cabral

CORRESPONDENTS OF
INTERNATIONAL MARITIME SUPPLIES Co. Ltd.

5, QUAI DU MONT - BLANC

GENEVA - SWITZERLAND

ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	έτ. «Ελναθικέτορας»	71	16306	έφθ. Τσίμπα 27 Φεβρ.
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	Ν. Σ. Βαρδινογιάννης	51	15867	είς μεταφοράς Περσικού Κόλπου - 'Ινδιών
ΠΕΡΙΔΑΣ	Μ. Μαρκαντωνάκης & Υιοί	62	1510	άνεχ. Βενετιαν 29 Φεβρ. δι' 'Αγ. Νικόλαον
ΠΕΛΛΑΣ	έτ. «Ντετέμπε»	46	8590	έφθ. 'Αμβούργον 2 Μαρτ.
ΠΕΛΛΑ (δ.)	έτ. «Μερίντιαν»	58	27372	υπό παραλαβήν
PENNY	έτ. «Σάν Παντελεήμων» ..	41	3496	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Μέναν 'Αχμαντί 25 Φεβρ. διὰ Μανίλαν
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	έτ. «Θράνικον»	48	1594	άνεχ. Θεο)νίκην 19 Φεβρ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. (μικτόν)	«Τρέιντ 'Αμπόσαντερ»	55	17999	άνεχ. Λονδίνον 3 Μαρτ. δι' 'Αμστερνταμ
ΠΕΡΣΑ ΛΥΔΙΑ	έτ. «Ελπάνα»	58	2667	άνεχ. Βρέμην 3 Μαρτ. δι' 'Ονδούραν
ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρνάτο»	63	33462	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. διὰ Βίλελμσχαφεν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Καροπούς»	56	15852	άνεχ. Ντάς 'Αϊλαντί 16 Φεβρ. δι' 'Αϊλ όφ Γκράιν
ΠΕΤΡΟΛΑ II (δ.)	έτ. «Σπείς»	52	16083	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. δι' 'Αρξέβ
ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.)	έτ. «Πάιοινη»	51	14538	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ IV (δ.)	έτ. «Σερένιτυ»	45	10375	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	έτ. «Λυκαθηττός»	54	20746	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.)	'Ακ. Χαλκούσης	58	20592	άνεχ. Κουβαίτ 3 Φεβρ. διὰ Ραβέναν
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κάροπούς»	57	11089	είς Πειραιά από 21 Δεκ. (έπισκευαί)
ΠΗΛΕΑΣ	έτ. «Πηλέας»	69	10010	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Φεβρ. διὰ Ρότερνταμ
ΠΗΛΕΥΣ	έτ. «Σουνταμάρικα»	50	2282	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διὰ Δυρράχιον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	61	10072	έφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 21 Φεβρ.
ΠΙΤΡΙΑ	έτ. «'Ιάσων»	72	9300	είς φλένομπουργκ υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΥ	έλλην. συμφέροντα	71	3646	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 20 Φεβρ. διὰ Σαγκάνν
ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΥ	έλλην. συμφέροντα	72	3646	είς Γαλάτσι υπό συμπλήρωσιν
ΠΛΕΙΑΣ	έτ. «Μαρκομάντο»	63	10736	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Φεβρ. διὰ Δανίαν
ΠΟΘΗΤΗ	έτ. «Ναθ. Μουντιάλες» ..	57	9486	έφθ. Μαυρίκιον 21 Φεβρ.
ΠΟΘΗΤΗ	έτ. «Κασσίιν»	53	8647	άνεχ. Μπιζέρτα 28 Φεβρ. δι' 'Αννάμπα
ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) ..	έτ. «Μαργκάσια»	54	12752	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Φεβρ. διὰ Ρότερνταμ
ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Ταδούρε»	54	10873	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ.
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάροπούς»	61	9966	άνεχ. Μαυρίκιον 26 Φεβρ. διὰ Σαγκάνν
ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρταλέντο»	56	10374	είς Σκίιντα από 16 Μαΐου
ΠΟΛΥΔΩΡΟΣ	έτ. «Νόβα Στροβίλι»	62	11229	άνεχ. Σαγκάνν 24 Φεβρ. διὰ Βανκούβερ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα»	57	9797	άνεχ. Τερνέσπν 26 Φεβρ. διὰ Κουβαίτ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	14424	είς Πειραιά από 20 Σεπτ. (έπισκευαί)
ΠΟΛΥΦΩΜΟΣ	έτ. «Πολύφωμος»	47	8485	άνεχ. Μόμπιλ 17 Φεβρ. διὰ Κοσίιν
ΠΟΝΓΚΑΛ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ» ..	64	3902	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 Φεβρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «'Οσεανγνουαίτι»	38	2562	άνεχ. Τυνίδα 23 Φεβρ. δι' 'Αννάμπα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Μ. Βέτας	53	1365	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Γουόρλντ - Γουαίντ» ..	53	4085	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Μαριντσίαλ»	65	20529	διήλθε Παναμά 9 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Πρίαμος»	51	4788	άνεχ. Τερνέσπν 4 Μαρτ. δι' 'Αντόντ
ΠΡΙΑΜΟΣ	έτ. «Κωστογιάννης»	30	4184	έφθ. Τσιπολιν (Λιθύν) 18 Φεβρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) ..	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	40098	έφθ. Ρας Τανούρα 17 Φεβρ.
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	'Ιω. Λάτσος	64	33403	άνεχ. Καζαμπλάνκα 17 Φεβρ. διὰ Μωχαμέντια
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (δ.)	έτ. «Ελ Ντοράντο»	55	13095	άνεχ. Σαδάνναν 28 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΠΡΟΣΕΤΟΣ	έτ. «Προσετός»	59	8401	άνεχ. Λας Πάλμας 28 Φεβρ. διὰ Ρίο Γκράντε
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Κάροπούς»	58	10995	άργεϊ είς Πειραιά από 28 Νοεμ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13606	άνεχ. 'Αμβούργον 19 Φεβρ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	έτ. «Προμηθεύς»	68	35491	άνεχ. Δουνκέρκην 29 Φεβρ. διὰ Βιτόρια
ΠΡΟΠΑΘΕΙΑ	έτ. «Γκιώννα»	70	10009	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Φεβρ. διὰ Πόρτλαντ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	έτ. «Ριοπονσιμπίλτυ»	50	7464	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διὰ Σφάζ
ΠΡΟΣΩ	έτ. «Πρόσω»	68	34640	έφθ. Νάρβικ 5 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ 2	έτ. «Σουνταμάρικα»	50	2392	άνεχ. Πειραιά 20 Φεβρ. διὰ Δυρράχιον
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	έτ. «Μπάλκαϊν»	56	9218	έφθ. Ρότερνταμ 4 Μαρτ.
ΠΡΩΤΩΝ	Γ. Μανόπουλος	48	6771	άνεχ. Τσιταγκόγκ 2 Μαρτ. διὰ Πόρτ Κλάινγκ
ΠΩΛ (δ.)	'Ιω. Λάτσος	52	10224	έφθ. Πειραιά 16 Φεβρ.
ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ	έτ. «Πώλκρουν»	51	6724	έφθ. 'Αμβέρσαν 5 Μαρτ.
PANTIAN MENT	έτ. «Μαρεζάκτο»	46	3920	έφθ. Λονδίνον 27 Φεβρ.
ΡΕΑ	έτ. «Λονοντίλ»	71	9100	άνεχ. Πόρτ όφ Σπαίν 30 'Ιαν. διὰ Καλκούτταν
ΡΕΓΓΙΝΑ	έτ. Κοοπερέιτικν 'Εντζινιερς	54	1203	έφθ. Λισαβώνα 4 Μαρτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) ..	έτ. «Ναθικοντόρε»	58	13093	άνεχ. Λας Πάλμας 2 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΡΕΘΥΜΝΟΝ	έτ. «Ρεθυμνον»	66	1127	άνεχ. Θεο)νίκην 3 Φεβρ.
ΡΕΝΑ	έτ. «Εύρινο»	55	8902	έφθ. Μαντράς 5 Μαρτ.
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Σύρα»	70	9069	άνεχ. Σινγκαπούρην ρόδς 29 Φεβρ. διὰ Κόμπε
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «'Ανεοίς»	55	7790	έφθ. Τσέκκα 4 Μαρτ.
ΡΟΔΟΝ	έτ. «Μιλανέζα»	55	8828	άνεχ. Σινγκαπούρην ρόδς 24 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεχ. 'Ηράκλειον 29 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΡΟΖΑΡΙΟ	έτ. «'Ιντερνάσιοναλ Σίπ.» ..	71	9070	άνεχ. Κέϊπ Τάουν 20 Φεβρ.
ΡΟΖΕΛΕΝ	έτ. «Στάϊλτο»	54	2676	άνεχ. Μόμπιλ 26 Φεβρ.
ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	έτ. «Τρανοποσιφικ»	45	3863	έφθ. Φελιζόσους 4 Μαρτ.
ΡΟΥΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	54	4562	έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ.
Σ. & Κ. ΓΙΟΥΝΙΤΥ	έτ. «όόλντντον»	56	9206	άνεχ. 'Αν. Βκέντιον 26 Φεβρ. διὰ Ρουέν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	60	19300	είς Ρότερνταμ από 21 'Ιαν. (έπισκευαί)

DEDS NORDANA LINE

ΤΑΧΕΙΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΛΙΜΕΝΩΝ :

ΚΟΛΠΟΥ Η.Π.Α. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) ΠΕΙΡΑΙΩΣ — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΛΙΝ

ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ

ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέατα, ψαρικά, τυριά, φρούτα)

ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85* ΚΑΙ 50** ΤΟΝΝΩΝ

'Αναμένονται είς Πειραιά : Μ.Υ. "MICHIGAN" 23/3

Μ.Υ. "MANITOBA" 29/3

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Ρ.Ο.Β. 110

Τηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

ΣΑΒΙΑΚΟ	έτ. «Σκανδιναβική Μπάλα»	38	1770	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Φεβρ. 1971
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Μαρτ. διὰ Περσ. Κόλπον
ΣΑΓΚΑ	έτ. «Σάγκα»	51	2573	ἀνεκ. Τρίπολιν (Λιβύης) 26 Φεβρ. διὰ Σφῶζ
ΣΑΓΚΡΕΣ ΣΤΑΡ	έτ. «Σάγκρες»	53	1048	εἰς Σεβίλην ἀπὸ 6 Ὀκτ. 1970
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Ασσίμι»	55	11356	ἐφθ. Νέαν Ὑόρκην 19 Φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΣΟΦΙΑ	Σ. Ροσόλυμος, έτ. «Εἰρήνη»	56	1749	ἀνεκ. Μπέλιζε 3 Μαρτ. διὰ Μόμπιλ
ΣΑΙΝΤ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σαίντ Εἰρήνη»	60	11117	ἀνεκ. Πόρτ Κλάινγκ 19 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
ΣΑΛΑΜΑΤ	έτ. «Μαϊανδρος»	62	9648	ἐφθ. Μπακρέιν 6 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Σάμος»	66	17208	ἐφθ. Γιοκαίσι 2 Μαρτ.
ΣΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Μαριανέλλα»	37	2409	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ἰουν.
ΣΑΝ ΝΤΕΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	52	1746	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Βαλερόζα»	58	9104	ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Ἄρκα»	71	9070	ἐφθ. Νταμμάμ 3 Μαρτ.
ΣΑΝΔΡΙΝΑ	έτ. «Φαλκρον»	53	2694	ἐφθ. Ἐϊλατ 23 Φεβρ.
ΣΑΝΖΑΡΒ	έτ. «Βιαγκουάντια»	58	10179	ἀνεκ. Λίβερπουλ 28 Φεβρ. διὰ Καζαμπλάνκα
ΣΑΝΚΤ ΤΖΑΚΟΜΠ	έτ. «Γλῶσσα»	43	1595	ἀνεκ. Ἀμβέρσαν 23 Φεβρ. διὰ Βάστο
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ	έτ. «Μαροπρέσιο»	62	3926	διπλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΑΝΣΑ'ΙΝ	έτ. «Σανσάιν»	54	2485	ἀνεκ. Ἀμβέρσαν 21 Δεκ. δι' Ἡράκλειον
ΣΑΝΤΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Σίπ. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	ἐφθ. Ρότερνταμ 25 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ	έτ. «Σάντα Ἀλίσια»	63	13841	ἀνεκ. Κέιπ Κουδιέ 22 Φεβρ. διὰ Τοίμπα
ΣΑΝΤΑ ΑΝΘΟΥΣΑ II	έτ. «Μαρίνα»	43	4295	διπλθε Κων/πολιν 14 Ἰαν. δι' Ἰλιτσεφσκ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	έτ. «Σίπ. Ντεβελόπμεντ»	58	10397	ἀνεκ. Σιμίζου 22 Φεβρ. διὰ Παναμά
ΣΑΝΤΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ	έτ. «Λευέντα»	71	9038	ἐφθ. Σάν Νικολας (Ἀργ.) 25 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	έτ. «Ουσάνι Σουρένας»	48	5957	εἰς Ἀμβούργον ἀπὸ 30 Ἀπρ. (ἐπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΕΥΔΟΚΙΑ	έτ. «Ἀνθούσα»	52	4687	διπλθε Κων/πολιν 2 Μαρτ. διὰ Γκιρεζούν
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Τρανσαγκέο»	71	9100	ἐφθ. Γένοβαν 3 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ II	έτ. «Ἀνθούσα»	54	2945	ἐφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σόντα Καικιλία»	60	8772	ἀνεκ. Καρθάρ 26 Ἰαν. διὰ Βάρναν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΓΙΑ	έτ. «Τρίντεντ Γκόλαντ»	71	9100	εἰς Σάντερλαντ ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Μαρίνα»	54	2006	ἐφθ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΠΑΟΛΑ	Α. Ν. Ἀθανασιάδης	44	2284	ἐφθ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Σίπ. Ντεβελόπμεντ»	58	10391	ἀνεκ. Ἄγ. Βικέντιον 20 Φεβρ. διὰ Πόρτο Βέομε
ΣΑΝΤΡΑ Ν.	έτ. «Σόμια»	56	10271	ἐφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ.
ΣΑΡΜΠΟ	έτ. «Σάρμπο»	57	2396	ἀνεκ. Λέγκορν 19 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Κρήτη»	65	1129	ἐφθ. Λίβερπουλ 6 Μαρτ.
ΣΑΣ	Ἀφοί Σιγάλα	40	5360	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Μαΐου
ΣΑΧΕΛ II (δ.)	έτ. «Ἦστ Μεντιπεράνεον»	62	2335	ἀνεκ. Βρέμην 29 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ΣΕΙΡΗΝ ΜΕΝΤ	«Γιουν. Μαρτ. Ἐντερπράιζ»	46	3921	ἐφθ. Λονδίνον 4 Μαρτ.
ΣΕΜΙΡΑ	έτ. «Ζάπα»	53	6838	ἐφθ. Πειραιᾶ 20 Ἰαν.
ΣΕΝΕΓΚΑΛ	έτ. «Ἀλφα II»	47	1835	ἐφθ. Βεγκάζην 16 Φεβρ.
ΣΕΡΙΦΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	63	3098	ἀνεκ. Κωνσταντῖναν 25 Φεβρ. δι' Ἀλγέριον
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σῆ Γιούνιον»	50	8201	διπλθε Παναμά 25 Φεβρ.
ΣΗ ΛΑ'ΙΟΝ	έτ. «Σπλάϊον»	53	6504	ἀνεκ. Χάβρην 1 Μαρτ. διὰ Κίναν
ΣΗ ΜΠΡΑ'ΙΤ	έτ. «Μαρέστε»	50	2774	ἐφθ. Ἀκαμπα 5 Φεβρ.
ΣΗ ΜΠΡΗΖ	έτ. «Εὐσινίλιτα»	52	3256	ἀργεί εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 16 Ὀκτ.
ΣΗ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Ἀδελφότης»	52	11206	ἀργεί εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Αὐγ.
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	έτ. «Νήσοις Πλούτος»	71	10000	ἐφθ. Τόκιο 1 Μαρτ.
ΣΗ ΧΟΡΣ	έτ. «Σπκός»	53	6518	ἀνεκ. Λίβερπουλ 25 Φεβρ. διὰ Σαγκάνν
ΣΙΘΩΝΙΑ	έτ. «Φρήντομ»	68	10016	ἀνεκ. Λισσαβώνα 3 Μαρτ. διὰ Σεβίλην
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥΑΙΝΒ	έτ. «Σιάβερ Γουαίβ»	57	8476	ἐφθ. Μόμπιλ 26 Φεβρ.
ΣΙΑΒΕΡ ΚΡΕΣΤ	έτ. «Σιάβερ Κρέστ»	51	2652	ἐφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΤΑΡ	έτ. «Σιάβερ Στάρ»	52	4998	ἐφθ. Ἰσκεντερούν 26 Φεβρ.

AUSTIN & PICKERSGILL LIMITED

SHIPBUILDERS

SOUTHWICK SHIPYARD

SOUTHWICK

SUNDERLAND

TEL.: 76100

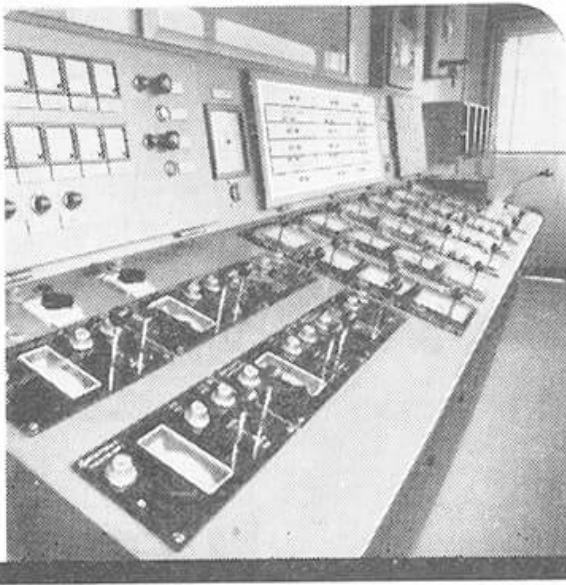
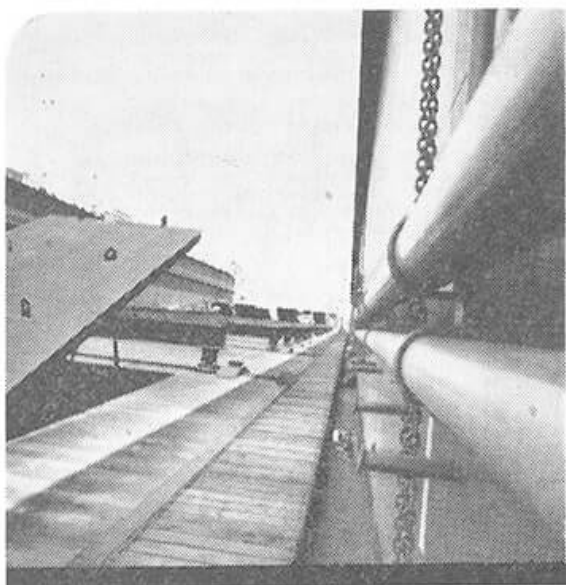
TELEX: 53118

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

ΣΙΜΟΣ	έτ. «Αμάντα»	43	7275	άνεκ. Χαίφα 19 Φεβρ.
ΣΙΜΣΜΕΤΑΛ	έτ. «Ζάντε»	69	12748	άνεκ. Νιούκαστλ (Αυστρ.) 14 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Σινσερίτυ»	49	4825	άνεκ. Σουραμπάνια 24 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
ΣΙΡΟΚΟ (δ.)	έτ. «Τρανσίλ & Νάβιγκ»	58	18287	άνεκ. Αϊλ όφ Γκράιν 28 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΣΙΣΣΥ	έτ. «Γκενάντρεζ»	60	7563	έφθ. Πόρτ Πιρί 21 Φεβρ.
ΣΙΣΣΥ	έτ. «Ιλιονάν»	54	1832	έφθ. Ντάρ ές Σαλάμ 4 Μαρτ.
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Ρήφερ & Τζένεραλ»	62	3097	άνεκ. Ααρχους 3 Μαρτ.
ΣΚΑΠΡΟΥΙΝΤ	έτ. «Παλάνκα»	70	9077	διήλθε Παναμά 10 Φεβρ.
ΣΚΑΠΛΕΪΚ	έτ. «Εζάς»	53	3839	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 21 Φεβρ. δι' Ελλάδα
ΣΚΑΠΜΠΡΗΖ	έτ. «Παλάνκα»	71	9000	διήλθε Παναμά 29 Φεβρ. διὰ Κίνα
ΣΚΑΠΡΙΒΕΡ (δ.)	έλλαν. συμφέροντα	57	11978	υπό παραλαβήν
ΣΚΑΠΡΟΥΝΤ	έτ. «Κασιόπη»	50	11502	έφθ. Σύρον 4 Φεβρ.
ΣΚΑΠΙΧΙΛΑ	έτ. «Αλεξάνδρα»	61	12012	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 17 Φεβρ. διὰ Μπορντώ
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Γιακουάτε»	54	1856	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΣΚΙΝΟΣ	έτ. «Μαρμάνια»	53	2340	άνεκ. Γκάλφορτ 18 Φεβρ. διὰ Κόστα Ρίκα
ΣΚΛΕΡΙΟΝ	έτ. «Καρδάμυλιαν»	69	9057	έφθ. Σευχέλες 1 Μαρτ.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Κοράλ»	48	3745	άνεκ. Σάντος 1 Μαρτ. διὰ Μπ. Αύρες
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	έλλαν. συμφέροντα	57	26032	άνεκ. Βομβάν 29 Φεβρ. διὰ Χάργκ Αϊλαντ
ΣΜΑΡΦ	Δ. Βασιλάτος - Σ. Κοντός	54	1423	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΛΙΝΤΑΡΙΤΥ	έτ. «Σολιντάριτυ»	52	5936	διήλθε Κων/πολιν 18 Φεβρ. διὰ Βάρναν
ΣΟΛΟΝ	Δ. Βασιλάτος & Σία	54	1423	άνεκ. Κορθαγένην 11 Δεκ. διὰ Κενίτρα
ΣΟΥΖΥ	έτ. «Νορτένα»	55	2283	έφθ. Ντάρμπαρν 3 Μαρτ.
ΣΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Έλκο»	58	10690	έφθ. Μπέιρα 5 Μαρτ.
ΣΟΥΜΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. «Μοριτίμα Μαρίν»	51	4664	άνεκ. Ρουέν 25 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Βισσιέντα»	63	1089	άνεκ. Πουέρτο Κορτές 8 Φεβρ. διὰ Σάντο Ντομίγκο
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Κρανέας»	50	1140	διήλθε Κων/πολιν 1 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Νικλέντια»	43	2729	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Γουεστονγούντι»	57	10398	έφθ. Απαπα) Λάγκος 24 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	έτ. «Αμάκλιο»	62	14622	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διὰ Γερμανίαν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΑΓΓΛΑΝΤΕΣ	έτ. «Εντρίθφορ»	47	5010	άρχει εις Πειραιά από 30 Απρ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	έτ. «Απλιανος»	50	6354	έφθ. Ντάρβεν 17 Φεβρ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Σπαλματορί»	56	5720	άνεκ. Κοσίν 2 Μαρτ. διὰ Ραγκούν
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ ΣΗΜΑΝ	έτ. «Μαρβίγια»	50	9189	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδς 1 Μαρτ. διὰ Λονδίον
ΣΠΑΡΤΑ	έτ. «Μαρλινέας»	51	6006	έφθ. Ρίο Γκράντε 28 Φεβρ.
ΣΠΑΡΤΗ (δ.)	Έλλ. Δεξαμενοπλοία	50	9959	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 1 Μαρτ. διὰ Πλατζού
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Αιολίς»	57	10615	έφθ. Ντάρ ές Σαλάμ 29 Φεβρ.
ΣΠΕΚΤΡΑ Ι. (δ.)	έτ. «Ανδρομέδα»	65	33971	άνεκ. Σάροκ 26 Φεβρ. δι' Ασκελόν
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	έτ. «Νάδες Τρανσατλάντ.»	54	6994	άνεκ. Απαπα) Λάγκος 19 Φεβρ. δι' Αμδούργον
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	έτ. «Ζάφυρ»	43	3328	άνεκ. Μονρόβια 27 Φεβρ. δι' Αμπιτζάν
ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	έτ. «Μαργάμα»	54	12808	άνεκ. Ορηναντλ 17 Φεβρ. διὰ Μέντα Αχμαντί
ΣΠΥΡΟΣ	έτ. «Πάντρε»	52	5754	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 28 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΕΜΟΣ	έτ. «Γαρουφαλιά»	68	26481	άνεκ. Πόρτ Αλμπερτι 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (δ.)	έτ. «Μαργιάντρε»	70	17840	εις Σουάνση από 19 Ιαν.
ΣΤΑΚΑΡΑ (δ.)	έτ. «Μασνίτα»	70	18262	άνεκ. Νέαν Όρκην 2 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΛΩ	έτ. «Βάσα»	53	7353	άνεκ. Τζιμπουτί 27 Φεβρ. διὰ Σιγκαπούρη
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ	έτ. «Φαίρκειπ»	64	6213	άνεκ. Δουνκέρκην 1 Μαρτ. διὰ Πουάντ Α Πιτρ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	έφθ. Χαλκίδα 26 Φεβρ.
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρβουέλο»	70	17840	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 29 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Πασσεϊδώνια»	56	8789	διήλθε Μπουόνμποντελ 12 Φεβρ. δι' Ινδιάν
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	έτ. «Σάντα Δ.»	70	17840	άνεκ. Νέαν Όρκην 26 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Σταύρος Σίππιγκ»	64	44726	άνεκ. Ρας Τανούρα 31 Ιαν. διὰ Βερντόν
ΣΤΕΛΛΑ	έτ. «Ράντιαλ»	57	8971	έφθ. Σάντος 5 Μαρτ.
ΣΤΕΛΛΑ	έτ. «Σαιντ Μάστιν»	50	1518	άνεκ. Ραβέναν 22 Φεβρ. δι' Αννάμπα
ΣΤΙΛΛΥ ΚΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Στιλλυκάριερ»	66	2703	άνεκ. Ντάρμπαρν 12 Φεβρ. δι' ΗΠΑ
ΣΤΙΛΛΥ ΡΑΝΝΕΡ	έτ. «Στιλλυράννερ»	66	2456	άνεκ. Πουέρτο Κορτές 12 Φεβρ. διὰ Τάμπα
ΣΤΟΛΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	έτ. «Μέκο»	55	10553	έφθ. Βαλένθια 27 Φεβρ.
ΣΤΟΛΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	έτ. «Μύρο»	58	13409	άνεκ. Μπακρέιν 27 Φεβρ. δι' Ινδιάν
ΣΤΟΥΜΠΕΝΧΟΥΚ	έτ. «Δαφνί»	64	4281	έφθ. Αμβέρσαν 5 Μαρτ.
ΣΤΟΥΤΙΚΑΡΑ	έτ. «Μαρκάμινο»	53	5635	έφθ. Ίκις 28 Φεβρ.
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	Α. & Π. Καλλιόπης	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΣΥΜΦΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Συμφωνία»	60	24549	άνεκ. Ρας Τανούρα 29 Φεβρ.
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	66	12171	υπό παραλαβήν
ΤΑΪ'Ν ΟΡ	Οίλων Ειδική Α.Ν.Ε.	61	8198	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Φεβρ.
ΤΑΚΑ	έτ. «Όκεανός»	58	11200	έφθ. Θεο) νίκη 20 Φεβρ.
ΤΑΜΑ (δ.)	έτ. «Μπετελτζέ»	55	19674	έφθ. Πρόβιντενς 28 Φεβρ.
ΤΑΜΑΡΑ	έτ. «Νάβιος Πανσοσάνικα»	60	4800	έφθ. Αμμόκωστον 3 Μαρτ.
ΤΑΝΙΑ	έλλαν. συμφέροντα	57	3598	άνεκ. Πειραιά 4 Μαρτ. δι' Αμμόκωστον
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	έτ. «Καμπεόν»	71	9070	έφθ. Τοίμπα 28 Φεβρ.
ΤΑΡΑ	έτ. «Πανοεγκούρο»	61	3994	άνεκ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ. διὰ Βρέμην
ΤΑΡΠΟΝ ΚΛΙΠΠΕΡ	έτ. «Ταροπρέ»	60	8742	άνεκ. Ντακάρ 19 Ιαν. διὰ Κίνα
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΣ	έτ. «Ταροάντς»	71	10011	άνεκ. Κέιπ Τάουν 26 Φεβρ.
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΡΦ	έτ. «Αλίκη»	56	8001	άνεκ. Πύλον 20 Φεβρ. δι' Όδισσόν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΓΟΥΑΪΝ	έτ. «Ταρκάλα»	72	10000	εις Μπρέμερφαφεν υπό συμπλήρωσιν
ΤΑΡΠΟΝ ΣΙΛΒΕΡ	έτ. «Ταργουαίβ»	65	10979	άνεκ. Κέιπ Τάουν 2 Μαρτ.
ΤΑΣΟΥΛΑ	έτ. «Μπέλλα Κορίνα»	46	3495	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΥΓΕΤΟΣ	έτ. «Γουίττυ»	46	8513	έφθ. Τζιμπουτί 3 Φεβρ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τσανοκοντινενταλ»	56	20332	άνεκ. Σιμότσου 2 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Ταύρος»	55	19638	άνεκ. Αμδούργον 27 Φεβρ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΤΑΧΥΣ (δ.)	έτ. «Αρκτουροσ»	55	20960	άνεκ. Μέντα Σαουθ 13 Φεβρ. διὰ Κεελάγκ
ΤΕΑ	έτ. «Σαντιλάνα»	49	5632	άνεκ. Γδύνια 29 Φεβρ. διὰ Κίελον
ΤΕΛΑΜΟΝ	έτ. «Ποντοπόρος»	56	9236	έφθ. Βάρναν 27 Φεβρ.
ΤΕΜΠΟ	έτ. «Πόσιπ»	43	3186	άνεκ. Ντακάρ 22 Φεβρ. δι' Εομπτζεργκ
ΤΕΡΠΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Τέρπανδρος»	53	2990	άρχει εις Πειραιά από 8 Ιουλ.
ΤΕΡΡΥ	έτ. «Αστρο Έπικό»	55	7798	έφθ. Μαντράς ρόδς 5 Μαρτ.
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα ΙΙΙ»	60	20058	έφθ. Νέαν Όρκην 29 Φεβρ.
ΤΕΤΗ Ν.	έτ. «Σήμπερντ»	69	10009	έφθ. Κοπεγχάγη 29 Φεβρ.
ΤΕΧΝΗ (δ.)	έτ. «Ακέρνερ»	54	11250	διήλθε Ντόβερ 9 Φεβρ. δι' ΑΠερσικόν Κόλπον
ΤΖΑΤΙΣΑΡΙ	έτ. «Σύνεσις»	61	7558	άνεκ. Αμστερνταμ 4 Φεβρ. διὰ Σουραμπάνια
ΤΖΕΛΕΠΗΣ	έτ. «Φούλοιπ»	56	7712	άνεκ. Αμβέρσαν 12 Φεβρ. διὰ Πουέρτο Καμπέλο
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μούντιαλ»	65	42109	άνεκ. Τοίμπα 1 Μαρτ. διὰ Περσικόν Κόλπον
ΤΖΕΝΗ	έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	έφθ. Πειραιά 10 Φεβρ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΥ	έτ. «Ρούμπισταρ»	62	16563	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	έτ. «Τέτα ΙV»	63	27885	έφθ. Ντουμάι 19 Φεβρ.
ΤΖΟΑΝΝΑ	έτ. «Αστροναβιστά»	55	6609	υπό παραλαβήν
ΤΖΩΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Μαρκερίντο»	56	21185	άνεκ. Τερνέστην 26 Φεβρ. διὰ Μπεζάια
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Αγκλο»	71	20045	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. διὰ Ροστόκ
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «N. Γ. Λιβανός»	70	9070	άνεκ. Λας Πάλμας 2 Μαρτ. διὰ Πόρτ Έλιζαμπεθ
ΤΖΩΡΤΖ ΠΑΝ	έτ. «Πάν»	57	1600	άρχει εις Πειραιά από 28 Αύγ.
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (δ.)	έτ. «Βλασσόδεαν»	53	12962	έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 25 Φεβρ.
ΤΙΝΑ Δ.	έτ. «Κάδαν»	57	2569	έφθ. Σαντάντερ 29 Φεβρ.
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ	έτ. «Θαλός»	43	4314	έφθ. Μπούμπουρ 20 Φεβρ.
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	έτ. «Όρδιστον»	71	10006	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 Μαρτ.
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τράνσγουορντ Έντ.»	59	12149	εις Πειραιά (έπισκευαί)
ΤΟΛΜΗ	έτ. «Τόλμη»	49	6971	άρχει εις Πειραιά από 9 Φεβρ. 1971
ΤΟΛΟΦΟΝ	έτ. «Ερατεινή»	57	7683	έφθ. Λίδερπουλ 3 Μαρτ.
ΤΟΣΟΤΗΣ	έτ. «Πανάμικ»	71	9070	διήλθε Παναμά 17 Φεβρ.
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν)	έτ. «Γουέστερν Ναβ.»	69	41687	άνεκ. Έσκραβός ρίβερ 24 Φεβρ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΤΟΥΛΑ Ν.	έτ. «Σησουίφτ»	53	3411	άρχει εις Πειραιά από 19 Απρ.

ΤΟΥΛΑ ΞΥΛΑ	έτ. «Ετερνίτα»	56	8297	άνεχ. Μπέιρα 19 φεβρ. δια Νακάλα
ΤΟΥΡΚΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	2863	άνεχ. Χιούστον 14 φεβρ. δια Κωνσταντίναν
ΤΡΑΜΟΝΤΑΝΑ (δ.)	έτ. «Τραμοντάνα»	58	16695	άνεχ. Γκότεμπουργκ 3 Μαρτ. δια Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	έτ. «Ντόν»	57	21496	άνεχ. Χάλμσταντ 29 φεβρ. δια Ρότερνταμ
ΤΡΕΧΟΝ (δ.)	έτ. «Ντενέμπι»	59	22561	έφθ. Πειραιά από 26 'Ιαν. (έπισκευαί)
ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Πρόδιντενς»	48	11172	άνεχ. Ρας Τανούρα 2 Μαρτ. δια Κάντλα
ΤΡΙΤΩΝ	έλλην. συμφέροντα	55	6595	έφθ. Σπαλάτον 29 φεβρ.
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	Νάβες Βαλιέντες	64	37705	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 14 φεβρ.
ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Ναβιγκάντες Νάσιον.»	66	44895	υπό παραλαβήν
ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «Οξιντένταλ»	64	52868	άνεχ. Ρας Τανούρα 23 φεβρ. δια Γιοσσού
ΤΥΧΗ (δ.)	έτ. «Χείδεν»	54	16210	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 φεβρ.
ΤΥΧΗ	έτ. «Άστροσίντ»	52	7744	άνεχ. Βιζαγκαπατνάμ 22 φεβρ. δια Δάντοισ
ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ	Ραφαήλ-Μελαχροινός & Υιοί	38	5239	άνεχ. Θέουτα 11 φεβρ. δι' 'Απαπα) Λάγκας
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Ουάιτγκρεϊτ 3 Μαρτ. δια Μπόννυ
ΦΑΕΘΩΝ	έτ. «Βιωτία»	71	11489	άνεχ. 'Εμδεν 29 φεβρ. δια Φιλιππίνες
ΦΑΙΔΕ	έτ. «Μεσσονία»	70	11489	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 φεβρ. δια Κέϊπ Τάουν
ΦΑΙΔΑΡΑ	έτ. «Μαροσάσιος»	66	15565	άνεχ. 'Νοτ Λόντον 25 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΗ ΙΙ	έτ. «Κάλα»	51	2428	έίς μεσογειακάς μεταφοράς
ΦΑΝΗΣ	έτ. «Σπανός Ναυτιλ.»	45	3549	υπό παραλαβήν
ΦΑΣΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	Γ. Γιακουμ. - Κ. 'Αθανασ.	47	3247	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ 2	έτ. «Φάστ»	50	3139	έφθ. Δουνκέρκην 2 Μαρτ.
ΦΑΣΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	Γιακουμόπουλος-'Αθαν) δης	45	2742	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ.
ΦΑΘΝ	έτ. «Κόλφορ»	59	3006	έφθ. Λομπιτό 3 Μαρτ.
ΦΕΛΙΣΙΤΥ	έτ. «'Οσεαν Σίπιγκι»	50	5317	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιαν 26 φεβρ. δια Ριγιέκαν
ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΔΕ'ΙΚΣ	έτ. «Πότρας»	69	12748	άνεχ. Πουσάν 1 Μαρτ. δια Σικάγο
ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.)	έτ. «'Εστρέλλα»	62	31050	άνεχ. Μένα 'Αχμαντί 9 φεβρ. δια Γένοβαν
ΦΙΛΙΑ	έτ. «Φιλότης»	55	7578	άνεχ. Σ'μπενίκ 2 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΦΙΛΟΤΗΣ	έτ. «'Επτανήσιακη»	44	1596	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιαν.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	έτ. «'Αρκαδία»	71	22006	έφθ. Μορμουγκάο 23 φεβρ.
ΦΛΟΡΙΤΑ	έτ. «Φλωριντάρη»	49	3625	έφθ. Θεο)νίκην 18 φεβρ.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «'Αμφίων»	57	9949	άρχει έίς Πειραιά από 24 Σεπτ.
ΦΟΙΝΙΣ	έτ. «Κατερίνα»	69	11489	άνεχ. Καλλάο 29 φεβρ.
ΦΟΥΛΜΕΝ	έτ. «Φούλμεν»	66	2982	άνεχ. Λά Νουβέλ 2 Μαρτ.
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	έτ. «Ντίκτα»	47	2475	έφθ. Γάνδην 27 φεβρ.
ΦΡΗΝΤΟΝ	έτ. «'Ινβίκτα»	70	10003	άνεχ. Γιοκοκάμαν 9 'Ιαν. δια Χαιναγκ
ΦΡΙΝΤΑ	έτ. «'Ασρών»	49	9694	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 1 Μαρτ. δια Κέϊπ Τάουν
ΦΡΙΞΟΣ Α.	Μ. Α. Χαμπούσης & Σία	47	1391	έίς Πειραιά από 6 Σεπτ. 1970
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	έτ. «'Ανγκελου»	71	9900	άνεχ. Βανκούβερ 1 Μαρτ. δια Κίναν
ΦΡΟΣΩ	έτ. «'Ολυμπος»	70	18633	έφθ. Μορμουγκάο 11 φεβρ.
ΦΡΟΣΩ Κ.	έτ. «Σαίντ 'Ιωάννης»	70	9069	άνεχ. Κορούνα 4 Μαρτ. δια Σεβίλλην
ΧΑ'ΙΝΤΑ	«Κοοπεράτιγκ 'Εντζινιέρς»	53	1184	έίς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	έτ. «Χαμοσίν»	57	18815	έφθ. Λας Πάλμας 1 Μαρτ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (δ.)	έτ. «Κλειώ»	50	10315	έφθ. Ρεσιφ 4 Μαρτ.
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «'Ακμε»	60	9319	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	έτ. «Ζαννή»	54	21006	άνεχ. Ρας Τανούρα 21 φεβρ.
ΧΑΡΙΛΙΟΝ	έτ. «Χαρίλιον»	55	4486	έίς 'Αμπιτζάν από 27 'Οκτ.
ΧΑΡΙΣ ΙΙ	έτ. «Χάρισελ»	55	4721	διήλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' 'Ορντοϋ
ΧΑΡΟΥΛΑ	έτ. «Γκρήγκαλ»	55	1791	έφθ. Πειραιά 4 Μαρτ.
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΑΝΤ	έτ. «Τρόμπ Τάνκερς»	69	10016	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαρτ.
ΧΙΑΝ ΓΟΥΛΙΝΒ	έτ. «Ορρήντομ»	68	10016	άνεχ. Ρίο 'Ιανέιρο 28 φεβρ. δι' 'Ανγκρα ντός Ρέϊς
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	έτ. «Ορρήντομ»	68	10121	άνεχ. Χιούστον 1 Μαρτ. δι' 'Αλγέριον
ΧΙΑΝ ΖΕΟΥΡ	έτ. «Ορρήντομ»	69	10016	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 φεβρ. δια Τάφτ
ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	έτ. «Ορρήντομ»	67	10086	έφθ. Ντάρμπαμ 17 φεβρ.
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	έτ. «Ορρήντομ»	69	10016	έφθ. Σάντος 16 φεβρ.
ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	έτ. «Ορρήντομ»	68	10121	άνεχ. 'Νοτ Λόντον 20 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΙΑΝ ΣΗ	έτ. «'Αϊλάντερ»	69	10016	άνεχ. Βερακρούζ 2 Μαρτ. δια Χιούστον
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	έτ. «'Ασοσιέιτεντ Κόντ.»	69	10016	άνεχ. Λας Πάλμας 1 Μαρτ. δια Μ. Θάλασσαν
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	έτ. «Ορρήντομ»	69	10016	έφθ. Πουέρτο Καμπέλο 19 φεβρ.
ΧΛΟΗ (δ.)	έτ. «Μάγια»	54	16193	άνεχ. Μπαντάρ Μαχόαρ 31 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΟΛΥ ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «'Αμπερος»	50	8632	έφθ. Βαλπαράϊζο 27 φεβρ.
ΧΙΟΥΜΑΝΙΤΥ	έτ. «Φελισίτυ»	54	7701	υπό παραλαβήν
ΧΟΠ	έτ. «Τίτικα»	49	1681	έίς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΗΓΚΑΛ	έτ. «Χρήγκαλ»	45	2886	άρχει έίς Πειραιά από 1 Μαρτ. 1971
ΧΡΗΣΤΟΣ Σ.	έτ. «Μεντιτεράνεαν»	45	2331	έφθ. Σεβίλλην 26 'Ιαν.
ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ	έτ. «Ντόδεϋ»	56	3904	άνεχ. Ρότερνταμ 1 Μαρτ. δια Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Γ. ΤΣΙΜΠΛΗ	έτ. «'Ακακία»	56	8411	έίς Πειραιά από 2 Νοεμ. (έπισκευαί)
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	έτ. «Πασίφικ Κορπ.»	69	28006	άνεχ. Τομπάτα 17 φεβρ. δια Πόρτ Κέμπελα
ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	Ε.Α.Ν.Ε. «Βερνίκος»	51	3856	έίς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΥΛΑ	έτ. «Κεάναβ»	45	2095	έίς μεσογειακάς μεταφοράς
ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ	έτ. «'Οσεάνικα»	49	7526	άρχει έίς Πειραιά από 13 Αύγ.
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «'Ατλάντικα»	71	10024	άνεχ. Νανκόγια 26 φεβρ. δια Βανκούβερ
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «'Εθνικός Πλοῦτος»	70	10006	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 30 'Ιαν. δια Σαγκάην





Σημαντικόν θήμα εις τήν προσπάθειαν έκουγχρονισμού και αναπτύξεως του "Νεωρίου Ναυπηγείων Σύρου Α.Ε.", υπήρξεν ή παραλαβή τής νέας μεγάλης πλωτής δεξαμενής.

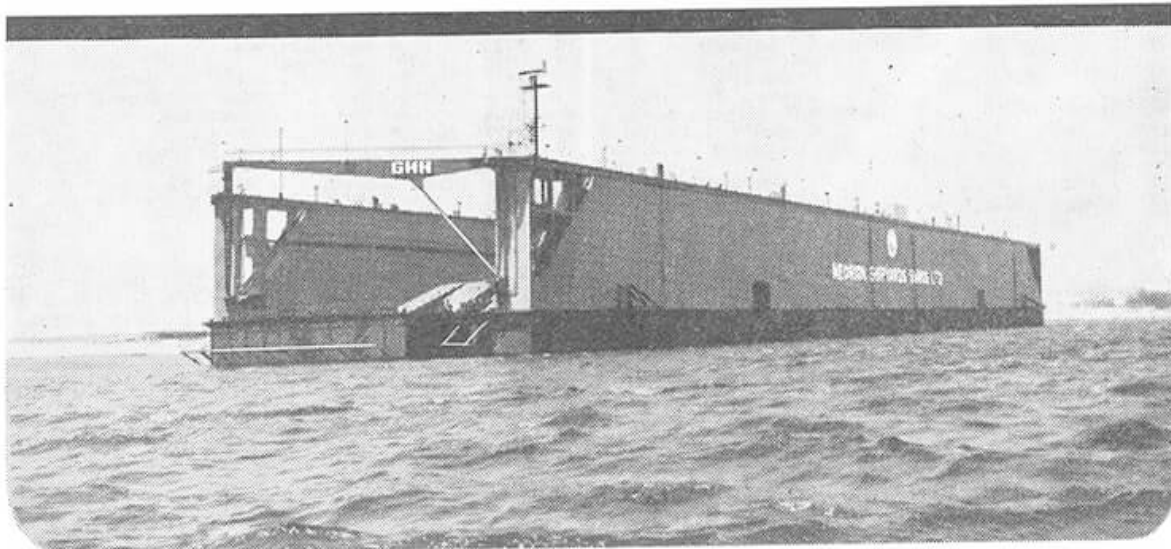
Πρόκειται διά μίαν υπερούγχρονον δεξαμενήν ή όποία κατατάσσεται μεταξύ των μεγαλυτέρων τής Μεσογείου, δυναμένη νά έξυπηρετήση σκάφη μέχρι 70.000 DWT.

Ή έν λόγω δεξαμενή, παράλληλως μέ τήν έργαζομένην ήδη δευτέραν μικροτέραν δεξαμενήν, έν συνδιασμή και μέ ένα υπερούγχρονον ίσχυρόν έξοπλισμόν, γερανών, έργοστασίων, μηχανουργείων, εις τά όποια έργάζεται δύναμις προσωπικού εκ 1.000 ατόμων, έμπειρων και ειδικευμένων, εξασφαλίζουν εις τό "Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου Α.Ε.", τήν πλήρη δυνατότητα διά κατασκευάς, έπισκευάς και μετασκευάς πλοίων, ως και τήν ανάληψιν εκτελέσεως διομηχανικών έργασιών.

ΥΙΟΙ Ν.ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ



Νεώριον Ναυπηγεία Σύρου Α.Ε.



ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσις Neorion Syros.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Άκτή Μισούλη 65. Τηλ. 45.20.778. Telex. 212563. Τηλεγραφική Διεύθυνσις, Neorion Piraeus.

ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N. J. Goulardris (Agencies) Ltd. Lee House. London Wall London EC2Y 5AB-Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall - London.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping Agencies Corp. 660 Madison Avenue. New York - N. Y. 10021-Tel. 8-6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάρι»	56	12231	άνεκ. Λὰς Πάλμας 27 'Ιαν.
ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κυπαρισσία»	59	15660	άνεκ. Βαλτιμόρη 24 'Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σίμπολο 'Ατλάντ.»	62	9690	διήλθε Παναμά 14 'Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ Π.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίν Τζενεράλ»	49	3718	ἀργεὶ εἰς Χαλκίδα ἀπὸ 24 Σεπτ.
ΑΓΗΝΩΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ταυγετορ»	71	8721	άνεκ. Μπούμπουρ 26 'Φεβρ. διὰ Μπαντάρ 'Αμπάς
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μπάρμπαρα»	43	2847	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 13 'Ιαν. 1971
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αγία 'Ερυθριανή»	56	20153	άνεκ. Χάργκ 'Αϊλαντ 29 'Φεβρ. δι' 'Άντεν
ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εὐτυχία»	47	4805	εἰς Καράται ἀπὸ 28 Νοεμ.
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	43	2809	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εὐπορία»	51	2527	άνεκ. 'Αμδέρσαν 4 Μαρτ. διὰ Ρέντομπουργκ
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρίνιτυ»	53	11010	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 28 'Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αριστοτέλης»	56	20140	έφθ. Παλέριο 29 'Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπικά»	51	8377	έφθ. Πειραιᾶ 21 'Φεβρ.
ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ανάστασις»	49	2358	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΕΡΜΟΛΑΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόλλουζ»	43	7208	διήλθε Κων'πολιν 24 'Φεβρ. διὰ Κωνσταντῆζαν
ΑΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ιουροσούριαν»	55	1216	άνεκ. Βηρυττὸν 28 'Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλειάδες»	43	7254	έφθ. Βεγγάζην 10 'Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοστανέρα»	56	15881	άνεκ. Κορίν 1 Μαρτ. διὰ Ρὰς Τανούρα
ΑΔΕΛΦΟΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αδελφοί»	50	11693	άνεκ. Λιθερπουλ 1 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρη
ΑΕΛΩ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βότα»	57	20745	έφθ. Καρθαγένην 4 Μαρτ.
ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αζαλέα»	48	9556	διήλθε Παναμά 10 'Φεβρ. διὰ Κίνα
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίν»	49	4113	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 21 'Φεβρ.
ΑΘΕΝΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορδότερν»	70	8825	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 3 Μαρτ.
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	54	5130	έφθ. Δουνκέρκην 28 'Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ (μ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Οδεροπίζ Μίνεραλς»	64	30682	άνεκ. Τάιπλ Μπαϊν 3 Μαρτ. διὰ Σπέτζια
ΑΘΗΝΑ ΖΑΧΕΙΡΑΚΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθ 'Νοτ Μεντιτ.»	68	15886	άνεκ. 'Αρούμπα 9 'Φεβρ. διὰ Καράται
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλμα»	67	44708	άνεκ. Ρὰς Τανούρα 25 'Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ατλάντικ 'Οϊλ»	54	19462	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 27 'Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιστράλ»	62	9943	έφθ. Σακάι 1 Μαρτ.
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ξενοφών»	59	9010	άνεκ. 'Απαπα) Λάγκος 21 'Φεβρ. διὰ Λιθερίαν
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλάνερ»	67	48747	άνεκ. Σάο Σεμαστιάο 4 'Φεβρ. διὰ Χάργκ 'Αϊλαντ
ΑΙΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αίας»	53	12023	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 17 'Ιουν.
ΑΙΓΙΣ ΕΠΙΚ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	50	8463	άνεκ. 'Άντεν 26 'Φεβρ. διὰ Κουδαίτ
ΑΙΓΙΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Οξέρστ Φράιτερ»	57	8814	έφθ. Τέμα 27 'Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αναξ»	50	8469	άνεκ. Τακοράντι 25 'Φεβρ. δι' 'Αμδέρσαν
ΑΙΓΙΣ ΛΟΓΙΑΛ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	57	10405	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 21 'Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάννερ»	69	9025	έφθ. Πενάγκ 22 'Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΜΥΘ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	55	7561	άνεκ. Δουνκέρκην 23 'Φεβρ. δι' 'Απαπα) Λάγκος
ΑΙΓΙΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	52	7552	έφθ. 'Αμδέρσαν 2 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΣΑΓΚΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Απουρτος»	49	8469	διήλθε Γιβραλτάρ 23 'Φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΑΙΓΙΣ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσατλάντικ Κάρ.»	71	11525	άνεκ. Γκαλθεστων 20 'Φεβρ. διὰ Σάν Χουάν (Π.Ρ.)
ΑΙΓΙΣ ΣΤΡΕΝΓΚΘ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αμων»	58	9305	άνεκ. Ρουέν 26 'Φεβρ. διὰ Ντουάλα
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φέιμ»	69	9241	έφθ. Σαίν Τζών (Ν.Β.) 21 'Φεβρ.
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜΠΛ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακάμας»	53	7544	έφθ. Τακοράντι 2 Μαρτ.
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	72	11000	άνεκ. 'Νοτ Λόντον 2 Μαρτ. δι' 'Ισπωνίαν
ΑΙΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκον»	51	5678	άνεκ. 'Αμδέρσαν 2 Μαρτ. διὰ Ριγιέκαν
ΑΙΓΚΛ ΝΤ' ΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πιοκερ»	61	24871	άνεκ. Κεμπέκ 29 'Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΙΘΑΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νίμορ»	56	12355	έφθ. Γιουροπόρτ 5 Μαρτ.
ΑΙΘΑΛΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αιθαλία»	52	7787	διήλθε Παναμά 3 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρθ Ση»	67	28774	έφθ. Τάιμα 1 Μαρτ.
Α'Ι'ΑΛΑΝΤ ΑΡΧΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράσιαντ»	71	15666	άνεκ. Τσιβιταθέκια 17 'Φεβρ. διὰ Τρίπολιν (Λιβύης)
Α'Ι'ΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρίμο»	58	10018	άνεκ. Κόρνερ Μπρούκ 22 'Φεβρ. διὰ Νιούπορτ
Α'Ι'ΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαϊνμπρείς»	58	10018	άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 27 'Φεβρ.
Α'Ι'ΑΛΑΝΤ ΣΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δέλτα»	71	15700	άνεκ. Πόρτ οφ Σπαίν 26 'Φεβρ. διὰ Βραζιλίαν
Α'Ι'ΑΛΑΝΤ ΣΗ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αϊλαντ Ση»	58	926	άνεκ. Τσιβιταθέκια 29 'Φεβρ. διὰ Σακάι
Α'Ι'ΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόιμο»	58	10020	άνεκ. Σπάτλ 29 'Φεβρ. διὰ Μπουεναβεντούρα
Α'Ι'ΝΤΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αϊντα»	55	21054	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 'Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκράντ Πέιλ»	47	3343	έφθ. Πουάντ Νουάρ 28 'Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέπουν Μαριτάι»	65	35324	έφθ. 'Αμστερνταμ 8 'Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ (μικτ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αϊτζιαν Σηγουαίνς»	72	57800	άνεκ. Χάργκ 'Αϊλαντ 23 'Φεβρ. διὰ Σακάι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΘ (μικτ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αϊτζιαν Μπάλκ»	71	57830	άνεκ. Γιουροπόρτ 19 'Φεβρ. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αϊτζιαν Ση»	69	51627	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδς 12 'Φεβρ. διὰ Λὰς 'Αντζελες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φοίραση»	67	32644	άνεκ. Νταμπιέρ 25 'Φεβρ. διὰ Χιροκάτα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΕΠΤΟΥΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάνταρντ»	67	32644	διήλθε Παναμά 19 'Φεβρ. διὰ Κισσαράζου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ορέυτερς Τρανσπ.»	56	8835	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδς 2 Μαρτ. διὰ Κεελάγκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ατλάντικ Κάρριερ»	66	22362	άνεκ. 'Αμδούργον 26 'Φεβρ. διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικ»	66	22362	άνεκ. Κοκούρα 22 'Φεβρ. διὰ Γκλάντσουον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. 'Ορεανγουαίνς Κάρριερς	65	18452	άνεκ. Τάουνσβιλ 1 Μαρτ. διὰ Παναμά
ΑΚΜΠΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ταυρορ»	58	9005	άνεκ. Ντάρμπαν 22 'Φεβρ. διὰ Ρόττερταμ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκων»	68	25433	άνεκ. Κόμπε 29 'Φεβρ. διὰ Μελβούρνη
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκων»	68	25433	διήλθε Παναμά 1 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕ'ΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκων»	68	25433	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 25 'Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακτίς»	67	25168	άνεκ. Βιτόρια 23 'Φεβρ. διὰ Μπρέμερχαφεν
ΑΚΟΥΑΡΙΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπρέντ»	56	10394	άνεκ. Σαίντ 'Άννα Μπαϊν 27 'Φεβρ. διὰ Ρίο Χάινα
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκων»	68	25433	άνεκ. Βιτόρια 29 'Φεβρ. διὰ Δουνκέρκην
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακτίς»	68	25168	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 'Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΘΑΙΘ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακτίς»	68	25155	έφθ. Μόμπιλ 3 Μαρτ.
ΑΚΟΥ'Ι'ΑΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλτάιρ»	57	8889	άνεκ. Τερνέσν 5 'Φεβρ. διὰ Περο. Κόλπον
ΑΚΡΟΓΙΑΛΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βασμάντο»	49	2935	ἀργεὶ εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 10 'Απρ.
ΑΚΡΟΠΕΤΡΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακρόπετρος»	67	1211	άνεκ. 'Αμδούργον 23 'Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέτεορ»	70	8825	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΑΚΤΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακτὴ»	56	10370	άνεκ. 'Αρούμπα 19 'Φεβρ. δι' 'ΗΠΑ
ΑΚΤΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αφρικαν»	58	11351	άνεκ. Τάιμα 20 'Φεβρ. διὰ Ρίο Γκράντε
ΑΛΑΜΑΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	57	11929	έφθ. 'Αμμόχωστον 22 'Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέζ»	58	10499	άνεκ. Ντάρμπαν 16 'Φεβρ. διὰ Ρόττερταμ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαϊμπήριαν»	56	20926	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 21 'Φεβρ. διὰ Μπόννυ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλμα»	68	44646	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 23 'Φεβρ. διὰ Τζεμπέλ Ντανά
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (κυπρ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σανταρόζαι»	55	12380	άνεκ. Τσάρλεστον 3 Μαρτ. διὰ Τζάκσονβιλ
ΑΛΕΞ. ΣΚΟΥΤΑΡΗΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλεϊώ»	55	8280	έφθ. Ντάρμπαν 29 'Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Α. Σ. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλαν. συμφέροντα	60	10141	ὕπὸ παραλαβὴν
ΑΛΕΞΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλίσσον»	56	2299	διήλθε Μπρούνομπουτελ 27 'Φεβρ. διὰ Κλαϊπέντα
ΑΛΕΞΑΝΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζενεράλ Φράυτερς»	67	14845	άνεκ. Γιοκκάουαν 20 'Φεβρ. διὰ Μοριουγκάο
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλιόκμων»	68	16320	άνεκ. Καμαίσι 26 'Φεβρ. διὰ Βιζαγκαπτανάμ
ΑΛΙΚΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάλοφ»	53	1320	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΛΙΤΡΙΚ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βικτώρια»	53	7564	έφθ. 'Αδωναν 23 'Φεβρ.
ΑΛΚΜΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκμαν»	66	27985	άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 12 'Φεβρ. διὰ Σακάι
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκουέντο»	70	11826	άνεκ. Τάιμα 28 'Φεβρ. διὰ Μιζουσιμα
ΑΛΚΥΟΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλκυονίς»	48	2681	εἰς μεσογειακὰς μεταφορὰς
ΑΛΛΕΓΚΡΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικ Μαρ. Κάρριερς»	67	46401	άνεκ. Τερνέσν 3 Μαρτ. διὰ Μάρσα ἐλ Μπρέγκα
ΑΛΛΙΣΟΥΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στενάκος»	57	12630	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Φεβρ.
ΑΛΜΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλμα Σ.»	41	9097	έφθ. Κωατζακόαλκος 19 'Φεβρ.
ΑΛΜΠΑΖΕΡΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Κόσφορντ»	55	14121	έφθ. Φρήπορτ (Μπακ.) 2 Μαρτ.

ΑΛΜΠΑΜΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οιτζρόου»	58	13023	άνεχ. Νέαν Όρλεάντν 27 φεβρ. διά Παναμά Σιτυ
ΑΛΜΠΑΝΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστραμάρ»	54	13145	άνεχ. Μπούλεν 23 φεβρ.
ΑΛΜΠΑΡΟΖΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σέτλαντ»	55	12727	έφθ. Σαιντ Άννα Μπαϊ 12 φεβρ. (έπισκευαί)
ΑΛΜΠΑΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάντερ»	58	18413	άνεχ. Χόρ αλ Άμάγια 3 Μαρτ. δι' Άντεν
ΑΛΜΠΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντόθενπορτ»	69	15808	άνεχ. Ρότερνταμ 5 Μαρτ.
ΑΛΝΤΑ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιλένα»	42	7292	άνεχ. Άβάναν 2 Μαρτ. διά Σαντιάγκο
ΑΛΠΑ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλπα»	43	9159	άνεχ. Τζέντα 4 Μαρτ. διά Μπόρα
ΑΛΥΣΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγιος Στυλιανός»	46	2904	άνεχ. Καέν 3 Μαρτ. διά Κλαϊνέντα
ΑΛΦΑ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κουλέιντου»	41	7388	άνεχ. Άυθέροαν 28 φεβρ. διά Ρέντομποργκ
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αμάλθεια»	51	11169	άνεχ. Ντάρμπαν 3 Μαρτ. δι' Ητό Λόντον
ΑΜΑΡΥΛΙΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αμαρυλίας»	56	8959	άνεχ. Θεούτα 29 φεβρ. δι' Άβάναν
ΑΜΟΡΓΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαντόρο»	61	14073	διήλθε Παναμά 27 φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αίλα Χερμόζα»	66	23571	έφθ. Ρότερνταμ 1 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Ε.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελζις»	57	2238	διήλθε Παναμά 25 φεβρ.
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ V	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέιτς Έντ»	69	15869	άνεχ. Σιμίζου 26 φεβρ. διά Σιγκαπούρη
ΑΝΔΟΡΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναυτίλος»	50	1784	έφθ. Σόρεχαμ 3 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελζις»	64	1199	άνεχ. Νεάπολιν 2 Μαρτ. διά Λίπαρι
ΑΝΔΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αράγια»	53	4314	άνεχ. Κίγκωτν (Τζαμ.) 21 φεβρ. διά Σαν Χουάν (Π.Ρ.)
ΑΝΔΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίστα»	65	15597	άνεχ. Μπ. Άύρε 2 Μαρτ. διά Ραβέναν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουσάνικ»	67	3974	άνεχ. Ντεμεράρα 1 Μαρτ. δι' Ιμυίχαμ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουσάνικ»	67	21423	διήλθε Παναμά 29 φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαντάντερ»	55	19125	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 1 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουσάνικ»	68	21426	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΔΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουσάνικ»	68	21418	άνεχ. Βιτόρια 27 φεβρ. διά Δουνκέρκν
ΑΝΕΜΟΣ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Βενετιαν 29 φεβρ. διά Ρας ες Σιδέρ
ΑΝΕΜΩΝΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνεμώνη»	52	7168	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 φεβρ. δι' Άβάναν
ΑΝΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Τερόστν 5 Μαρτ. διά Λας Πάλμας
ΑΝΝΑΝΣΙΕΣΙΟΝ ΝΤΑΙΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκόλντεν Στάρ»	46	8047	άργει ες Βόλον από 21 Αυγ. 1970
ΑΝΝΙΤΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σίριους»	53	2236	έφθ. Βεγγάζν 9 φεβρ.
ΑΝΝΙΤΕΑ Λ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άννίτα»	65	19758	έφθ. Γένοθαν 1 Μαρτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άννίτα»	49	2149	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΝΣΟΝ (κυпр. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λοτήρ Ν. Κ.»	59	20935	άνεχ. Βομβάν 2 Μαρτ. διά Μένα Άχμαντι
ΑΝΤΙΓΚΟΥΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριτζένιο»	66	15597	έφθ. Σιόνε (Ν.Σ.) 22 φεβρ.
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντιγόνη»	44	3174	άργει ες Πειραιά από 20 Ιουν.
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαντόρο»	63	14048	άνεχ. Μπορντ 3 Μαΐου διά Πουάντ Νουάρ
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άτλας Πετρόλεουμ»	57	22130	άνεχ. Βακαγιάμα 21 φεβρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιδάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντώνης»	48	6259	έφθ. Κωνσταντζάν 28 Ιαν.
ΑΝΤΩΝ Η	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Τζάκσονβιλ 13 φεβρ. διά Λουάντα
ΑΟΥΡΟΡΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντρα»	46	10754	έφθ. Άβάναν 7 φεβρ.
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρενάτε Τράνπορτ»	63	9733	διήλθε Θέρωνταιν Άιλαντ 4 φεβρ. διά Ντακόρ
ΑΠΟΛΛΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Απόλλων»	68	27989	διήλθε Γιβραλτάρ 29 φεβρ. διά Μονρόβια
ΑΠΟΛΛΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αθηνίαν»	72	14000	έφθ. Πόρτ Πιρί 3 Μαρτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αφρός»	58	10369	έφθ. Πενάγκ 5 Μαρτ.
ΑΠΟΛΛΩΝΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλπίνα»	63	29141	διήλθε Γιβραλτάρ 27 φεβρ. διά Μπάνιας
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Μ. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρμαρίν»	39	3287	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 25 φεβρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΑΡΑΓΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καστέλλα»	54	3726	άνεχ. Έμδεν 3 Μαρτ. διά Καέν
ΑΡΑΓΚΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	άνεχ. Μπέλασν 29 φεβρ. διά Γκάλβεστον
ΑΡΓΚΟ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τορεμάρο»	41	5215	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΑΡΓΚΟΓΟΥΑΙΗΒ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλκυών»	53	3071	διήλθε Παναμά 24 φεβρ. διά Κορίντο
ΑΡΓΚΟΛΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αργκοπ»	51	2988	άνεχ. Τάμα 25 φεβρ. διά Γκουαγιακίλ
ΑΡΓΚΟΜΑΣΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέισον»	61	10163	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 φεβρ. διά Νιού Γουεστμίνστερ
ΑΡΓΚΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αργκοπ»	50	2973	έφθ. Πόρτ Άρθουρ 2 Μαρτ.
ΑΡΓΚΟΚΑΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπιαν»	51	3065	διήλθε Παναμά 15 φεβρ.
ΑΡΓΚΟΚΕΤΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπιαν»	50	3442	διήλθε Παναμά 21 φεβρ. διά Σαν Σαλβαδόρ
ΑΡΓΟΛΙΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιούνιτας»	35	4733	άνεχ. Λομπιτο 23 φεβρ. διά Ντακόρ
ΑΡΓΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρθέλο»	64	28313	άνεχ. Πουέρτο Λα Κρουζ 21 φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέπτον Μαριτάιμ»	68	24894	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΕΤΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρετή»	57	8409	άνεχ. Κόμπε 11 φεβρ. διά Μανζανίλο
ΑΡΕΤΗ Σ. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαλέρα»	45	4578	άνεχ. «Ητοχαμ 25 φεβρ. διά Δουβλίον
ΑΡΗΣ Η (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρία»	54	7202	έφθ. Άβάναν 13 φεβρ.
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρία»	55	7510	άνεχ. Όζακαν 21 φεβρ. διά Τσοντζίν
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκαυμάρο»	54	13432	άνεχ. Γένοθαν 21 φεβρ. δι' Άσκελόν
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Άμαρίλλο»	62	25211	άνεχ. Μπόρνυ 12 φεβρ. διά Σαιν Κρουά
ΑΡΙΕΤΤΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αριέττα»	64	31331	άνεχ. Χάργκ Άιλαντ 23 φεβρ. δι' Όιτα
ΑΡΙΕΤΤΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορβο»	72	125000	εις Λίντο υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρίας»	63	28029	διήλθε Παναμά 28 φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λεβάντε»	35	992	διήλθε Κων(πολιν 19 φεβρ. διά Κωνσταντζάν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρεζ»	38	10280	έφθ. Ραγκούν 3 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντάρτικ Γκάζ»	45	4693	εις Ρεσίφ από 29 Ιουλ. (άποθήκη)
ΑΡΙΩΝ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρίων»	38	5245	άργει ες Πειραιά από 23 Ιουν.
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρηλαίανς»	58	6380	έφθ. Κίγκωτν (Τζαμ.) 1 Μαρτ.
ΑΡΜΑΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρμάρο»	54	7307	άνεχ. Γκότεμποργκ 1 Μαρτ. δι' Άβάναν
ΑΡΜΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νταίνζυ»	53	2526	άνεχ. Θεούτα 16 φεβρ. διά Τρίπολιν
ΑΡΜΟΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπικρεστ»	52	3714	έφθ. Κορίντο 24 φεβρ.
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αργώ»	57	45376	εις Σιγκαπούρη 2 Μαρτ.
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρο»	58	7772	άνεχ. Πειραιά 27 φεβρ. διά Βρυτιτόν
ΑΡΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρο»	56	22670	έφθ. Τενερίφν 1 Μαρτ.
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρουάνα»	54	1960	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 29 φεβρ. διά Μαγιούγκα
ΑΡΣΕΝΑΛ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρσενάλ»	48	3675	άνεχ. Φουκουγιάμα 11 φεβρ.
ΑΡΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρτα»	56	1647	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 28 φεβρ. διά Λιβύην
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ Η	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουδερσίνζ Μπάλκ Κάρριερς»	64	18000	έφθ. Αστόρια 30 Ιαν.
ΑΡΤΙΦΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πηλεύς»	49	5841	άνεχ. Άβάναν 23 φεβρ. διά Σάγκουα
ΑΡΧΙΓΕΤΗΣ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρχιγέτης»	52	8076	άνεχ. Δάνταις 24 φεβρ. διά Ραστόκ
ΑΣΗΜΙΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήγουιντ»	66	35001	άνεχ. Νανάιμο 13 φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νοτγουίντ»	71	70481	άνεχ. Μένα Άχμαντι 15 φεβρ. διά Βραζιλίαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Άντεν 21 φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΣΤΕΡΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστρομαρίν»	45	14133	διήλθε Παναμά 15 φεβρ. διά Κόμπε
ΑΣΤΗΡ (Λιδάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστήρ»	50	7470	έφθ. Βιζακαπατάν 14 φεβρ.
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	33375	άνεχ. Ζουεϊτίνα 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπέρ»	58	12623	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιούνιον»	58	21144	άνεχ. Νιγκάτα 7 φεβρ. διά Μόζι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιούνιβερς»	60	21138	άνεχ. Ούμ Σαϊθ 2 Μαρτ. διά Ορμμαντλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εμπερο»	49	17325	άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 22 φεβρ. διά Χόρ αλ Άμάγια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάρφονάνοιν»	64	31716	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 φεβρ. διά Μπακρέιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ηγκλ»	63	15977	άνεχ. Χιούστον 1 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κίγκ»	57	25172	άνεχ. Νέαν Υόρκν 4 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κουήν»	57	24813	έφθ. Τσάρλεστον 3 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΝΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαίντυ»	55	12985	άνεχ. Ρας Τανούρα 27 φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λόρντ»	53	11322	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 20 φεβρ. διά Ταντζιούγκ Ούμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρκες»	68	40962	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 26 φεβρ. διά Κουόιν Άιλαντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρτσιόνες»	68	40962	άνεχ. Χάργκ Άιλαντ 10 φεβρ. διά Σαδόνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΜΑΙΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέρμαϊντ»	54	16006	άνεχ. Ντάρμπαν 1 Μαρτ. δι' Η.Π.Α.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εδεργκλίντς»	66	15668	άνεχ. Γένοθαν 26 φεβρ. διά Σαιντ Νικόλας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ Μονάρκ»	68	48936	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' Αιγουάταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάρον»	53	12696	άνεχ. Νέαν Υόρκν 2 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάρονες»	53	12712	άνεχ. Πούντα Κοντίν 24 φεβρ. διά Μπριτζπορτ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπριζ»	63	15985	άνεχ. Μορμουγκάο 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-ΙΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νάιτ»	56	14839	άνεχ. Χόρ αλ Άμάγια 4 Μαρτ. διά Λορέντζο Μάρκες
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΑ-ΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρίνς»	64	38538	άνεχ. Γκότεμποργκ 16 φεβρ. διά Μένα Άχμαντι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ Πρίνσες»	66	40884	άνεχ. Ρας Τανούρα 18 φεβρ. διά Σιρόα

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. (Σάν)	57	10067	άρχει εις Πειραιά από 14 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	(N.A.T.)	έτ. (Σανμπημ)	58	10067	άρχει εις Πειραιά από 15 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. (Ατλαντική Σανράτζ)	58	10057	άρχει εις Πειραιά από 15 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	(N.A.T.)	έτ. (Τζένεραλ)	56	10066	άρχει εις Πειραιά από 23 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. Σάουθ 'Οτ 'Ατλάντικ	64	15977	άνεχ. Τσάρλεστον 27 Φεβρ. δια Κρίστομπαλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. (Ατλάντικ Φάλκον)	59	10389	άρχει εις Πειραιά από 24 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΙΟΥΡΥ	(N.A.T.)	έτ. (Φιούρυ)	60	10389	άρχει εις Πειραιά από 27 Δεκ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ	(N.A.T.)	έτ. (Φρήντομ Σίππινγκ)	62	10405	άρχει εις Πειραιά από 21 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΕΜΑΝ	(N.A.T.)	έτ. (Χέλμμαντ)	69	16291	έφθ. 'Οζάκαν 1 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΤΖ	(N.A.T.)	έτ. (Χέριτατζ)	69	16291	έφθ. Μορμουγκάο 18 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΗΡΟ	(N.A.T.)	έτ. (Χήρο)	69	16320	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 1 Μαρτ. δι' 'Ιράν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΡΑΓ'ΙΖΟΝ	(N.A.T.)	έτ. (Χοράιζον)	69	16320	έφθ. Ντάρμπαν 2 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. (Χοκ)	69	16291	άνεχ. Βερακρούς 2 Μαρτ. δια Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αλμπατρος)	67	45321	άνεχ. Τενερίφην 18 Φεβρ. δια Ρας Τανούρα
ΑΤΤΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. (Αττικά)	71	13166	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 1 Μαρτ.
ΑΥΓΗ	(N.A.T.)	έτ. (Μπύθερ)	56	10312	άρχει εις Πειραιά από 7 Φεβρ. 1971
ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (υπερωκ. η.)	(N.A.T.)	έτ. (Οκεανία)	40	26315	έφθ. Μελβούρνην 6 Μαρτ.
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. (Απόστολος Άνδρέας)	56	8136	διήλθε Μπρούνομπουτσελ 25 Φεβρ.
ΑΧΑΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. (Μαραγκούλα)	50	5455	άρχει εις Πειραιά από 20 Μαΐου
ΒΑΛΛΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έλλαν. συμφέροντα	60	9058	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. δια Νέαν 'Ορλεάνην
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Χαρμονία)	51	2501	άνεχ. Καλκούτταν 28 Φεβρ. δια Κολόμπο
ΒΑΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Βάρη)	53	18743	άνεχ. Νέαν 'Υορκην 1 Μαρτ. δια Σαιν Κρουά
ΒΑΡΕΤΑΝΤ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Βαρόταντ)	61	1521	άνεχ. Ρότερνταμ 1 Μαρτ. δια Κενίτρα
ΒΑΣΙΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έτ. (Αλμπαράν)	55	979	εις Ωλήτγουντ από 18 Αύγ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αστρο Νευέστρο)	55	10464	άνεχ. Σάροκ 2 Μαρτ. δια Νόρκουιγκ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΜΕΘΕΝΙΘ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Ντινάκο)	51	8032	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δια Μαλαγκ
ΒΕΓΑΣ Ι (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Βέγκα)	58	20958	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 29 Φεβρ. δια Πλατζού
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Βεγόνια)	52	6576	άνεχ. Ριγίεκαν 24 Φεβρ. δια Δυρράχιον
ΒΕΝΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Βένους)	53	12897	άνεχ. 'Ελ Παλίτο 29 Φεβρ. δια Πόρτλαντ (Με)
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλλαν. συμφέροντα	54	1202	άνεχ. Ρότερνταμ 29 Φεβρ. δια Πειραιά
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αγνίνορ)	68	9070	διήλθε Παναμά 7 Φεβρ. δια Κίαν
ΒΕΝΤΣΟΥΡΕΡ (N.A.T.)	(N.A.T.)	έτ. (Βεντούρα)	60	3068	άνεχ. Φρήταουν 28 Φεβρ. δια Γάνδην
ΒΕΡΜΟΝΤ Ι	(N.A.T.)	έτ. (Ρεπουμπλικ Μαρτ.)	55	5913	έφθ. Καλλάο 2 Μαρτ.
ΒΙΚΤΡΙΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. (Μιντ 'Οτ)	49	1592	άνεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 6 Φεβρ. δια Ραβέναν
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	(N.A.T.)	έλλαν. συμφέροντα	59	2280	άνεχ. Βενετιαν 28 Φεβρ. δι' 'Ασνόντ
ΒΙΚΤΟΡΙΑ Ι	(N.A.T.)	έτ. (Κονγουαϊν)	57	8622	άνεχ. Σάντος 27 Φεβρ. δια Κολόμπο
ΒΙΝΤΣΕΝΤΖΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Πράντο)	64	15238	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 Φεβρ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Πε-ζολέρα)	62	23497	άνεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 24 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. (Σαντιγκάο)	58	11625	έφθ. Κανθέρ 'Αϊλαντ 6 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Πριμούλα)	68	31093	άνεχ. Γκλάντσοουν 1 Μαρτ. δια Ναγκόγια
ΒΙΡΚΟ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. (Βιργ'νία)	57	11554	άνεχ. Βοστώνη 22 Φεβρ. δι' 'Ασνόντ
ΒΙΡΤΖΥ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. (Ουτίκα)	44	10499	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΒΟΛΕΟΝ	(N.A.T.)	έτ. (Βόσα)	53	5666	έφθ. Καλκούτταν 12 Φεβρ.
ΒΟΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. (Βόλεον)	52	2672	άνεχ. Τσιταγκόγκ 5 Μαρτ. δια Σιγκαπούρην
ΒΟΥΛΑ	(N.A.T.)	έτ. (Τρανοσσεανγκάζ)	58	11677	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Φεβρ.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	(N.A.T.)	έτ. (Γκλόμπαλ Ν.)	58	8472	έφθ. Πόρτ 'Αλέγκρε 1 Μαρτ.
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. (Μαριν)	56	8615	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Φεβρ. δια Μπ. 'Αύρες
ΒΥΡΟΝ (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Ζεφύρ)	64	33245	έφθ. Λα Σκίρα 27 Φεβρ.
		έτ. (Ασθέρ)	54	8720	άνεχ. 'Αμβέρσαν 6 Φεβρ. δια Σιενφουέγκος
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. (Ντεϊθίντ)	68	24894	διήλθε Παναμά 14 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Όσεαν Τάνκερς)	58	25988	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δια Νιγηρίαν
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αδριάτικ)	64	32231	άνεχ. Φρεντερσία 22 Φεβρ. δια Περισκόν Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	(N.A.T.)	έτ. (Άντες)	56	9415	άνεχ. Ματαράνι 18 Φεβρ. δια Παναμά
ΓΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. (Βιγκλα)	55	9415	έφθ. Μέροσ Μπάρ 22 Φεβρ.
ΓΑΡΑΕΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Γαρδένια)	57	9723	άνεχ. Καλκούτταν 26 Φεβρ. δια Σιγκαπούρην
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αντιμπί)	55	8344	άνεχ. Τενερίφην 5 Μαρτ. δια Ντάρμπαν
ΓΕΜΕΛΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Γέμελος Μπρόδερε)	61	9100	άνεχ. Καράτοι 6 Μαρτ. δια Ριγίεκαν
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αδριάτικ)	63	30650	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 26 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Μανάντο)	52	7503	άρχει εις Πειραιά από 24 Μαρτ. 1971
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Κίμων)	53	7439	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 18 Φεβρ. δια Κορέαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Φρανκόνια)	66	30647	άνεχ. Θάτεχ Τέρμιναλ 4 Φεβρ. δια Τενερίφην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. (Λαγονήοι)	58	9463	άνεχ. Θέουτα 19 Φεβρ. δι' 'Αθάναν
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Ατλάντικ 'Οίλ)	54	18796	άνεχ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. (Αγνίνορ)	68	9071	έφθ. 'Αθάναν 1 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Ελίζαμπεθ)	54	9646	άνεχ. Πειραιά 25 Φεβρ. δια Τουάψ
ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Μετροπόλιταν Σ.)	53	7490	έφθ. 'Αθάναν 3 Μαρτ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ' (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Λάλθερ)	55	1275	διήλθε Κων'πολιν 28 Φεβρ.
ΓΚΑΙ'Υ ΛΟΥΣΣΑΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Τρανοσσεανγκάζ)	69	27725	έφθ. Πούντα Καρντόν 6 Μαρτ.
ΓΚΑΙ'Υ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. (Αυαλία)	55	5543	άνεχ. 'Ασόμπ 8 Φεβρ. δια Χούλλ
ΓΚΑΛΑΖΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Καρυάτις)	59	2763	άνεχ. Σαθάναν 15 Φεβρ. δια Κωνσταντζαν
ΓΚΑΛΑΖΥ Κ. (π.)	(N.A.T.)	έτ. (Βεντουρόζα)	50	6036	προσπράξεν εις Κέϊπ Τζούμπυ 4 Μαρτ.
ΓΚΑΛΑΖΥ ΘΑΙΘ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Λύρα)	57	4637	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Φεβρ.
ΓΚΑΛΦ ΚΟΥΥΣΤ (κ.)	(N.A.T.)	έλλαν. συμφέροντα	58	1113	έφθ. 'Ιπσουίτς 2 Μαρτ.
ΓΚΑΛΦ ΣΗ (κ.)	(N.A.T.)	έλλαν. συμφέροντα	59	1113	άνεχ. 'Ιπσουίτς 1 Μαρτ. δια Μεσόγειον
ΓΚΕΜ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Μερκούρια)	52	10381	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 2 Μαρτ.
ΓΚΕΡΝΤΑ ΣΝΕΛΛ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Γκέρντα Σνέλλ)	56	2635	έφθ. Δουνκέρκην 2 Μαρτ.
ΓΚΙΩΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Αδριάτικ)	63	30650	άνεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 28 Φεβρ.
ΓΚΛΟΡΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. (Βίργκο)	67	48747	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ. δια Μπαντάρ Μαχαρά
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΑΠΡΟΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Ακουίλα)	59	23084	άνεχ. Λας Πάλμας 9 Φεβρ. δια Χορ αλ 'Αμάγια
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΗΡΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. (Κόσμικ)	59	15397	διήλθε Παναμά 3 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΖΑΙΗΣΟΝ κ.δ.	(N.A.T.)	έλλαν. συμφέροντα	59	22762	άνεχ. Νεάπολιν 26 Φεβρ. δια Μάρσα ελ Μπρέγκα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΡ ΤΣΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. (Γκλόλντεν Τσάλις)	68	10397	έφθ. Χόγκ Κόγκ 3 Μαρτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'Α (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. (Γκούντγουϊλ)	49	1395	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'Σ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Σινσέριτυ)	56	6778	έφθ. Ρότερνταμ 5 Μαρτ.
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. (Γκούντ Λάκ)	52	7307	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 9 Φεβρ. δια Χούγκναμ
ΓΚΟΥΝΤ ΘΑΙΘ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. (Σόλων)	45	3934	άνεχ. Μελβούρνην 3 Μαρτ. δια Λώντσεστον

CALLIOPE CONDOPOULOS

LAS PALMAS - TENERIFE

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΑΠΟ ΤΟΥ 1945 ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΝΑΡΙΟΥΣ ΝΗΣΟΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "CALCONE"

ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: EXPLANADA TOMAS QUEVEDO EDIFICIO ESTF - LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8644	έφθ. Κασσιούγκ 20 φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολινόρες»	57	9340	άνεχ. Ζεεμπρούγκε 21 φεβρ. δι' 'Ινδιαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λητζέντ»	69	22998	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 29 φεβρ. δι' Πορτογαλιαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπίριτ»	70	22992	άνεχ. Ρότερνταμ 26 φεβρ. δι' Κόλπον ΗΠΑ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρομάρ»	66	23570	άνεχ. 'Αθούργον 5 φεβρ. δι' Σιδών
ΓΛΑΥΚΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βόζ»	64	15240	άνεχ. Μπορντώ 21 φεβρ. δι' Ντάρμαν
ΓΛΑΥΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γλαύκος»	68	16320	διήλθε Παναμά 24 φεβρ. δι' Λός 'Αντζελες
ΓΑΥΦΑΔΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρτιμαρ»	55	3004	άνεχ. Μπιλμπάο 20 φεβρ. δι' Βάρρι
ΓΟΥΣΤΟΥ'ΙΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουεστγούντ»	70	11329	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 29 φεβρ.
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ.63)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φαίρμαουντ»	43	14313	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 28 φεβρ. δι' 'Ιταλιαν
ΓΟΥ'ΙΛΣΑ'Ι'Ρ ΜΠΟΥΛΕΒΑΡΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόλαρ»	70	11025	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 φεβρ.
ΓΟΥΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάζλεϋ»	57	26032	άνεχ. Της 28 φεβρ. δι' Μπόννυ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Εντεν»	57	14353	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 1 Μαρτ. δι' Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέντρυ»	55	27278	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ. δι' Κιουρασάο
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑ'ΙΝΤΑΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρέσχαμ»	55	27278	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δι' Λα Σκίρρα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΑΙΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φαίρφαζ»	55	25317	άνεχ. Γιουροπόρτ 7 φεβρ. δι' Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φέντον»	54	27287	άνεχ. Σιράχα 20 φεβρ. δι' Μπαλκίπαπ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνίς»	54	27277	διήλθε Γιβραλτάρ 12 φεβρ. δι' Σαιν Κρουά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καστέλλα»	53	21284	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΣΠΛΟΡΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ομοιλ»	62	11971	έφθ. Της 24 'Ιαν.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάνε»	57	25489	άνεχ. Ρας ες Σιδέρ 27 φεβρ. δι' Ρότερνταμ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΤΡΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ινγκοτ»	57	25490	άνεχ. 'Οζάκαν 19 φεβρ. δι' Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΕΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κέλο»	57	25357	άνεχ. 'Αμθέρσαν 7 φεβρ. δι' Τζεμπέλ Ντανά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΠΕΝΤΕΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ιμογένης»	57	26032	άνεχ. Ρας αλ Χαφζι 27 φεβρ. δι' Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΤΑΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζουμπιλι»	58	25222	άνεχ. 'Αμθούργον 3 Μαρτ. δι' Μπόννυ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΑ'ΙΝΤΝΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντράμουντ»	69	41477	έφθ. Ρας Τανούρα 3 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΕΡΙΤ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νατλεϋ»	50	25305	άνεχ. Σοκάι 1 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΙΡΑΚΛ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ομάρ»	49	25360	εις Τζιμπούτι ρόδς από 4 'Ιουλ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουορλντ Μπάννερ»	58	20546	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' 'Αιλ όφ Γκοραιν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΥΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακρον»	57	27902	άνεχ. 'Αμθέρσαν 5 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλέξης»	57	20533	έφθ. Μιζουσιμα 18 φεβρ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αγκάτε»	67	22549	άνεχ. Νιούκαστλ (Αυστρ.) 10 φεβρ. δι' Εύρώπην
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάπρικορν»	67	23064	έφθ. Νιούκαστλ (Αυστρ.) 2 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέσιονερ»	38	22513	έφθ. Χιροκάτα 29 φεβρ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΜΠΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λίμπα»	68	23064	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέμινι»	67	23064	διήλθε Γιβραλτάρ 3 φεβρ. δι' Αυστραλιαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΑΙΤΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζέντ»	67	22549	άνεχ. Νιούκαστλ (Αυστρ.) 9 φεβρ. δι' Εύρώπην
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΥΛΕΤΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλγκχαμ»	69	41477	διήλθε Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' Γιουροπόρτ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόροθος»	71	51878	άνεχ. Ρας Τανούρα 3 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΛΑΙΤΥ (μ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αθως»	70	51878	διήλθε Γιβραλτάρ 27 'Ιαν. δι' Ρας Τανούρα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τιούντορ»	53	12843	άνεχ. Κάρλοσμαν 25 φεβρ. δι' Σάροχ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ηστον»	58	11201	άνεχ. Σουάνον 27 φεβρ. δι' Βαλτιμόρην
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ουρσα»	55	20165	άνεχ. Λισσαβώνα 26 φεβρ. δι' Χορ αλ 'Αμάγια
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βένγκα Σ.»	58	25888	άνεχ. Τοκουγιόμα 27 φεβρ. δι' Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αλάνσερ Σ.»	54	20864	άνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. δι' Τουμπρούκ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάλμα»	64	47344	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 8 φεβρ. δι' 'Αλγκεβίρας
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντίλον»	65	49437	άνεχ. Ρας ες Σιδέρ 29 φεβρ. δι' Πόρτ ντε Μπούκ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Είδον Σίπ.»	71	102326	άνεχ. Κόρυτον 8 φεβρ. δι' Περσ. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΕΡΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακουάριους»	70	100175	άνεχ. Ση 'Αιλαντ 24 φεβρ. δι' Λάντς 'Εντ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίργκο»	71	100175	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 15 φεβρ. δι' Φρήπορτ (Μπαχ.)
ΓΡΑΝΑΔΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γρανάδα»	56	10180	έφθ. Μπατόν Ρουζ 27 φεβρ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλίμνος»	50	3364	διήλθε Κων)πολιν 8 'Ιαν. δι' Μ. Θάλασσαν
ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αστρο Βένκεντορ»	54	11385	άνεχ. Γιουροπόρτ 5 Μαρτ. δι' Βρέμνυ
ΔΑΟΝΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αστρο Βένκεντορ»	50	4650	υπό παραλαβήν
ΔΑΟΝΗ (μ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Οβερνιζ Μίνεραλς»	63	31289	άνεχ. Πούντα Καρντόν 2 Μαρτ. δι' Βαλτιμόρην
ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μελτέμι»	62	31289	έφθ. Ποντίσερ 24 φεβρ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάλιαντ»	56	11669	άνεχ. Μοντεβιδέο 18 φεβρ. δι' Ντάρμαν
ΔΕΛΦΟΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δελφοί»	68	8796	έφθ. Πόρτο 'Αλέγκρε 1 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ν.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσάργκο»	53	5579	άνεχ. Ντάρμαν 30 'Ιαν. δι' Εύρώπην
ΔΗΛΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίοντον»	59	9493	άνεχ. 'Αμπίτζαν 27 φεβρ. δι' Πουάντ Νουάρ
ΔΗΜΗΤΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκκρέντο»	68	9583	διήλθε Παναμά 25 φεβρ. δι' Κορέαν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (Σομ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζένεραλ Ναβινκ.»	53	7829	άνεχ. 'Αμπίτζαν 18 φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στέλλα»	55	1894	έφθ. Τριπόλιν (Λιβύης) 25 φεβρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αίλα Βεντούροζα»	71	38172	άνεχ. Γιβραλτάρ 23 φεβρ. δι' Φιλαδέλφειαν
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαίμψ. 'Οσεανγούνης»	53	13173	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 23 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ποίγκικπος»	71	16300	έφθ. Ντιπολόγκ 17 φεβρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αουρόρα Μπορεάλις»	44	7079	διήλθε Κων)πολιν 23 φεβρ.
ΔΙΟΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήνκαλ»	52	12523	άνεχ. Μπάκια Μπλάνκα 12 φεβρ. δι' Λα Πλάτα
ΔΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρθαλόρ»	52	11675	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 16 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΔΡΟΜΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κυκνος»	64	17487	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 28 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΔΩΡΙΕΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωριεύς»	58	8431	άνεχ. Σινκαπούρην ρόδς 24 φεβρ. δι' Ρότερνταμ
ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελένη»	67	43231	άνεχ. Βίλελμσχαφεν 11 φεβρ. δι' Μπαχρέιν
ΔΩΡΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Μπέλφαστ 23 φεβρ.
ΕΩΤΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιτάσα»	68	35191	έφθ. Νιούκαστλ (Αυστρ.) 28 φεβρ.
Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αγνήτωρ»	58	9431	άνεχ. 'Αθάναν 18 φεβρ. δι' Σιενφουένγκος
ΕΒΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέπτον Μαρτιόμ»	57	13637	άνεχ. Πούντα Καρντόν 25 φεβρ. δι' Μοντεβιδέο
ΕΒΗ Α. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αμαλία»	52	5496	έφθ. Ντάρμαν 24 φεβρ.
ΕΒΗ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελπιδιόρο»	67	14800	έφθ. Κολούμπια ρίδερ 1 Μαρτ.
ΕΒΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Εβρος»	63	15983	έφθ. 'Οζάκαν 28 φεβρ.
ΕΘΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντρίκι»	56	10329	αργεί εις Πειραιά από 11 'Αυγ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελντ»	64	1199	άνεχ. Σπέτζια 17 φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΕΙΡΗΝΗ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρολίν»	56	10289	άνεχ. Καλλάο 28 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκοιγκάνι»	48	3627	έφθ. Βενετιαν 2 Μαρτ.
ΕΚΟΥ'ΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Εκούιτυ»	52	16173	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΕΛ ΙΝΚΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάρ»	53	2007	άνεχ. Γκουανιακίλ 27 φεβρ. δι' Σάν Λορέντζο
ΕΛΑΝΘΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελντ»	49	6801	άνεχ. 'Αμπίτζαν 24 φεβρ. δι' Σασσάντρα
ΕΛΑΝΤΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νάρκισσος»	50	3647	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 2 Μαρτ.
ΕΛΕΚΤΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελέκτρα»	59	20915	άνεχ. Βαλτιμόρην 1 Μαρτ. δι' 'Αρούμπα
ΕΛΕΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ατλαντίς»	67	27989	άνεχ. Φουκουγιόμα 23 φεβρ. δι' Γκλάντσοουν
ΕΛΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Οσεαν Τράνσπορτ»	58	20830	άνεχ. Μέντα 'Αχμαντί 1 φεβρ. δι' Ραβέναν
ΕΛΕΝΗ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κυτίον»	39	4909	διήλθε Γιβραλτάρ 2 φεβρ. δι' Πόρτ Σουδάν
ΕΛΕΝΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάμιλτον»	70	14766	άνεχ. Ναυάιμο 24 φεβρ. δι' Φιλαδέλφειαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελευθεροπούλις»	58	13066	άνεχ. Ντάρμαν 23 φεβρ. δι' Ντακάρ
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελευθερώτρια»	56	2709	εις Κολόμπο από 8 'Ιουν.
ΕΛΙΑΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Αμπελ»	45	2068	άνεχ. Τριπόλιν (Λιβάνου) 14 φεβρ. δι' Βεγγάζην
ΕΛΙΚΩΝ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόρνος»	58	8370	έφθ. Ρουέν 28 φεβρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ακροπόλ»	39	5001	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζούτλαντ»	60	10530	έφθ. Μπ. 'Αύρες 2 Μαρτ.
ΕΛΚΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σποέρβι»	58	8399	έφθ. Βανκούβερ 26 φεβρ.
ΕΛΛΗΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	αργεί εις Πειραιά από 19 Μαΐου
ΕΛΜΕΛΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελντ»	51	9798	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 φεβρ. δι' Κασίμα
ΕΛΜΙΝΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελντ»	61	10080	άνεχ. Κασάντο 19 Τεβρ. δι' Βανκούβερ
ΕΛΝΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήρουτ»	58	8373	άνεχ. 'Αν. Φρανκίον 2 Μαρτ.
ΕΛΝΤΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκάντλερ»	55	6316	διήλθε Γιβραλτάρ 29 φεβρ. δι' Δυρράκιον
ΕΛΝΤΙΝΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπλόρντ»	59	5515	άνεχ. 'Απαπα) Λάγκος 27 φεβρ. δι' Πόρτ Τζεντίλ
ΕΛΠΙΔΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Ελπίδα»	56	8296	έφθ. Σινκαπούρην ρόδς 26 φεβρ.
ΕΜΜΑ Μ. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπκόμπερ»	59	5224	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 27 φεβρ.
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΑΡΚΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «'Οσεαν Τόδιμ»	60	8539	άνεχ. Κασσιούγκ 19 φεβρ. δι' Βαλτιμόρην
ΕΣΚΙΟΥΤΙΒ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	(κ.)	έτ. «'Ελντ»	60	10141	υπό παραλαβήν
ΕΣΟΤΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νορβηγούντ»	70	70619	έφθ. 'Αϊόι 24 φεβρ.

ΕΣΠΕΡΟΣ Ι (κ.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	57	1367	άνεκ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Κωνσταντίναν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επιδάυρος»	40	6895	έφθ. Κουβάιτ 1 Μαρτ.
ΕΠΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ερικούλας»	58	30332	άνεκ. Της 25 Φεβρ. διά Ζουεϊτίνα
ΕΠΙΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επικού»	60	12898	άνεκ. Αμβέρσαν 1 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΡΓΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεγαρόν»	48	26180	άνεκ. Κερμπεκ 26 Φεβρ. διά Φώλεω
ΕΡΕΣΣΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οία Τράναπορτ»	59	30187	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΕΡΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριταλέζ»	48	3497	έφθ. Μπαγιόν 26 Φεβρ.
ΕΡΟΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόκετ»	64	29396	διήλθε Παναμά 29 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΕΣΠΕΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	άργει εις Πειραιά από 5 Μαρτ. 1971
ΕΣΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σηφάρερ»	57	4171	άνεκ. Ακαμα 26 Φεβρ. διά Τζιμπουτί
ΕΤΕΟΚΛΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ετεοκλής»	37	5574	άνεκ. Βενετιαν 29 Φεβρ. διά Τραπεζούντα
ΕΥΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντελίντο»	57	6046	άνεκ. Αμβούργον 2 Μαρτ. διά Της
ΕΥΑΓΓ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρης Σιππινγκ»	55	2472	άνεκ. Εϊλάτ 3 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Ζ. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευασάρις»	39	3971	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΑΝΘΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Οίλ»	66	38339	έφθ. Αμστερνταμ 8 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορφεύς»	64	34827	άνεκ. Λα Σαλίνα 24 Φεβρ. διά Πουέρτο Λα Κρουζ
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	54	11208	διήλθε Παναμά 27 Φεβρ. διά Βανκούβερ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Μπατόν Ρουζ 25 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμπουργκ»	56	30158	άνεκ. Αμβέρσαν 24 Φεβρ. διά Μπόννου
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπέθελ»	70	96775	άνεκ. Λίβερπουλ 3 Μαρτ. διά Μένα Ακμαντί
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάγκνα»	64	35410	άνεκ. Χάργκ Αϊλαντ 10 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	71	4412	άνεκ. Χιούστον 22 Φεβρ. διά Πόρτ ντέ Μπούκ
ΕΥΛΑΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνς»	54	2234	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΕΥΛΑΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευπλοία»	55	19959	άνεκ. Ζουεϊτίνα 28 Φεβρ. δι' Έμδεν
ΕΥΠΛΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ευκρίσια»	59	9003	άνεκ. Χάβρη 23 Φεβρ. διά Μπ. Αύρες
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκ Ση»	64	9727	άνεκ. Μάουιν Μασουγκανού 18 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάκ Ση»	65	10290	έφθ. Τακόμα 2 Μαρτ.
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (λιθον.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναϊάς»	43	2896	άργει εις Πειραιά από 25 Φεβρ. 1971
ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ευστάθιος»	55	12497	άνεκ. Ντάρμπαν 2 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φελαίσιτυ»	65	9854	άνεκ. Σαίν Τζων (N.B.) 22 Ιαν. δι' Αλβανίαν
ΕΥΡΥΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέκτωρ»	65	35406	άνεκ. Ορρίπορτ (Μπαχ.) 2 Μαρτ. διά Φορκάντος
ΖΑΪΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρεν»	51	8032	άνεκ. Ντάρμπαν 19 Φεβρ. διά Πουάντ Νουάρ
ΖΑΝ ΖΑΝ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίκιντ Ναβιγκ.»	51	10917	άνεκ. Σαίντ Μιχαήλ 22 Φεβρ. διά Μόντρεαλ
ΖΑΧΑΡΙΑΣ Ζ. (κ.)	(N.A.T.)	Α. Ζαχαρίας	49	2806	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΖΗΝΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μαλάγια»	68	9583	άνεκ. Σιγκαπούρη 29 Φεβρ. 1 Μαρτ. διά Κουήνολαντ
ΖΗΝΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	68	9877	άνεκ. Σάντος 18 Φεβρ. διά Πουέρτο Λα Κρουζ
ΖΙΝΝΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίννια»	52	7114	έφθ. Πενάγκ 16 Φεβρ.
ΖΙΠΟΥΝΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρονορτένο»	59	4226	διήλθε Ουσάντ 7 Μαρτ. δι' Αλγέριαν
ΖΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παρθένος»	70	15665	έφθ. Μορμουγκά 29 Φεβρ.
ΖΩΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάθριν»	67	43231	άνεκ. Τέιμπλ Μπαϊν 29 Φεβρ.
ΖΩΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Μαβίθιρ»	57	4176	άνεκ. Άγ. Βικέντιον 1 Μαρτ. διά Χάλιφαζ
ΖΩΓΡΑΦΙΑ Μ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροόμο»	58	19417	άνεκ. Νέαν Ύορκην 2 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΗΒΗ	(N.A.T.)	έτ. «Όρεαν Θράυτερς»	68	28774	άνεκ. Λας Πάμας 24 Φεβρ. διά Κισαραζού
ΗΛΙΑΣ Α. (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλντέλιον»	50	3343	έφθ. Αμπιτζάν 24 Φεβρ.
ΗΡΑ	(N.A.T.)	Δάρβανος	48	4574	διήλθε Κωνσταντίν 25 Φεβρ. διά Βενετιαν
ΗΡΩΔΗΜΟΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεάν»	47	7356	άργει εις Πειραιά από 5 Ιαν. 1971
ΗΡΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Φραγκάντοια»	65	23535	άνεκ. Νιούκασλ (Αυστρ.) 4 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΗΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛ (π. μετ. 63)	(N.A.T.)	έτ. «Αστροντεβότο»	44	14540	άργει εις Χαλκίδα από 26 Οκτ.
ΗΤΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητον»	53	13224	έφθ. Νέαν Ύορκην 27 Φεβρ.
ΘΑΛΕΙΑ (π.)	(N.A.T.)	έλλην. συμφέροντα	44	1662	εις μεταφοράς Ίνδιαν
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνά»	57	4504	άνεκ. Λύμπεκ 28 Φεβρ. διά Σλίτε
ΘΑΡΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οράϊονς»	57	10316	άργει εις Πειραιά από 25 Ιουν.
ΘΕΟΓΕΝΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	57	20414	άνεκ. Της 5 Μαρτ. διά Ολμσικ
ΘΕΟΔΩΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκούισα Όσεάν»	63	31581	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	65	27960	άνεκ. Νάρβικ 19 Φεβρ. διά Μουροράν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.Σ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουινιάρ»	58	13834	έφθ. Νάρβικ 6 Μαρτ.
ΘΕΟΚΛΗΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλακτιον»	56	3649	άργει εις Πειραιά από 13 Μαρτ. 1971
ΘΕΟΚΡΑΤΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιόνιαν»	56	3799	άνεκ. Μασσαλίαν 17 Φεβρ. διά Τζέντα
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λεύκα»	61	10744	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ.
ΘΕΟΜΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	65	16901	άνεκ. Κέιπ Τάουν 2 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράβερς»	54	10916	έφθ. Πρόβιντενς 28 Φεβρ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ ΙΙΙ	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεζούμα»	59	15314	έφθ. Τάιν 27 Φεβρ.
ΘΕΟΜΠΙΛΛ	(N.A.T.)	έτ. «Όρεαν Σπίριτ»	53	2920	έφθ. Βιτόρια 26 Φεβρ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	59	29141	άνεκ. Σακάϊ 20 Φεβρ. διά Ρας αλ Χαφζί
ΘΕΟΚΕΠΑΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βέγκα»	51	6618	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παρασκευή»	58	26650	άνεκ. Βιλελμοκασεν 2 Μαρτ. δι' Εκοφίακ Όϊλφελδ
ΘΕΟΦΩΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λεύκα»	62	26157	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Αυστραλίαν
ΘΕΤΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούν Μαριτάιμ»	60	8461	άνεκ. Χιούστον 25 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΘΗΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βιαντόρο»	62	14151	έφθ. Βηρυτόν 3 Μαρτ.
ΘΗΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαδέ»	55	2740	άνεκ. Γένοβαν 1 Μαρτ. διά Πειραιά
ΘΗΡΕΣΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηρεσία»	59	21323	άνεκ. Ορρίμαντλ 2 Μαρτ. διά Μπάρροου Αϊλαντ
ΘΥΕΛΛΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Φαιροφίς»	66	40933	έφθ. Λίβερπουλ 5 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ήγκλ Τράναπορτ»	61	14032	έφθ. Σαβάνναν 2 Μαρτ.
ΙΑΝΘΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καπράγια»	53	11713	έφθ. Χαλκίδα 9 Φεβρ.
ΙΒΟ ΛΟΓΓΕΡ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Εοσάρ»	40	5355	άνεκ. Ντακάρ 20 Φεβρ. διά Ραγκούν
ΙΘΑΚΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάναντα»	53	12504	άνεκ. Ίκικ 26 Φεβρ. δι' Αρίκα
ΙΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	37	5925	άνεκ. Ορτάουν 12 Φεβρ. δι' Αδαναν
ΙΑΚΟΝ ΝΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάμιнос»	59	4381	άνεκ. Νέαν Ύορκην 26 Φεβρ. διά Πουέρτο Κορτές
ΙΑΚΟΝ ΤΑΚ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέας Όσεάνικας»	59	4378	έφθ. Πειραιά 17 Φεβρ.
ΙΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλκυονία»	68	27989	άνεκ. Γουέιπα 3 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΙΝΒΙΚΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο»	44	12646	άργει εις Πειραιά από 29 Ιουλ.
ΙΟΚΑΪΣΤΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιοκάστη»	38	5509	άνεκ. Αλεξανδρείαν 24 Φεβρ. διά Μαλάγα
ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περικόσμικ»	65	30516	άνεκ. Ντάς Αϊλαντ 7 Φεβρ. διά Δουνκέρκην
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βουλκάνικ»	67	20959	άνεκ. Ρόττερνταμ 26 Φεβρ. διά Μ. Ανατολήν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέρκλεϊ»	64	13516	άνεκ. Ορντνικισαντ 29 Φεβρ. διά Κόλπον ΗΠΑ
ΙΟΝΙΑΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνια»	66	20959	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 27 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΗΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέντφορντ»	63	13517	έφθ. Σαντάντερ 17 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	53	22531	έφθ. Άντεν 29 Φεβρ.
ΙΟΝΙΚ (ζ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρκλουτσερ»	66	45280	άνεκ. Μένα Ακμαντί 31 Ιαν. δι' Αϊλ όφ Γκραίν
ΙΟΥΝΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιούνιος»	53	9357	άνεκ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ. δι' Αδαναν



ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ·ΑΤΛΑΣ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ, ΠΙΟ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ

Τηλεφωνήσατε: 476-435·476-628 • TELEX: 212465

ΙΡΕΝΕ Ι (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρανέας»	56	1820	άνεχ. Βεγγάζην 18 φεβρ. δι' 'Ελλάδα
ΙΡΕΝΕ ΧΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροδόση»	52	6198	άνεχ. Χιούστον 29 φεβρ. δι' Πουνταρένας
ΙΡΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρις»	59	8479	άνεχ. 'Αθάναν 2 Μαρτ. δι' Μεζικό
ΙΣΜΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ισμήνη»	44	7141	άρχει εις Πειραιά από 4 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	69	15869	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΙΩΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Ευρο Σίππικ»	58	10057	άνεχ. Λας Πάλμας 28 φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Μεντιτερράν»	68	15890	άνεχ. Μαρμουγκάο 20 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αλμα»	67	44646	άνεχ. Γκούαμ 22 φεβρ. δι' Περιοκόν Κόλπον
ΙΩΑΚΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σφαίρικαλ»	57	12614	άνεχ. Πόρτ Χάκμπερ 3 Μαρτ. δι' Νιού Χάφεν
ΚΑΒΑΛΑ		έτ. «Σέλφ 'Ανλοάντερς»	56	16015	άνεχ. Τάμπα 26 φεβρ. δι' Λόγκ Χάρμπορ
ΚΑΒΑΛΑΡΗΣ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καβαλάρης»	48	4804	διπλός Γιβραλτάρ 27 'Ιαν. δι' 'Αλγέριον
ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέρο»	55	12151	άνεχ. Σαιν Μικαέλς 20 φεβρ. δι' Περσ. Κόλπον
ΚΑΘΡΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτον Μαριτάιμ»	64	10864	έφθ. Μπαγκόγκ 23 φεβρ.
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «'Αίλα Πέντρεγκαλ»	65	23524	άνεχ. Τοίμπα 1 Μαρτ. δι' Βανκούβερ
ΚΛΗΗ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζούσι»	51	1923	άνεχ. Μόμπιλ 26 φεβρ. δι' Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βαλένθια»	67	34498	άνεχ. Χάργκ 'Αιλαντ 15 φεβρ. δι' Φιλαδέλφειαν
ΚΑΛΗΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπερτοπορτ»	57	8774	έφθ. Ντάρμπαν 21 φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αρίαν»	54	6112	έφθ. Μαρμουγκάο 19 φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αλμα»	67	44708	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 21 φεβρ.
ΚΑΛΥΨΟ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ασσο. Κάρριερς»	52	12883	εις θέσ.ν 22.37 Β. — 79.54 Δ. από 7 'Ιαν.
ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ελαφίνα»	52	8111	διπλός Παναμά 21 φεβρ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αντιροντάκ»	64	14493	έφθ. Μπαλμπόα 24 φεβρ.
ΚΑΝΤΙΜΙΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάντιμιας»	48	4949	έφθ. Ντουμπάι 1 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Εξκος»	50	3913	εις μεσογειάκας μεταφοράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίονκο»	63	16984	άρχει εις Πειραιά από 5 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αστρο Π.»	57	24854	άνεχ. Ζουεϊτίνα 29 φεβρ. δι' 'Αυγούστον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ακωνία»	55	15683	έφθ. Σακάι 15 φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	50	6841	εις Ρότερνταμ από 6 φεβρ. 1971
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αίλα Βολκάνικα»	68	23666	διπλός Παναμά 29 'Ιαν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλιότο»	50	3910	άρχει εις Πειραιά από 17 Μαρτ. 1971
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλμας»	59	29626	άνεχ. Κεμπέκ 11 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίριους»	51	15784	έφθ. Βοστώνη 15 φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΚΡΕΓΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοράφι»	56	20899	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 14 φεβρ. δι' Γκαμπόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ (N.A.T.)		έτ. «'Οροντέρα»	65	18995	έφθ. 'Ιμινγκχαμ 26 φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπορίνα»	48	5370	έφθ. Σλόχαφεν 6 'Ιαν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ορέντι Πέιλ»	47	3340	άνεχ. Φούνες 28 φεβρ. δι' Βάρρι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ασχα»	40	3500	άνεχ. Σπέτζια 1 Μαρτ. δι' Σαράι
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «'Ελσφάρερς»	61	13437	άνεχ. Καλλάο 11 φεβρ. δι' Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αλιάνζα»	52	7597	έφθ. 'Αυδούρνον 18 φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	(N.A.T.)	έτ. «'Ελμαρίνα»	66	19827	άνεχ. Βανκούβερ 15 φεβρ. δι' Καλλάο
ΚΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Ορεσίλ Κάρριερς»	69	9072	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 φεβρ. δι' Γιαβάτα
ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάρντιφ»	55	21075	άνεχ. 'Αγ. Βικέντιον 25 φεβρ. δι' Ραβέναν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οδς»	54	2716	εις Λαοσάνα από 27 'Αυγ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αφρομάρ»	55	5879	διπλός Κων.πολιν 26 φεβρ. δι' Κωνσταντίναν
ΚΑΡΥΑΝΑΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρλάιλ»	58	14606	έφθ. Τάιν 1 Μαρτ.
ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιαννίκος»	53	7641	άνεχ. 'Αμβέρσαν 2 Μαρτ. δι' Σμύρνην
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσσαν Κάργκο»	57	20564	έφθ. Πόρτο Τόρες 29 φεβρ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Λίνκ. Λάινς»	47	7011	εις Πειραιά από 24 'Ιαν. (έπισκευαί)
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεσσαλία»	56	15802	άνεχ. Χόβι 10 φεβρ. δι' Νέαν 'Υόρκην
ΚΑΤΙΝΑ Μ. (κυπρ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Ρόζα»	53	10339	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 Μαρτ. δι' Ντουμάι
ΚΕΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13996	άνεχ. Ορμάντλ 8 φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΚΕ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλντέσα»	58	11755	άνεχ. Γκόττεμπος 23 φεβρ. δι' Νέαν 'Υόρκην
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντάστριαλ Φρέντ.»	57	17180	άνεχ. 'Αιλ σφ Γκράιν 31 'Ιαν. δι' Τζεμπέλ Ντανά
ΚΕΡΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	52	20667	άνεχ. Σάροχ 2 Μαρτ. δι' 'Ασκελόν
ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέμπα»	58	13533	άνεχ. Σπέτζια 27 φεβρ. δι' Ταρτούς
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	διπλός Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. δι' Ντόντζες
ΚΗΘΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. Τρανοφόρες Ντ. 'Εστε	71	16563	άνεχ. Πόρτσμουθ (N.X.) 26 φεβρ. δι' Πόιντ Φόρτιν
ΚΙΓΚ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυκηνάιαν»	66	44867	εις Κούσε από 8 φεβρ. (έπισκευαί)
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	21131	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 φεβρ. δι' Περσ. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδομος»	64	29797	άνεχ. Οοράκντος 27 φεβρ. δι' Κιουρασάο
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδόν»	58	20487	έφθ. 'Οϊτα 2 Μαρτ.
ΚΙΚΙΣ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ελλην. συμφέροντα»	54	17568	υπό παραλαβήν
ΚΙΜΟΛΟΣ Β. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεντούρη»	48	3858	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 10 φεβρ. δι' Τρίπολιν (Λιθύς)
ΚΙΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ελλην. συμφέροντα»	62	6370	υπό παραλαβήν
ΚΙΜΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ Σίππικ»	52	3714	άνεχ. Μακόρις 19 φεβρ. δι' Πουέρτο Κορτές
ΚΙΝΑΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κροισμάρ»	49	8328	έφθ. Μπ. 'Αύρες 2 Μαρτ.
ΚΙΣΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ορσι»	61	23373	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 φεβρ. δι' Πούλο Σαμπού
ΚΙΣΤΑΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οϊλ Τράναπορτ»	56	23232	έφθ. Λέγκορν 2 Μαρτ.
ΚΙΤΙΟΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ελλην. συμφέροντα»	59	7130	έφθ. Ρίο Γκράντε 20 φεβρ.
ΚΙΤΣΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζένιφερ»	54	9519	εις Πειραιά από 24 'Ιαν.
ΚΛΑΙΡΧΙΛΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αστρο Κάμπερον»	54	12782	άνεχ. Μπαρμπάντος 25 φεβρ. δι' Βενεζουέλαν
ΚΛΑΡΕΝΤΣΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντερκοντινένταλ»	60	22944	άνεχ. Ροτάννην 22 φεβρ. δι' 'Αμουαίη Μπαίη
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουίντ»	59	10400	άνεχ. Καλκούτταν 1 Μαρτ. δι' Κολόμπο
ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόινα»	38	7590	έφθ. Τζέντα 5 Μαρτ.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίσινα»	51	8079	άνεχ. 'Αμβέρσαν 23 φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΚΛΕΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλεόβουλος»	59	16217	έφθ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ.
ΚΛΥΤΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαρτ.
ΚΟΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκάλα»	55	20924	άνεχ. Σάροχ 2 Μαρτ. δι' 'Ασκελόν
ΚΟΜΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οριεντ»	56	20219	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ.
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ 'Ιντερπιντ»	71	38847	άνεχ. Πόρτ Χέντλαντ 23 φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Μαριτάιμ»	68	23258	άνεχ. Ορμάντλ 21 φεβρ. δι' Λονδίον
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κόνκαρ Ρέζολιούτ»	70	25139	άνεχ. 'Αμβούργον 18 φεβρ. δι' Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΟΝΣΤΕΛΛΕΣΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέσιον»	52	11755	άνεχ. Σουάιμα 3 Μαρτ. δι' Βομβάν
ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλρους»	56	12754	άρχει εις Πειραιά από 24 'Ιουλ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιανουέβα»	63	30705	άνεχ. Ρας Τανούρα 1 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αφρομάρ»	56	6370	άνεχ. Τενερίφην 5 Μαρτ. δι' Πειραιά
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κράουν»	72	17000	άνεχ. Πόρτ Κεμπλά 24 φεβρ. δι' Βενεζουέλαν
ΚΟΡΣΑ'ΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «'Οπτερον Σπ Τράναπορτ»	62	15000	άνεχ. Κόμπε 25 φεβρ. δι' Παραντιν
ΚΟΡΦΟΥ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Νάζος»	69	9045	έφθ. Μπαγιόν 25 φεβρ.
ΚΟΡΟΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Ιολαμοράντα»	70	11826	άνεχ. Κέιπ Τάουν 24 φεβρ. δι' Τρίνιταντ
ΚΟΡΩΝΙΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονστελλέσιον»	46	2361	έφθ. 'Αουτόντ 4 Μαρτ.
ΚΟΣΜΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κόμο»	49	7378	άνεχ. Καρβάρ 20 φεβρ. δι' Γιουγκοσλαβίαν
ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμ»	57	30332	άνεχ. Ρας Τανούρα 18 φεβρ. δι' Βιελμουαφεν
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μόρφειλ»	44	14875	άρχει εις Πειραιά από 25 'Ιουλ.
ΚΡΗΝΗΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24233	άνεχ. Καρβαγένην 1 Μαρτ. δι' Μιλφορντ Χάφεν
ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΥΠ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινένταλ Φρέντερς»	47	1860	άνεχ. Πειραιά 2 Μαρτ. δι' Βεγγάζην
ΚΡΗΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «'Αϊθουρ Κόουστ»	43	8433	εις Μαντράς από 23 Δεκ.
ΚΡΙΟΣ ΙΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράντ Πέιλ»	48	6800	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 18 φεβρ.
ΚΡΟΥΣΣ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομ. 'Οϊλ Κάρριερς»	57	20778	άνεχ. Σαλθαδόρ 28 φεβρ. δι' Σάο Σεμπαστιάο
ΚΥΘΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13895	έφθ. Μπωμόν 5 φεβρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μελάζα»	71	16563	έφθ. Γκόττεμπος 22 φεβρ.
ΚΥΜΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24234	εις Σιγκαπούρην ρόδς από 27 'Ιαν.
ΚΥΘΒΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βισφέλ»	71	11801	άνεχ. Ορμάντλ 24 φεβρ. δι' Μπάρσαν
ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βρόνκα»	52	7415	άνεχ. Καοσιούγκ 12 φεβρ. δι' Βανκούβερ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ ΙΙ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αδ. Μπουσοές	47	3213	άνεχ. Πειραιά 14 φεβρ. δι' Θεο'νικην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρωτεύς»	64	34827	άνεχ. Της 3 Μαρτ. δι' Ρας ες Σιδέρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταμάσοος»	52	10593	άνεχ. Μπαντάρ Μαχάο 3 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (π.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργβιράζον»	51	2430	άνεχ. Μπέλιζε 24 φεβρ. δι' Πουέρτο Κορτές
ΚΩΣΤΙΑΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστιάνα»	52	7199	διπλός Γιβραλτάρ 28 φεβρ. δι' Κούβαν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστικός»	39	2993	άρχει εις Πειραιά από 11 Νοεμ.

ΛΑΒΕΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαρτίνι»	55	8281	άνεχ. Μτάρσα 2 Μαρτ. δια Κοσιν
ΛΑΙΔΗ ΕΛΠΕΘ	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσάκι»	53	3545	άρχει εις Πειραιά απ' 6 Μαρτ. 1971
ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΘ	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	53	7047	έφθ. Λας Πάλμας 3 Μαρτ.
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11230	άρχει εις Πειραιά από 29 Μαρτ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	άνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. δια Ρας ές Σιδέρ
ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σήκωκ»	65	34185	διήλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δια Της
ΛΑΚΩΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λακωνία»	61	13360	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Φεβρ. δια Περσ. Κόλπον
ΛΑΜΥΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	64	37338	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 1 Μαρτ. δια Περσ. Κόλπον
ΛΑΜΨΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάμψις»	55	2983	άνεχ. Κομώ Μπαϊν 25 Φεβρ. δια Νέαν 'Ορλεάνην
ΛΑΟΔΙΚΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέα»	61	19133	άνεχ. Δάντοικ 3 Μαρτ. δι' 'Ιμμιγκχαμ
ΛΑΡΓΚΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πράσι»	56	23880	άνεχ. 'Ιντσόν 15 Φεβρ. δια Χάργκ 'Αϊλαντ
ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίθος»	56	3506	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 Φεβρ. δια Τάμπα
ΛΕΒΑΝΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Παγκαλάντε»	60	8801	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 28 Φεβρ.
ΛΕΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωνσταντίνος»	47	7029	άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 11 Φεβρ. δι' 'Ισπανίαν
ΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λένα»	48	2563	έφθ. Δουνκέρκην 1 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΥΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιλίσσος»	57	10499	διήλθε Μπρούνομπουτελ 19 Φεβρ. δι' 'Ινδία
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	(N.A.T.)	έτ. «'Ορεαν Θρέυτερς»	67	28776	άνεχ. Πόιντ Σέντραλ 23 Φεβρ. δι' 'Ισπανίαν
ΛΗΤΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουάν»	53	12577	άνεχ. Σάροχ 3 Μαρτ. δια Λα Παλις
ΛΙΔΑΝΑ (Λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλοφι»	42	2881	άρχει εις Πειραιά από 8 Φεβρ. 1971
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αζούλ»	57	20730	άνεχ. Μπόννυ 26 Φεβρ. δια Πόρτ ντε Μπούκ
ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Νόροισ»	57	8986	εις Μουροράν 2 Μαρτ.
ΛΟΥ'ΙΖΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπόλτμεντ»	57	1041	έφθ. Σπέτζα 2 Μαρτ.
ΛΟΥΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	57	7478	έφθ. Μαυρίκιον 25 Φεβρ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αϊκον»	71	27958	άνεχ. Σακάι 26 Φεβρ. δια Πόρτ Χέντλαντ
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Εστρέλλα»	58	27526	διήλθε Γιβραλτάρ 27 Φεβρ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	διήλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δια Νιγηρίαν
ΛΥΡΙΚ	(N.A.T.)	έτ. «Κοντελίσσον»	64	29396	έφθ. Λορέντζο Μαρκες 29 Φεβρ.
ΛΩΖΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Λωζάν»	52	2906	άρχει εις Πειραιά από 14 Μαΐου
Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αλμα»	67	44646	άνεχ. Λισσαβώνα 26 Φεβρ. δια Κουβίν 'Αϊλαντ
ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκνόλια»	51	7126	άνεχ. Πουάντ Νουάρ 25 Φεβρ. δι' 'Αμοστερνταμ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Ελ Λιμπερτάντ»	53	5789	έφθ. Πειραιά 27 'Ιαν.
ΜΑ'ΙΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιαμερίτο»	63	25768	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΜΑ'ΙΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάιος»	52	8853	άνεχ. 'Οζάκαν 24 Φεβρ. δια Σαγκάιν
ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρουμέλη»	47	2811	άνεχ. Λα Παλις 26 Φεβρ. δια Βενετιαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13592	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 Φεβρ. δια Μπόννυ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσανίκ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Ρας Τανούρα 4 Μαρτ. δια Χάργκ 'Αϊλαντ
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Αουρόρα Μπρεαλίζ»	69	18923	άνεχ. Τάμπα 23 Φεβρ.
ΜΑΙΝΦΕΡ ΣΠΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊνφερ Τάνκερς»	53	15685	άνεχ. Ρίο Γκραντε 29 Φεβρ. δια Μπ. 'Αύρες
ΜΑΙΥΦΛΑΟΥΡ Χ. (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυστράς»	52	10856	άνεχ. Παλέρμω 25 Φεβρ. δια Σάροχ
ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσμάκο»	51	10570	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 5 Μαρτ. δια Περσ. Κόλπον
ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ	(N.A.T.)	έτ. «'Ιότι»	47	4344	άρχει εις Χαλκίδα από 9 Δεκ.
ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λατομίτσια»	54	1970	άνεχ. Λέγκορν 24 Φεβρ. δια Ποτσουόλι
ΜΑΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «'Ελλ. Θαλάσσια Μεταφοραί»	57	10044	έφθ. Τάμπα 1 Μαρτ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αϊτζιαν Σίππ.»	54	3596	άνεχ. Μπέλιζε 22 Φεβρ. δια Πουέρτο Κορτές
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντινένταλ»	58	21738	άνεχ. Ρας Τανούρα 7 Φεβρ.
ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέγκουλας»	52	2352	έφθ. Μουσκάτ 8 Φεβρ.
ΜΑΡ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέας»	53	11310	έφθ. Τάμπα 8 Φεβρ.
ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	15028	έφθ. 'Αμπαντάν 26 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	66	15404	διήλθε Παναμά 25 Φεβρ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ελ Λιμπερτάντ»	41	3307	άνεχ. Πειραιά 4 Φεβρ. δια Δυρράκιον
ΜΑΡΓΚΟ	(N.A.T.)	έτ. «Παναβιέρο»	62	8951	έφθ. 'Αμδέρσαν 5 Μαρτ.
ΜΑΡΕΑΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρεαν»	52	12057	εις Καέν 26 Φεβρ.
ΜΑΡΘΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαίολετ»	52	2240	άνεχ. Ρουέν 22 Φεβρ. δια Δυτ. 'Αφρικήν
ΜΑΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρθα»	60	25190	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 2 Μαρτ. δια Περσ. Κόλπον
ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ισθμείνα»	56	12231	άνεχ. Ορτάσου 24 Φεβρ. δι' 'Ιντόχο
ΜΑΡΙΑ ΒΟΥΓΙΑΤΖΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ρεγγίνα»	71	16313	άνεχ. 'Υμουίντεν 18 Φεβρ. δια Τσιμπότε
ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεάντερ»	64	34827	άνεχ. Γιουροπόρτ 19 Φεβρ. δια Χορ αλ 'Αμάγια
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντερόσαν Κάρριερς»	70	51602	άνεχ. Λαβάν 'Αϊλαντ 13 Φεβρ. δι' Λυγούσταν
ΜΑΡΙΑ Τ.	(N.A.T.)	έτ. «Λαγκερίν»	43	8518	άρχει εις Πειραιά από 8 Φεβρ. 1971
ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΕΥΘ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόροταρ»	59	28693	άνεχ. Χιμέζι 11 Φεβρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΜΑΡΙΑΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουροσούριαν»	54	7933	έφθ. 'Απαπα) Λάγκος 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (κυπρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμαθέρα»	44	2088	'Ιδε : «ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ» ως μετωνομάσθη
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Αστρο Βεντουρόζο»	58	9299	άνεχ. Μαυρίκιον 21 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΑΡΙΓΟ Τ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερίντιαν»	51	2354	διήλθε Κων)πολιν 6 Φεβρ. δια Ρίξε
ΜΑΡΙΕΛΛΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριέλλι»	53	11616	άνεχ. Σουέζ 27 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Λας Πάλμας 22 Φεβρ. δια Μένα 'Αχμαντί
ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε.	(N.A.T.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	8951	έφθ. Μπέλφαστ 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελάντερα»	63	9190	άνεχ. Χάμπτον ρόδε 26 Φεβρ. δια Τάμπα
ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θεοκίπα»	53	2471	διήλθε Μπρούνομπουτελ 29 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελδσπόμερς»	68	14800	έφθ. Μπιολίκ 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΜΟΥΝΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμουντα»	49	10596	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδε 28 Φεβρ. δια Ντουμάι
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ ΙΙΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπέλλα»	55	12597	άνεχ. Μπ. 'Αύρες 2 Μαρτ. δια Κιουρασάο
ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	66	19411	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «'Ελμαρίνα»	65	19805	έφθ. Μπωμόντ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Νικόλας»	55	7726	άνεχ. Λορέντζο Μαρκες 24 Φεβρ. δια Γιουγκοσλαβία
ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιθαδεϊά»	56	1937	άνεχ. Θεσ)νίκην 22 Φεβρ. δια Στρατόνι
ΜΑΡΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινερς»	48	2739	άρχει εις Ρόττερνταμ από 24 Δεκ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τριφιλία»	58	12443	έφθ. Πόιντ Γκαλοέτα 25 Φεβρ.
ΜΑΡΙΠΕΡΛΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπέρλα»	50	15747	άνεχ. 'Αμδέρσαν 1 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ

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

"MEDOV"

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS

CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,

VIA XX SETTEMBRE, 29/7 16121 GENOA

Telex: 27046 (MEDOV)

561568/566606.

Phones: 581694/541181/585974

Cables MEDOV GENOA

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping



ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριπρίμα»	51	10216	άνεχ. Ντουμάι 6 φεβρ. δια Μπαλίκπαπαν
ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριρόζα»	53	12991	άνεχ. Μακείο 27 φεβρ. δι' Αγγλιαν
ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλλαντίντ Ινταστρίκ»	51	7977	άργει εις Πειραιά από 24 Αυγ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολικός Αστέρ»	53	11310	άνεχ. Αίλ όφ Γκραίν 2 Μαρτ. δια Κοπεγκάγην
ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κούριον»	37	5272	άνεχ. Ντάρμπαν 12 φεβρ. δια Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΩ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παραμάουντ»	65	17238	διήλθε Παναμά 17 φεβρ. δια Κόπερ
ΜΑΡΚΑ Λ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελκομοντόρε»	68	36365	έφθ. Τάραντα 6 φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάνθια»	61	12011	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόρος»	54	16573	διήλθε Θέρωνταιν Αίλαντ 24 φεβρ. δια Περισκόν Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σιών»	64	9390	προσάραξεν εις θέσιν 31.30 Β - 51.07 Δ 11 Δεκ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάσπαρο»	46	7334	εις Μαριέλ από 24 Ιουλ. 1970
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γαλαξίας»	65	34185	άνεχ. Ζουεϊτίνα 1 Μαρτ. δια Της
ΜΑΧΗΤΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αίρβιλλ Μότορσιπ»	57	8855	έφθ. Βεραβάλ 22 φεβρ.
ΜΕΓΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπέσσι»	67	43231	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 2 Μαρτ. δια Ρας Τανούρα
ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	58	29139	άνεχ. Μένα Αμντούλα 26 φεβρ. δια Ταιμπα
ΜΕΛΙΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Υπαπανθή»	59	3372	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 27 φεβρ.
ΜΕΛΙΤΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλπεργκας»	57	11652	άνεχ. Μπαντάρ Μαχσάρ 3 Μαρτ. δια Ντάς Αίλαντ
ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάρντιναλ»	66	39617	άνεχ. Χόβικ 19 φεβρ. δια Περισκόν Κόλπον
ΜΕΛΠΩ ΛΕΜΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σανφλέρι»	71	113750	άνεχ. Τόρ Μπαιν 22 φεβρ. δια Μπακρέιν
ΜΕΛΤΕΜΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνιθέσσαλ Τράμπ»	56	7986	άνεχ. Όλμπανυ (Δ.Α.) 29 φεβρ. δια Ντάρμπαν
ΜΕΝΤΙΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρσιμπόλ»	56	10360	άνεχ. Σαϊντ Άννα Μπαιν 1 Μαρτ. δια Κρίστομαλ
ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΚΑΙΦ		έλλην. συμφέροντα	59	4258	άνεχ. Θέουτα 6 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΜΕΝΤΩΒ ΣΠΑΓΚΝΑ (κ.)		έτ. «Σέβεν Σήης»	54	1681	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΕΡΟΠΗ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρπεσός»	50	3139	άνεχ. Κασσιούγκ 20 φεβρ. δια Χούκ Λιέν
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μεριτάθ»	43	8158	έφθ. Κουβάιτ 20 φεβρ.
ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μεσσάλα»	47	2740	άνεχ. Σύρον 18 φεβρ. δια Τουρκίαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	48	1420	διήλθε Κων)πολιν 28 φεβρ. δια Κωνσταντζαν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγκουίλα Γκαλάντε»	65	57307	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 Μαρτ. δια Ντουμάι
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρνεπούνο»	58	25275	άνεχ. Λός Αντζελες 11 φεβρ. δια Παγκαλάν Σουσού
ΜΕΤΣΟΒΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	61	31387	άνεχ. Γιοκσάι 25 φεβρ. δια Σιγκαπούρην
ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	52	7732	άνεχ. Κόμπε 24 φεβρ. δια Ν. Κορέαν
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολάρις Σ.»	44	7291	έφθ. Σπαλάτον 12 φεβρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κασιόπειαν»	51	8032	έφθ. Μόζι 26 φεβρ.
ΜΙΑΗΤΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκόρεσι»	49	17905	άνεχ. Λέγκορν 24 φεβρ. δια Μάροα έλ Μπρέγκα
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σηκάντερ»	59	5224	άνεχ. Ρότερνταμ 26 φεβρ. δια Μπρίτζπορτ
ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγνήον»	68	9069	άνεχ. Γένοβαν 14 φεβρ. δια Κούδαν
ΜΙΜΟΖΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιμόζα»	56	8782	έφθ. Τρίπολιν (Λιβανου) 31 Ιαν.
ΜΙΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Μπακρέιν 2 Μαρτ.
ΜΙΝΕΡΒΑ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαλαμίς»	39	3486	άνεχ. Λεμεσσόν 1 Μαρτ. δια Κωνσταντζαν
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λαίντυ»	69	1572	έφθ. Ταιταγκόγκ 5 φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λαίον»	70	1582	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λαίτ»	70	1582	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 14 φεβρ. δια Ταιταγκόγκ
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λάκ»	69	1560	διήλθε Παναμά 29 φεβρ. δια Κουτούκο
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λανς»	69	1572	άνεχ. Πιομπίνα 26 φεβρ. δι' Αλγέριον
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λάρκ»	69	1582	άνεχ. Κοκούρα 19 φεβρ. δια Ναγκόνια
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λέιν»	70	1582	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 φεβρ. δια Ταιταγκόγκ
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λέις»	69	1572	έφθ. Ταιταγκόγκ 5 φεβρ.
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λιφτ»	70	1582	άνεχ. Πόρτ ντε Μπουκ 3 Μαρτ. δια Καζαμπλάνκαν
ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ε. Λόρντ»	69	1565	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 22 φεβρ. δι' Έβερτον
ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μινούτσι»	48	8242	έφθ. Τακοράντι 28 φεβρ.
ΜΙΝΩΑ (κ.)		έλλην. συμφέροντα	53	1980	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Ναβ.»	58	10490	έφθ. Σαλαδόρ 27 φεβρ.
ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μίνωαν»	57	8181	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 φεβρ. δια Γκιζόν
ΜΙΝΩΑΝ ΤΣΗΦ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγκαμ»	54	11743	άνεχ. Ρεσίφ 4 Μαρτ. δια Ρίγαν
ΜΙΝΩΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βικτώρια»	57	21229	άνεχ. Μπαντάρ Μαχσάρ 3 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιρασάρ»	56	8590	άνεχ. Σπάττλ 17 φεβρ. δια Κέντρ. Αμερικνή
ΜΙΡΕ'Ι'Γ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιρέιγ»	57	6205	άνεχ. Αμβέρσαν 26 φεβρ. δια Κέιπ Τάουν
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μισμαρ»	66	22241	έφθ. Ραβέναν 27 φεβρ.
ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ακτωρ»	69	9241	άνεχ. Ντάρμπαν 30 Ιαν. δι' Ιράν
ΜΙΣΤΡΑΛ I	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιστράλ»	49	1683	άνεχ. Άντεν 29 φεβρ. δια Μπερμπερ α
ΜΙΧΑΗΛ (κ.δ.)		έλλην. συμφέροντα	60	12779	εις Τάιν
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστροβίγικια»	59	26737	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 φεβρ. δι' Αρούμπα
ΜΙΧΑΗΛ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πιεραμπί»	62	2574	άνεχ. Γόυνια 1 Μαρτ. δια Σαϊν Τζών (Ν.Β.)
ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρσιμμέντο»	65	28313	έφθ. Νέαν Όγκρνν 2 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρόπις»	58	22129	άνεχ. Μπόρνυ 26 φεβρ. δια Βίλελμσχαφεν
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάντερ»	53	11289	άργει εις Πειραιά από 15 Ιουλ.
ΜΙΧΡΙΣ (κ.)		έτ. «Φός»	54	2807	εις Βρινδίσιον από 27 Απρ.
ΜΟΝΤΑΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αμοζών»	57	7655	άνεχ. Καλκούτταν 28 φεβρ. δια Μπαγκόγκ
ΜΟΧΧΑΝΘΗ (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λεθάντε»	51	3386	άνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. δια Κωνσταντζαν
ΜΠΑΖΙΑ		έτ. «Μπαζιά»	48	3574	άργει εις Πειραιά από 4 Σεπτ.
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σέρο Γκουάκο»	65	18459	έφθ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ.
ΜΠΑΡΑΚΟΑ (κ.)		έτ. «Ηγκλ Όσεαν»	55	9242	έφθ. Γιοκσάι 29 φεβρ.
ΜΠΕΛΑ ΚΡΟΥΣΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πεντάς»	56	1333	διήλθε Κων)πολιν 29 φεβρ. δια Γαλάτσι
ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπάρταν»	52	4303	έφθ. Χιούστον 29 φεβρ.
ΜΠΕΡΤΗ ΜΑ'ΚΕΛΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σημάστερ»	65	4636	άνεχ. Νέαν Όγκρνν 20 φεβρ. δι' Εύρώπην
ΜΠΗΒΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μηπβερ»	57	20464	διήλθε Γιβραλτάρ 26 φεβρ. δια Χόβικ
ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυпр.)		έτ. «Εσπερος»	58	988	άνεχ. Ινδερεκίθικ 22 φεβρ. δι' Όρτόνα
ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγις»	59	22844	διήλθε Γιβραλτάρ 25 φεβρ.
ΜΠΟΥΕΝΟ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναχραντος»	48	3315	άνεχ. Αλεξανδρείαν 23 φεβρ. δια Βεγγάζην
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γοργόνα»	53	21577	έφθ. Λυγούσαν 7 Μαρτ.
ΜΠΡΙΓΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκλιορίαν»	51	2633	έφθ. Μπρέμερχαφεν 3 Μαρτ.
ΜΠΡΙΣΣΕ ΙΙ (κ.)		έτ. «Τζασμίν»	57	993	διήλθε Μπρουκσπούτελ 29 φεβρ. δια Ρέντσμπουργκ
ΜΥΘΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπορέας»	67	39617	άνεχ. Ριο Ιανέιρο 25 φεβρ. δια Μένα Άχμαντι
ΜΥΚΑΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μετροπόλιταν»	62	27483	έφθ. Ταιμπα 29 φεβρ.
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μυστράς»	57	26267	έφθ. Μένα Αμντούλα 3 Μαρτ.
ΜΥΡΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κένταυρος»	64	17487	άνεχ. Πειραιά 3 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόδς
Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρρέτο»	67	11025	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. δια Ταϊβάν
ΝΑΝΑ Π. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νανά Π.»	53	4783	άνεχ. Τζέντα 27 φεβρ. δια Μπερμπερ
ΝΑΠΙΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Ρας Τανούρα 3 φεβρ. δια Γαλλίαν
ΝΑΤΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζάντ»	59	23785	άνεχ. Φιννάρι 4 Μαρτ. δι' Αίλ όφ Γκραίν
ΝΑΥΑΡΙΝΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντάλκο»	57	9990	άνεχ. Μπροντώ 26 φεβρ. δια Κεϋλάνην
ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΛ I (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κουλναφ»	52	20887	εις Σιγκαπούρην ρόδς από 2 Νοεμ.
ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέα Έλλάς»	69	9241	άνεχ. Πόρτ Κλάνγκ 3 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Βαλτιμόρν 2 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόλντν - Γουάιντ»	58	24068	άνεχ. Λός Αντζελες 26 φεβρ. δια Σιγκαπούρην
ΝΕΔΙ 2 (κυпр.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτις»	38	7679	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 φεβρ. δια Τακοράντι
ΝΕΛΣΟΝ (κυпр. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστέρ Ν. Κ.»	57	12784	άνεχ. Τζώρτζταουν (Ν.Κ.) 25 φεβρ. δια Πούντα Καρντόν
ΝΕΜΕΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νεμέο»	54	10980	έφθ. Δουβλίον 6 Μαρτ.
ΝΕΠΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσοοσέν Τ.»	58	29262	άνεχ. Νόρθπορτ 21 φεβρ. δια Κιουρασάο
ΝΕΠΚΟ ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.)		έτ. «Νάβερ Αρμαντόρα»	72	59000	άνεχ. Ρας Τανούρα 13 φεβρ.
ΝΕΠΚΟ ΕΝΕΡΤΥΖ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίν Τάνκερς»	58	29141	άνεχ. Νέαν Όγκρνν 3 Μαρτ. δια Κιουρασάο
ΝΕΠΚΟ ΝΤΟΝΤΑΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουάιτχολ»	56	20492	άνεχ. Νέαν Όγκρνν 1 Μαρτ. δια Κιουρασάο
ΝΕΠΚΟ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οογουέγκο Όιλ»	55	23930	άνεχ. Γιουροπόρτ 25 φεβρ. δια Ρας ές Σιδερ
ΝΕΠΤΟΥΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρντενός»	67	15996	έφθ. Έβερετ (Ουάσ.) 2 Μαρτ.
ΝΕΠΤΟΥΝ Δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντάρτ»	52	4386	άνεχ. Λουάντα 2 Μαρτ. δια Λομπίτο
ΝΕΡΕ'Ι'ΝΤ (δ.π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νερέιντ»	44	10544	έφθ. Κάρατσι 5 Μαρτ.
ΝΕΡΕ'Ι'ΝΤΕ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νερέιντε»	54	10944	άνεχ. Ρότερνταμ 6 Μαρτ. δια Λονδίον
ΝΕΣΤΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέστος»	64	16073	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 1 Μαρτ. δια Βοστώνη
ΝΕΣΤΩΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όττερ»	54	4169	άνεχ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ. δι' Άμοστερνταμ
ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.)		έτ. «Νεττούνο»	55	11018	έφθ. Τεργέστν 11 φεβρ.
ΝΕΟΕΛΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολάρις»	58	24152	άνεχ. Πόιντ Φόρτιν 25 φεβρ. δια Πινεύ Πόιντ
ΝΕΟΟΣ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανοπασίφικ»	67	54502	άνεχ. Χορ άλ Άμάγια 22 φεβρ. δια Σάο Σεμπασιάο

ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πέργκα»	52	11234	άρχει εις Πειραιά από 25 Αυγ.
ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νίκαια»	55	11356	ανεχ. Αγ. Βικέντιον 29 Φεβρ. δια Ρότερνταμ
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νίκαια»	29	1943	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΝΙΚΕ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αραμπελάς»	55	9689	έφθ. Αθάναν 28 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΪΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κένταυρος»	45	3739	προσάρχει εις 14.30 Β. - 80.20 Δ. 30 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζένεραιλ Φράνκερ»	68	9034	ανεχ. Ντάρμπαν 24 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεου»	53	12396	άρχει εις Πειραιά από 16 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Α. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιζόλα»	48	3614	έφθ. Αλμέρια 3 Ιαν.
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκόλφο ντε Πάναμα»	68	86521	ανεχ. Χάργκ Αϊλαντ 28 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροίφ Κορη»	58	7324	έφθ. Ντεμεράρα 25 Φεβρ.
ΝΙΝΦΕΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγία Ι.»	51	3364	άρχει εις Σιγκαπούρην ρόδς από 21 Νοεμ.
ΝΙΟΥΧΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νίνφες»	52	12975	ανεχ. Φιλαδέφειαν 2 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΝΙΤΣΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλαίρη»	51	7643	άρχει εις Πειραιά από 23 Δεκ. 1970
ΝΟΕΛ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερκοντ. Όσεάνικ»	71	17000	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 6 Μαρτ. δια Περισκόν Κόλπον
ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καμελία»	41	7256	διπλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δια Μαρόκο
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (μετ. 63)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαμψών»	58	20451	ανεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 2 Μαρτ. δια Βενετίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανζόσαν Φράνκερ»	44	14800	άρχει εις Βαλτιμόρην από 25 Ιαν.
		έτ. «Κουέστρα»	58	18183	ανεχ. Χάργκ Αϊλαντ 11 Φεβρ. δια Φιλαδέφειαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέμουρ»	59	18180	ανεχ. Λορέντζο Μάρκερ 28 Φεβρ. δια Μπαντάρ Μαχαρά
ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΑΪΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αμπερ»	67	22549	ανεχ. Σιδνεϋ 11 Φεβρ. δια Γερμανίαν
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρίαμ»	64	38649	διπλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασίφικ Κάρριερ»	67	25837	έφθ. Δουνκέρκην 2 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΕΡΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παλμύρα»	56	12402	άρχει εις Πειραιά από 31 Αυγ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεον»	56	18210	άρχει εις Πειραιά από 15 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Πετρολέρα 'Αρμαντόρα	52	12029	άρχει εις Πειραιά από 23 Ιουλ.
ΝΟΡΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστγουντ»	70	11328	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 2 Μαρτ. δια Παραμαρίμπο
ΝΟΡΤΘΕΛΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερζακ»	54	4313	ανεχ. Γιοκκαμάν 1 Μαρτ. δια Μαζούρο
ΝΟΤΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οινόουσα»	50	2748	έφθ. Αμστερνταμ 27 Φεβρ.
ΝΟΤΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουίντγουρντ»	58	12339	ανεχ. Ρότερνταμ 3 Μαρτ. δια Ρουέν
ΝΤΑΛΜΑΡΙΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγνή»	56	2709	ανεχ. Αμστερνταμ 28 Φεβρ. δια Τουρκίαν
ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγνή»	58	30235	ανεχ. Ούμ Σαϊδ 1 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αγνή»	68	9079	έφθ. Τερνόνζεν 28 Φεβρ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καλουνιαν»	61	13198	ανεχ. Πόρτ Κλάνγκ 1 Φεβρ. δια Νέαν Όρλεάνην
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωρική & Δελφική»	57	21340	ανεχ. Χόρ αλ Αμάγια 11 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΝΤΕΡΜΠΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίη»	58	10396	διπλθε Μπουρνομπουτέλ 22 Φεβρ. δια Κόλπον ΗΠΑ
ΝΤΕΣΤΡΕΧΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πράντο»	63	15249	έφθ. Γένοβαν 2 Μαρτ.
ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καζαμπλάνκα»	57	22006	ανεχ. Θέουτα 19 Φεβρ. δια Ρας Λανούρ
ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΗΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζάκσον»	57	20728	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 4 Μαρτ. δι' Αρούμπα
ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντίζερτ»	56	20352	έφθ. Τζάκσονβιλ 28 Φεβρ.
ΝΤΗΦΑΪΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναβιγκέιτορ»	60	19988	ανεχ. Ουκουγιμά 29 Φεβρ. δια Μαντράς
ΝΤΟΒΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντόβερ»	53	15826	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 1 Μαρτ. δια Σάροκ
ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλαντική Ναβιγκέιτ»	45	5202	ανεχ. Αθάναν 21 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΝΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θουκιδίδης»	51	12590	άρχει εις Πειραιά από 15 Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δημοσθένης»	53	12200	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Μαρτ. δια Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΙΩ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόρινθος»	50	9956	έφθ. Ντουμάι 14 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΛΗΤΩ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόρινθος»	43	10865	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 29 Φεβρ. δια Ντουμάι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλλαντίν Έντερν»	58	10483	έφθ. Ντάρμπαν 4 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μίντλαντ»	51	14804	ανεχ. Μίκε 28 Φεβρ. δια Τσουκούμι
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ερμής»	54	11478	διπλθε Γιβραλτάρ 25 Φεβρ. δια Στοκχόλμην
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζένεραιλ Κάρριερ»	57	9553	διπλθε Παναμά 1 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αρμαντόρες»	55	11209	ανεχ. Ρας Τανούρα 4 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάμπη»	56	8716	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 19 Φεβρ. δια Κόρνερ Μπουκ
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σωκράτης»	60	28655	ανεχ. Σμιζού 3 Μαρτ. δια Γιοκκαμάν
ΝΤΟΡΙΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέζολιούτ»	56	10486	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλτζεντ»	66	45280	ανεχ. Της 3 Μαρτ. δια Ζουεϊτίνα
ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλκων»	56	8424	ανεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 2 Μαρτ.
ΞΕΝΙΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρ»	47	2836	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρ»	49	1953	υπό παραλαβήν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρέπικα Νεπτούνεα»	54	2227	έφθ. Κίγκωτον (Τζαμ.) 27 Φεβρ.
ΟΛΑΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρενάφο»	50	1439	διπλθε Κων.πολιν 24 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κύμα»	62	11270	ανεχ. Λας Πάμας 4 Μαρτ. δια Βομβάν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΑΕΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντουράγκο»	69	97468	ανεχ. Γιουροπόρτ 23 Φεβρ. δια Κουβίν Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εξέτερ»	54	17999	ανεχ. Χόρ αλ Αμάγια 20 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντεμεράρα»	70	98726	ανεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 23 Φεβρ. δια Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λύνγουιντ»	70	97206	ανεχ. Σακάι 19 Φεβρ. δια Ντάς Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΣΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιγκλεσάιντ»	70	97206	ανεχ. Γιουροπόρτ 5 Μαρτ. δια Μέννα Αχμαντί
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιρβιν»	70	98566	ανεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 20 Φεβρ. δια Χάργκ Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΝΤΣΙΟΥΡ δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμπουρν»	70	97466	ανεχ. Σπ Αϊλαντ 26 Φεβρ. δια Πούλο Μπουκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμπουρν»	70	98566	διπλθε Ουσάντ 2 Μαρτ. δια Σάγκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γράντον»	70	96627	ανεχ. Μέννα Αχμαντί 29 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπρίτζπορτ»	70	96679	ανεχ. Τέιμπλ Μπαϊν 20 Φεβρ. δια Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρταγκένα Σίππικ»	54	13652	ανεχ. Βαλτιμόρην 25 Φεβρ. δια Κιουρσοσό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πριμρόουτ»	54	20453	ανεχ. Βαλτιμόρην 26 Φεβρ. δια Μάντρε ντε Ντέους
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΦ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εϊθοντεϊλ»	54	20495	ανεχ. Ρας αλ Χαφί 4 Φεβρ. δια Μίλφορντ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΑΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήγουελ»	65	38607	ανεχ. Μπόρνυ 22 Φεβρ. δια Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΪ'ΜΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέντμπανκ»	64	32380	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 11 Φεβρ. δια Ρας Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΪΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάντεν»	65	32478	ανεχ. Μέννα Αχμαντί 15 Ιαν. δια Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μίλφορδ»	64	38598	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 30 Ιαν. δια Ρας Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόρταμαρ»	65	38607	ανεχ. Χάβρην 21 Φεβρ. δια Φορκάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΪΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κονσάπαιον»	65	32407	διπλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρρόου Σίππικ»	54	14047	έφθ. Λός Αντζελες 23 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκρήνουϊτ»	58	27602	διπλθε Γιβραλτάρ 26 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσβαίριν»	50	24741	ανεχ' Άγ. Φραγκίσκον 23 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τόστερ»	53	14221	έφθ. Φερρόλ 6 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπαρμπαντος»	53	24009	ανεχ. Σαθάναν 18 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΪΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φλωρίδα»	54	17999	έφθ. Μέννα Αχμαντί 4 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σουανον»	54	13934	ανεχ. Πόρτ Κανάβεραλ 21 Φεβρ. δια Καρινίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκρήνβιλ»	55	13709	ανεχ. Σαϊντ Άννα Μπαϊν 20 Φεβρ. δια Σέλλ Χάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΪΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσκοντίνενταλ»	54	18476	ανεχ. Ζουεϊτίνα 29 Φεβρ. δια Βρινόσιον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίτομοντ»	66	15625	ανεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 25 Φεβρ. δια Τεργέστην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλίφτον»	65	15577	έφθ. Μπατόν Ρούζ 28 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΛΟΥΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ινγουντ»	68	15809	έφθ. Ιοκεντερούν 26 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σώμεροστ»	65	15179	ανεχ. Κολούμπια ρίβερ 25 Φεβρ. δι' Ιράν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΛ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φάλαμουθ»	65	15671	ανεχ. Σαθάναν 3 Μαρτ. δια Τσάρλεστον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κινοντεϊλ»	69	15688	έφθ. Μορμουγκάο 29 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΪ'ΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντέρλεϋ»	67	15697	έφθ. Καράτσι 29 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολίντα»	69	15808	ανεχ. Μάλταν 2 Μαρτ. δι' Αλγούσταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χόουσαντ»	69	15688	έφθ. Μορμουγκάο 21 Φεβρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέρπουαντ»	55	13934	ανεχ. Φρήτσον 2 Μαρτ. δια Πέννιγκτον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντέρει»	60	32008	ανεχ. Μέννα Αχμαντί 11 Φεβρ. δια Λάντς Έντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λούζορ»	59	32007	ανεχ. Ντάς Αϊλαντ 25 Φεβρ. δια Φιννάρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήμπρουκ»	54	17999	ανεχ. Μαλάγα 24 Φεβρ. δια Μιλάζο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	διπλθε Παναμά 29 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλμπερτ Τράνσπορτ»	55	13934	ανεχ. Κρίστομαλ 3 Μαρτ. δια Μαρεκάμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΕΝΟΥΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ενσενάντα»	54	13665	ανεχ. Πουέρτο Μιράντα 23 Φεβρ. δια Γιουροπόρτ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντεσέρντο»	54	20595	έφθ. Φιλαδέφειαν 3 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θόρελαντ»	49	17792	ανεχ. Νέαν Όρλεάνην 18 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαμόντε»	54	14047	διπλθε Παναμά 20 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	24689	ανεχ. Αμβέρσαν 30 Φεβρ. δι' Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια Τράνσπορτ»	59	37958	ανεχ. Μέννα Αχμαντί 27 Φεβρ. δια Βαγκαρέι

ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΑΜΠΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστ Σίππινγκ»	60	37744	άνεχ. Ντάς "Αϊλαντ 14 φεβρ. δια Πόρτλαντ (Με)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΑΡΙΟΥΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αραπαίν»	63	30574	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 12 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΙΒΑΛΟΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λουθερ»	64	30581	διήλθε Ουόσαντ 4 φεβρ. δια Χάργκ 'Αϊλαντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέλιμπερ»	65	15179	άνεχ. Χιούστον 27 'Ιαν. δια Κάρταϊ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οζιντένταλ»	58	27602	άνεχ. Χάργκ 'Αϊλαντ 11 φεβρ. δια Λάντς 'Εντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'ΙΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φαλκον»	65	47493	άνεχ. Γιουροπόρτ 15 φεβρ. δι' αΜένα 'Αχμάντι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπφορντ»	50	17791	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 29 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπερσέλι»	64	47493	άνεχ. Χάργκ 'Αϊλαντ 26 φεβρ. δια Μιζουσίμα
ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπέρωκ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χομ Λάινς»	31	18563	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ. (κρουαζιέρα)
ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ομόνοια»	55	17102	διήλθε Γιβραλτάρ 26 φεβρ. δια Μπάνιας
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λα 'Εμπρέσσα»	56	21090	άνεχ. Ντόντζες 22 φεβρ. δια Σιδών
ΟΡΕΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερσέαν Μπάλκ»	56	11267	άρχει εις Πειραιά από 3 Μαΐου
ΟΡΙΚΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οροσούλ»	58	12668	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 28 φεβρ. δι' 'Αρούμπα
ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	Ρουσσός	42	2881	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΟΣΕΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	53	9807	άρχει εις Πειραιά από 14 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΛΑ'ΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόλαρ Στάρ»	70	79001	άνεχ. Ρας Τανούρα 16 φεβρ. δια Μιλάζο
ΟΣΕΑΝ ΛΑΝΣΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χαννέσο»	49	15456	άνεχ. Κόπερ 29 φεβρ. δι' Αύγουσταν
ΟΣΕΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	50	9627	άρχει εις Πειραιά από 3 'Ιαν.
ΟΣΕΑΝ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	53	9839	άρχει εις Πειραιά από 11 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φορτούνα»	56	9165	άνεχ. Λας Πάλμας 18 φεβρ. δια Βομβάν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουλτραμαρίν»	56	10016	έφθ. Κέντλα 19 φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χαννέσο»	57	15406	άνεχ. Μπακρέιν 23 φεβρ. δι' αΝτακάρ
ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρε Νοστρουμ»	63	11963	έφθ. Βομβάν 14 φεβρ.
ΟΣΕΑΝΙΚ (π. υπέρωκ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χομ Λάινς»	65	27645	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝΙΚΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οσεάνικα»	65	28101	άνεχ. Τομπάτα 16 φεβρ. δια Λορέντζο Μάρκες
ΟΣΕΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάνταρντ»	56	23232	άνεχ. Λος Άντζελες 13 φεβρ. δια Σέρια
ΟΥΘΟΡΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κλεοπάτρα»	66	999	διήλθε Μπουνομπουτελ 28 φεβρ. δια Νιού Ρας
ΟΥΛΥΣΣΕΣ Α'ΙΛΑΝΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρκείος»	50	2500	διήλθε Παναμά 3 Μαρτ. δια Βαλναραϊζο
ΟΥΡΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστροσυζέρτε»	55	1839	άνεχ. Θεούτα 22 φεβρ. δια Μπανιόλι
ΟΥΡΑΝΙΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίν»	29	2692	άρχει εις Ζεεμπρουκ από 22 Μαΐου
ΟΥΡΑΝΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σελέστιαλ»	53	4069	διήλθε Παναμά 19 φεβρ. δια Γένοβαν
ΟΥΡΑΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρέιντερ Σίππινγκ»	61	16984	έφθ. Νεάπολιν 6 Μαρτ.
ΠΑΛΑΙΜΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστροντοράντο»	57	12881	άνεχ. Ντάρ ες Σαλάμ 2 Μαρτ. δια Μπάσαν
ΠΑΛΕΡΜΟ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μυρτού»	51	2214	άνεχ. Αμθέροαν 3 Μαρτ. δια Καρθαγένην
ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φώς»	54	2566	εις Σαουθάμπτον από 27 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βίργκο»	50	5304	έφθ. Βεγγάζην 16 φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μηλουάρροου»	50	8280	έφθ. Μομπάσα 26 φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΕΘΕΣΚΕΠΑΣΤΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κασανία»	58	10659	διήλθε Θέρονταιν 'Αϊλαντ 2 φεβρ. δια Ρωσίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΥΚΚΟ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εφταθρόσος»	43	7244	εις Κάρταϊ από 18 φεβρ. (ποδς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΠΑΝΑΓΙΑ ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σωτήρ»	49	5414	άνεχ. Μπεντι 21 φεβρ. δια Ναυλάκι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρυοπόταμος»	52	4589	έφθ. Άντεν 1 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Β. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αναμάλ»	48	1977	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβάνου) 14 φεβρ. δια Λιβύην
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελτρανοπορτ»	57	10493	έφθ. Πειραιά 16 φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Ν. Κ. (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζόκκατ»	39	3562	άρχει εις Πειραιά από 18 'Ιουλ. 1970
ΠΑΝΑΙΤΟΛΙΚΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νεπτονεα»	60	7809	έφθ. Μπ. Άύρες 26 φεβρ.
ΠΑΝΑΧΑ'Ι'ΚΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ζεφύρ»	63	30408	άνεχ. Ρας Τανούρα 19 φεβρ. δια Λάντς 'Εντ
ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντάρες»	50	6307	άνεχ. Πειραιά 4 Μαρτ. δια Βαλένθια
ΠΑΝΑΩΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρουντρά»	61	11925	άνεχ. Θεούτα 5 Μαρτ. δια Φεροαλά
ΠΑΝΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίν Κ.»	58	12417	έφθ. Μπακρέιν 4 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ'Ι'ΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαργκαρετ»	54	9618	έφθ. Αθάναν 7 φεβρ.
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πελλήναιον»	61	10393	έφθ. Φουκουγιάμα 1 Μαρτ.
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανάνδ Σίππινγκ»	51	1000	άνεχ. Τερνέσθιν 25 φεβρ. δια Τσίμπα
ΠΑΡΗΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παγκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Νεάπολιν 3 Μαρτ. δια Σιδών
ΠΑΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλόρα»	61	13912	άνεχ. Μόμπιλ 3 Μαρτ. δια Νέαν 'Ορλεάνν
ΠΑΡΑΓΙΣΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιριάλεζ»	56	966	έφθ. Καντίς 4 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σελέστιαλ»	65	38116	έφθ. Τής 4 Μαρτ.
ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτερ»	54	6902	άρχει εις Πειραιά από 8 Αύγ.
ΠΑΤΙ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πύλα»	50	5623	έφθ. Τόλνα 6 φεβρ.
ΠΕΛΑΓΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιον»	52	5483	άνεχ. Ντάρμπαμ 5 Μαρτ. δι' Αμμόκωστον
ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24521	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 φεβρ. δια Ντουμάι
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σολόι»	36	5065	έφθ. Βιζακαπατνάμ 24 φεβρ.
ΠΕΛΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δαναός»	55	7508	έφθ. Νουμέα 27 φεβρ.
ΠΕΝΝΑΝΤ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αουρόρα Σ.»	54	19444	άνεχ. Βοστώνη 24 φεβρ. δια Τέζας
ΠΕΝΝΥ ΜΑ'Ι'ΚΕΛΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οφμίκ»	59	7919	έφθ. Μέρσεύ Μπάρ 5 Μαρτ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24502	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 24 φεβρ. δια Λα Σαλίνα
ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Περαματόρης»	41	6464	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (π.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ»	51	1077	έφθ. Ταματάβε 28 φεβρ.
ΠΕΡΑ Α'Ι'ΛΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	64	10865	άνεχ. Λας Πάλμας 12 φεβρ. δι' 'Ιπώνιαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρρέτο»	58	8466	άνεχ. Ντάρμπαμ 1 Μαρτ. δια Νορβηγίαν
ΠΕΡΑ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	63	10868	άνεχ. Σίγκαπούρην ρόδς 1 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΠΕΡΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	62	9908	έφθ. Κόμπε 28 φεβρ.
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ V δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντάλκο»	58	15987	άνεχ. Μιζουσίμα 10 φεβρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ VI δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσφόντ»	57	18176	εις Σίγκαπούρην 11 φεβρ.
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ. VII δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νότερν Σπ»	55	16241	άνεχ. Τακόμα 26 φεβρ. δια Παγκαλάν Σουσου
ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ. VIII δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νότερν Γουόλντ»	54	20489	άνεχ. Χορ αλ 'Αμάνια 29 'Ιαν. δια Λειζοες
ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετούνια»	57	7843	άνεχ. Πενάγκ 26 φεβρ. δια Γουαμπά
ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ακουαμαρίν»	68	1199	άνεχ. Έγκερσοντ 2 Μαρτ. δια Ρέντμπαμπουργκ
ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΛΔ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εμεράλδ»	68	1200	άνεχ. 'Ιμυγκάμ 5 Μαρτ. δια Δουνκέρκην
ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρούμπυ»	68	1200	άνεχ. Νορεσούντμπε 2 Μαρτ. δια Ρέκεφιορδ
ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τοπάς»	66	1198	εις Σαλούμ Μπάρ 3 Μαρτ.
ΠΕΤΡΟ'Ι'Α (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	53	10164	άρχει εις Πειραιά από 4 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάσαρο»	48	3349	εις Κάρδιφ από 20 'Ιαν. 1970
ΠΕΤΡΟΣ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάσιφικ 'Οιλ»	65	41255	άνεχ. Σίγκαπούρην ρόδς 15 φεβρ. δια Ντουμάι
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
ΠΗΤΕΡ Α.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελναβάλ»	61	13437	άνεχ. Χιμέζι 25 φεβρ. δια Σκάγκγουαί
ΠΙΣΚΕΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελμίρα»	50	17763	άνεχ. Σάροχ 28 φεβρ. δι' Άσκελόν
ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπιοπρεύ»	67	48747	έφθ. Μασσαλίαν 3 Μαρτ.
ΠΛΑΤΡΕΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλάτρες»	44	7244	εις Πειραιά από 18 'Ιαν.
ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκαρντιαν»	53	12514	άνεχ. Γάνδην 2 Μαρτ.
ΠΛΕ'Ι'Τ ΜΑΣΤΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πλέιτ»	53	9422	άνεχ. Σάντος 28 φεβρ. δια Μπ. Άύρες
ΠΛΟΥΤΩΝ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βράχο»	59	10918	άνεχ. Ρότερνταμ 25 φεβρ. δια Χαμπτον ρόδς
ΠΛΩΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βικτρί»	68	35191	άνεχ. Νιούκαστλ (Αυστρ.) 3 Μαρτ. δι' Άμστερνταμ
ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σκάνντομ»	66	33291	άνεχ. Τής 31 'Ιαν. δια Περισκόν Κόλπον
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πριμούλα»	72	57102	άνεχ. Τέμπλ Μπαίν 25 φεβρ.
ΠΟΛΑ Ν.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πας»	56	10483	διήλθε Παναμά 2 Μαρτ.
ΠΟΛΑΙΓΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	48	2000	υπό παραλαβήν
ΠΟΛΥΔΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έλλην. συμφέροντα	56	8325	άνεχ. Φορ ντε Φράνς 29 φεβρ. δια Καναδά
ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολυνίκης»	45	5181	προσάραξεν εις Μπουργκάς ρόδς 7 'Ιαν. 1971
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Μπαγκόγκ 16 φεβρ. δι' 'Ινδονησίαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάξ»	71	80225	άνεχ. Κέϊν Τάουν 17 φεβρ. δια Περισκόν Κόλπον
ΠΟΝΤΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστροσιέλο»	58	16258	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΛΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άργκου»	44	4897	άρχει εις Μπιλμπάο από 22 'Ιουλ.
ΠΟΡΤΟ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σουστερ»	56	1384	άνεχ. Μελίλα 28 φεβρ. δι' Αμθέροαν
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΟΦ ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κεφαλονιά»	57	1739	έφθ. Φελιζόουε 26 φεβρ.
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΟΦ ΜΟΡΕΑΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άχαια»	56	1706	εις Κορούνα από 23 Δεκ.
ΠΡΕΒΕΖΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουζοτμίνοτερ»	57	10389	έφθ. Γδύνια 13 Δεκ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμηθεύς»	59	9633	άνεχ. Μπ. Άύρες 23 φεβρ. δι' αΒενετιαν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμηθεύς»	64	5916	άνεχ. Χιούστον 10 φεβρ. δια Ντακάρ
ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρόμπιτυ»	52	10188	έφθ. Μακέιο 28 φεβρ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπακί»	44	2088	έφθ. Άπαπα Λάγκος 26 φεβρ.
ΠΡΟΣΕΤ ΗΛΙΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστ Άφρική»	58	8369	άνεχ. Γκρήνοκ 18 φεβρ. δια Τάμπα

ΠΡΟΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρωτοαπόστολος»	56	8130	έφθ. Σακάϊ 25 φεβρ.
ΠΡΟΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πρωτοκλήτος»	44	7984	έφθ. Στεπτινόν 19 φεβρ.
ΠΥΛΑΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πυλάρος»	53	13256	έφθ. Αμδούργον 4 Μαρτ.
ΠΥΛΙΑΣΤΡΟΝ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πυλιαστρόν»	46	1921	έφθ. μεσογειοκάς μεταφοράς
ΠΥΡΓΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέουμ»	58	23102	έφθ. Μαντράς 3 Μαρτ. διά Χάργκ Αϊλαντ
ΠΩΛΙΝΑ		έτ. «Πωλινά»	64	1199	έφθ. Πειραιά 15 φεβρ. διά Μήλον
Ρ. Κ. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρικμερς Γουαίβ»	57	8127	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 27 φεβρ. διά Σαγκάην
ΡΑΒΕΝΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κωστούλα»	47	8036	έφθ. Αμδούργον 16 φεβρ. διά Κούβαν
ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντωνία»	52	1346	έφθ. Πιομπίνο 29 φεβρ. δι' Όραν
ΡΑΙΜΠΟΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αίγκους»	57	23693	έφθ. Σεμπαθάνκ 1 Μαρτ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κωστούλα»	46	8071	έφθ. Γένοβαν 2 Μαρτ.
ΡΗΝΟΙΛΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερμερικήνα»	59	19047	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 8 φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κανόπους»	48	1515	έφθ. μεσογειοκάς μεταφοράς
ΡΙΟ ΜΑΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μουνφάουερ»	71	77049	έφθ. Τόρ Μπαϊν 1 Μαρτ. διά Περιοκόν Κόλπον
ΡΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαράλάντα»	65	16334	έφθ. Μπαϊσαν 3 Μαρτ.
ΡΟΒΕΝΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλτα»	58	17407	έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 2 Μαρτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κωστούλα»	46	8113	έφθ. Ουμ Κάσρ 14 φεβρ.
ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστερν Ση»	56	21028	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 φεβρ. δι' Αρούμπα
ΡΟΥΘ ΜΑΪΚΕΛΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μουντόουν»	71	77049	έφθ. Νέαν Αχμαντί 4 Μαρτ. διά Ρας Τανούρα
ΡΥΘΜΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Απόλλο Μ.»	63	7363	έφθ. Γιβραλτάρ 26 φεβρ. διά Βηρυτόν
ΡΥΜΥΛΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Πειραιά από 11 Μαΐου
		έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	59	21275	έφθ. Σαλθαδόρ 2 Μαρτ. δι' άνατ. άκτύν ΗΠΑ
ΣΑΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμπατίνα»	53	1837	έφθ. Αοντόντ 26 φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αθηνά»	54	2730	έφθ. Λας Πάλμας 24 φεβρ. διά Βενετιάν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Θαντερ»	58	3066	έφθ. Αμστερνταμ 1 Μαρτ. διά Φλιζμπορω
ΣΑΙΝΤ ΑΣΣΗΜΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Ασσήμι»	65	27042	έφθ. Αμδούργον 18 φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Νικόλας»	57	20686	έφθ. Νέαν Υόρκην 22 φεβρ. δι' Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Ελέν»	56	2285	έφθ. Νέαν Όρλεάνην από 7 Δεκ.
ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Ευμάνουελ»	59	17994	έφθ. Νέαν Υόρκην 22 φεβρ. δι' Αρούμπα
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Κωνσταντίν»	58	9150	έφθ. Αμδούργον 4 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Νικόλας»	56	12279	έφθ. Ουλέυ 6 Μαρτ.
ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Μαρία»	53	8715	έφθ. Πόρτ Βίλλα 28 φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστρονάβαλ»	66	16334	έφθ. Κόμπε 2 Μαρτ. διά Σιδνεύ
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Γολγορούσα»	53	12453	έφθ. Κερμπεκ 18 φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΟΛΓΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Όλγα»	49	17905	έφθ. Νέαν Υόρκην 29 φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.»	59	22190	έφθ. Εσκραβός ρίβερ 19 φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Τζών»	50	11631	έφθ. Παναμά 25 φεβρ.
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ III (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίιντ Τζώρτζ»	54	9755	έφθ. Χιμέζι 1 Μαρτ. δι' Όκινάουα
ΣΑΛΒΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαλβία»	56	8522	έφθ. Γιβραλτάρ 4 Μαρτ.
ΣΑΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαλευθέριος»	51	1566	έφθ. Σπέτζια 28 φεβρ.
ΣΑΛΛΥ Χ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρουονγκένικ»	52	13542	έφθ. Πειραιά από 1 Αύγ.
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άπς Δημήτρης»	71	12100	έφθ. Κλαούντμπανκ υπό συμπλήρωσιν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άπς Γιάννης»	71	12100	έφθ. Παναμά 28 φεβρ. διά Τακόμα
ΣΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.)		έτ. «Λυγία»	50	1805	έφθ. Δουβλίον 1 Μαρτ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιαθία»	57	8952	έφθ. Πειραιά 19 φεβρ.
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έντρε Ρίος»	51	10255	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 22 Δεκ. δι' Άπω Άνατολήν
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαζία»	50	1439	έφθ. Λας Πάλμας 2 Μαρτ. δι' Όβέντο
ΣΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (κ.)		έτ. «Νόροσ»	59	29486	έφθ. Γκρέπ Γιάρμουθ 1 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ναβερίμο»	46	2849	έφθ. Όκχαμ Νές 29 φεβρ. διά Ζεμπρούγκε
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρθίνα»	53	2550	έφθ. Πειραιά από 2 Νοεμ.
ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Παναμά 3 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντουέρο»	65	31779	έφθ. Πειραιά από 10 Δεκ (έπισκευαί)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαντιόκο»	57	9144	έφθ. Αμδούργον 26 φεβρ. διά Φορκάντος
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κικονός»	53	5999	έφθ. Τόκιο 4 φεβρ. διά Σελέμπες
ΣΑΝΤΡΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαζέσορ»	63	11471	έφθ. Λορέντζο Μάρκες 13 φεβρ.
ΣΑΝΣΟΡ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τουέο Αφρικαν»	70	11329	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 9 φεβρ. διά Ντάρμπαν
ΣΑΟΥΘΓΟΥ'ΙΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσδουαν-Φράντερ»	44	14020	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 17 φεβρ. διά Όρλάντο
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 61)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαφονούριος»	52	1566	έφθ. Μπ. Άύρες 7 φεβρ.
ΣΑΦΟΝΟΥΡΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόρνυ»	55	2309	έφθ. Κουίνσμπορω 29 φεβρ.
ΣΕΟΥΤΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρκαντινέλα»	54	19053	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. δι' Άλγέριον
ΣΕΡ ΟΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντάτριάλ Κάρριερ»	58	13944	έφθ. Μάλταν από 15 'Ιαν. (έπισκευαί)
ΣΕΡΙΦΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριόλεζ»	57	962	έφθ. Τόραντα 10 φεβρ. διά Μπ. Άύρες
ΣΕΤΟΥΜΠΑΛ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαριζαν»	59	9165	έφθ. Αμδούργον 2 Μαρτ.
ΣΗ ΕΣΠΟΡΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαομα»	71	11055	έφθ. Μπρούκλιν 7 φεβρ. διά Ραστόκ
ΣΗ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πελλά»	51	1522	έφθ. Αστόρια 29 φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ορηντομ»	51	3904	έφθ. Κων. πόλιν 17 'Ιαν. διά Ρίζε
ΣΗ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όδερεθίζ Όρ.»	61	13083	έφθ. Μόρεσν Μπάρ 5 Μαρτ.
ΣΗΒΙΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σήγκαλ»	47	6507	έφθ. Χιούστον 23 φεβρ. διά Τύνιδα
ΣΗΓΚΑΛ		έτ. «Προπερινάντ»	54	11909	έφθ. Βενετιάν 26 φεβρ. δι' Αμπιτζάν
ΣΗΓΚΡΙΝΤ (κ.)			56	1041	έφθ. Φλιζμπορω 3 Μαρτ.
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΥΟΥΣΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σιαβερ Κόουστ»	48	7473	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 φεβρ. διά Ντάρ ες Σαλάμ
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερμίντ»	58	4840	έφθ. Κόμπε 26 φεβρ.
ΣΙΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερμίντ»	58	4839	έφθ. Φουκουγιόμα 29 φεβρ.
ΣΙΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σιαβερ Κόουστ»	45	5319	έφθ. Μαυρίκιον 15 'Ιαν. διά Σαγκάην
ΣΙΑΒΕΡ ΚΟΥΟΥΣΤ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάρνταστ»	65	33287	έφθ. Ρας Τανούρα 28 φεβρ. διά Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΙΝΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σινσερίτυ»	54	15463	έφθ. Άιλ όφ Γκράιντ 4 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιαφέλ»	70	18287	έφθ. Μιζουσίμα 1 φεβρ. διά Γκλάντσοουν
ΣΙΝΤΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έφτι»	47	1108	έφθ. Πειραιά 8 φεβρ.
ΣΙΣΙΛΙΑΝΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγανη»	57	944	έφθ. Κων. πόλιν 1 Μαρτ. διά Γαλάτσι
ΣΙΣΤΕΡ ΑΜΑΛΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τέμζ»	57	984	έφθ. Λίβερπουλ 26 φεβρ.
ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13906	έφθ. Όρμαντλ 20 φεβρ. διά Χιλήν
ΣΙΘΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Βαλνζα»	63	12273	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ. διά Ντέλφουλ
ΣΚΑΪΛΑΡΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σέβεν Άιλς»	59	8497	έφθ. Μορεκέντ Σίτυ 29 φεβρ.
ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προπερινάντ»	54	11909	έφθ. Βανκούβερ 23 φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΣΚΙΡΩΝ	(Ν.Α.Τ.)		54	11909	έφθ. Όλντ Κιλπάτρικ 1 Μαρτ. διά Τρίπολιν (Λιθύς)
ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)		54	11909	
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΚΡΥΣΤΑΛ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άστρο Πασιφίκα»	57	3070	έφθ. Τζιμπουτί 27 φεβρ. διά Ντάρμπαν
ΣΟΒΕΡΙΓΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τριντέντκο»	58	4403	έφθ. Όέουτα 14 φεβρ. διά Νιουφάουντλαντ
ΣΟΝΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ταϊγκερ»	62	28387	έφθ. Σέβεν Άϊλαντς 23 φεβρ. διά Γκιζόν
ΣΟΥΕΡΤΕ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιζα»	57	10661	έφθ. Μπείρα 29 φεβρ.
ΣΟΥΝΙΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιντατλάντικ»	62	10862	έφθ. Χάλιφαζ 25 φεβρ. διά Γουεστθέγκα
ΣΟΦΙΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σοφία»	29	9375	έφθ. Πειραιά από 19 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σοφία»	65	14048	έφθ. Βιτόρια 19 φεβρ. διά Μπροντ
ΣΠΑΡΤΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπάρτα»	69	8825	έφθ. Λισσαβόνα 21 φεβρ.
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνελ»	56	1743	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνελ»	55	13322	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Μαρτ. διά Τρίπολιν
ΕΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κοθί»	57	20683	έφθ. Χόβικ 25 φεβρ. διά Γκρότον
ΕΠΥΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ούλυσσεας»	64	34593	έφθ. Ρας Τανούρα 5 φεβρ. διά Όυλέυ
ΕΠΥΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σουαρέζ»	65	31428	έφθ. Πειραιά 5 Μαρτ.
ΕΠΥΡΟΣ Λ. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάλα»	40	2208	έφθ. Πειραιά από 15 φεβρ. 1971 (ΕΠΩΛ.)
ΕΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουάλντεν»	56	30709	έφθ. Γκόττεμπεργκ 3 Μαρτ.
ΕΤΑΡ ΟΦ ΣΑΝΤΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσοαμ»	51	4032	έφθ. Αμποι Νταμπί 20 φεβρ.
ΕΤΑΡ ΟΦ ΧΟΥΝΤΙΑ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιβέρα»	49	4930	έφθ. Τζέντα 16 'Ιαν. διά Μπερμπερά
ΕΤΑΥΡΟΣ Τ. (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρνινουόσσαι»	52	10407	έφθ. Αμστερνταμ 1 φεβρ. διά Αδαν
ΕΤΕΛΙΟΣ (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάλχα»	55	8623	έφθ. Ντάρμπαν 27 'Ιαν. διά Ρουμανίαν
ΕΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάλχα»	45	4014	έφθ. Απαλα Λάγκος 28 φεβρ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΕΤΕΛΛΑ (κυπρ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σόντι»	55	3398	έφθ. Όέουτα 18 φεβρ. διά Βιλμυκτων (Β.Κ.)
ΕΤΕΦΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φοιρηπλντ»	60	10733	έφθ. Πενάγκ 24 φεβρ. διά Μπ. Άύρες
ΕΤΟ'ΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθγουϊντ»	71	71208	έφθ. Ντάρ Άϊλαντ 26 'Ιαν. διά Σάο Σεμπαστιάο
ΕΤΟΛΤ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αδενί»	53	8031	έφθ. Χιούστον 1 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΤΟΛΤ ΣΑΚΟΥΡΑ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τίθακα»	51	12540	έφθ. Παναμά 4 Μαρτ. δι' Αμδούργον

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 275

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th MARCH 1971

For the Sake of the Mother Country

The Prime Minister's exhortation to our shipowners was to be expected. It came during the course of a dinner to celebrate the inauguration of the new Greek Shipowners' Association building and the Premier's remarks were loudly applauded by those present.

Indeed, many of them are acting on his recommendations to transfer all their ships under the Greek flag so it can "fly proudly over the sterns of the largest merchant fleet in the world."

The Premier also exhorted our shipowners to send their children to Greece for at least part of their education and to do at least three months' military service in order to enhance their national conscience.

Mr. Papadopoulos said he did not ask for more. In return, his government would do everything in its power to facilitate the shipowners in their operations.

There is no doubt that our shipowners have every intention of following his recommendations but the Premier cannily set a deadline. He suggested that they meet again at another dinner, a year hence, during which he will be expecting to hear how far they have gone in this respect.

The Last Obstacle

One of the reasons why certain of our shipowners are forced to raise the Liberian flag on newbuildings is the fact that Liberian ships are covered by the American state against war risks whereas Greek-flag ships do not enjoy such coverage.

NATO should undertake this insurance and our shipowners have made many efforts to achieve this but without success so far.

The National Government has also tried to solve this serious problem affecting the Greek merchant fleet which, in time of war, would be placed at the disposal of the western allies.

These efforts must be redoubled since this snag remains the last obstacle and the only reason why Greek shipowners cannot transfer their Liberian-flag vessels to Greek registry.

New Increases

The British underwriters are seizing the opportunity of the renewal of insurance contracts to increase their rates once more.

There have been cases where premiums have risen by 350% in a year. We are told, also, that annual premiums amounting to \$150,000 were assessed for a 14,000-ton vessel.

The British have, of course, monopolised the world insurance market since foreign markets have to reinsure in Britain. But their demands are becoming prohibitive. It is impossible, not only in present circumstances but even if the freight market improves, for a tramp ship operation to make ends meet with such heavy insurance costs to bear.

We have the recent example of a shipping firm that manages seven ships and which was assessed a total increase of \$250,000 in premiums just because one of its ships became a total loss.

We do not know how Greek shipowners are going to react to this new demonstration of the insatiable appetite of the British underwriters. There is not much they can do.

The Scandinavians, on the other hand, are not being subjected to such high increases. A Norwegian tramp ship pays smaller premiums than a Greek ship of the same age and capacity.

There is also another kind of discrimination exercised by the underwriters in this respect. Greek owners are expected to accept the demands of the insurers without being allowed any access to the statistical data on past performance that allegedly makes the increases necessary. The Norwegians, however, are kept fully informed and can see for themselves whether the increases are justified or not.

Some time in the future, we too shall gain access to this data. But not before the Greek insurance pool gains in size and stature through greater participation in Greek risks. It is the only means by which Greek owners can counter the inordinate demands of the

underwriters which are undermining the very survival of Greek shipping.

The Clubs

A prominent shipowner, one of the oldest in the field, has written to complain about the treatment he has received from a British P & I Association.

In order to obtain the Club's release to sell two cargo ships, he managed, with great difficulty, to get it in exchange for £25,000 for each ship. Two years ago, a British ship of the same size and age was released for only £8,000.

He rightly asks "... on what basis do the Clubs set their rates and back calls? Chartered accountants should be commissioned to investigate the Club accounts and certify that the contributions assessed are not inflated. We should do something about emancipating ourselves once and for all from British tutelage in this respect. We should follow the example of the Scandinavians who have set up their own Clubs."

We have nothing to add to this. It is up to the shipowners to get together with this object in view. With good will and with faith

Ναυτικοί

Έπωφεληθήτε διὰ τὴν ἀποκτήσετε ἀκίνητον εἰς
τὴν Πατρίδα.

Δάνειον μέχρι 2.000.000 δραχμῶν σὰς χορηγεῖ

Η ΚΤΗΜΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΠΟΣΟΝ ΔΑΝΕΙΟΥ : ΤΟ 100 % ΤΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΣΤΕΛΝΕ-
ΤΕ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

ΤΟΚΟΣ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8 % ΕΤΗΣΙΩΣ

ΣΚΟΠΟΣ ΔΑΝΕΙΟΥ : ΑΠΟΚΤΗΣΙΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ

ΕΞΟΦΛΗΣΙΣ ΔΑΝΕΙΟΥ : ΕΙΣ 15 ΕΤΗ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ

σὰς χορηγεῖ

♦ ΤΟΚΟΝ ΜΕΧΡΙ 7,25 % ΕΤΗΣΙΩΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛ-
ΛΑΓΜΑ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΣΑΣ

♦ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΔΑΝΕΙΟΝ 15ΕΤΕΣ ΥΨΟΥΣ 750.000 ΔΡΑΧ.

♦ ΧΑΜΗΛΟΝ ΕΠΙΤΟΚΙΟΝ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΥ ΔΑΝΕΙΟΥ 6 % Ε-
ΤΗΣΙΩΣ

ΑΘΗΝΑΙ: ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 40 • ΤΗΛ. 621.243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53 - 55 • ΤΗΛ. 4522673

in the cause there is no reason why they should not be able to set up their own P & I Association.

The China Trade

China is opening her celestial portals to the free exchange of goods and services with the western world. Her ports are welcoming ships from all nations and it is hard to see how the Chinese can do otherwise. Not only are they short of merchant ships of their own but the impending increase in Chinese trade with the free world makes the presence of foreign merchant ships—cargo liners in particular—unavoidable in their ports. The Japanese will be at the forefront of this peaceful invasion and have already announced they will be suspending their lines to Formosa. Calls by American ships are not to be precluded since President Nixon's visit "changed the world" and might set the stage for increased American trade with China.

As for West European shipping, this has always called at Chinese ports although what little general cargo it carried to China was usually routed through Hong Kong. It is interesting to note that although there was no ban on these ships, the Chinese never stopped railing against the "capitalistic" Conferences.

The opening of China will not have much effect on Greek-flag shipping which has been fruitfully employed on the China trade, to the extent of 300 ships at a time on some occasions. Now that the American-imposed ban on the sailing of Liberian and Panamanian-flag ships to China is to be lifted, many Greek-owned Liberian ships will probably engage in the China trade too.

Far East Line

A pool agreement has been concluded for the setting up of a new Mediterranean - Far East container line scheduled to start in October. The pool members are Japan's NYK and Mitsui OSK Lines, France's Messageries Maritimes and Chargeurs Réunis and Italy's Lloyd Triestino and Flotta Lauro.

During the first phase of operations the line will be served by three Chargeurs Réunis vessels. These will be able to carry 720 20-ton containers and will make a total of three sailings between the end of October and next March. After that, three Lloyd Triestino ships will be added and Japanese participation will commence in 1974.

The ships will call at Japanese ports, Hong Kong and Singapore and at three ports in the Mediterranean, two of which will be Marseilles and Genoa. The outward voyage is expected to take 25 days.

Apparently, the Japanese, French and Italian members of the pool have ignored

Hellenic Lines, which are planning a similar line and which should be entitled to full membership in the pool.

How much longer is Greece, as a leading maritime nation, going to tolerate the closed shop tactics of the Conferences by which foreign lines monopolise her foreign trade?

The UNCTAD Conference

The problems of shipping, as far as they concern the developing countries, are to be discussed at the UNCTAD Conference in Chile on April 13.

The report of UNCTAD's secretariat on the subject deals with the purchase of second-hand ships by the developing countries and the participation of national-flag and foreign-flag ships in their trade.

It is suggested that ships be purchased on credit and it is pointed out that although tankers and bulk carriers are expensive to run by the advanced countries as a result of the crew shortage, the developing countries can supply ample and cheap manpower.

As far as regular cargo lines are concerned, it is suggested that cargoes be carried 40% by the country's ships, 40% by the ships of the country of destination and 20% by other foreign-flag carriers.

It is obvious that this blatant attempt at flag discrimination will be rejected by the maritime powers. Nor will credits be advanced to the developing countries for the purchase of second-hand vessels which, with lower crew costs, could seriously compete with other ships on the free market.

In any event, it is obvious that protectionism, fostered mainly by the United States, is one of the principal aims of the developing countries.

Chartering Centre

We have received an 8-page pamphlet from the Maritime Club in Piraeus entitled "House Rules for the Chartering Centre". The rules, apparently, antecede the legislation (which we consider indispensable) and the definition of the procedures to be followed between shippers and shipowners.

Those responsible for the initiative in setting up a chartering centre in Piraeus are no doubt being guided by the traditions of the Baltic Exchange. They are worthy of every support in this new venture, particularly from those who are interested in the emancipation of our shipping operations.

Inaccurate Findings

Figures published by the Salvage Association with regard to ship repair costs in

Greece are definitely misleading and based on inaccurate data.

It is incorrect to say that repair costs have risen 221% since 1960 and 30% between 1970 and 1971.

Most probably, the fact was not taken into account that repairs at the Perama yards are less costly than they are at the large repair bases and that the accounts submitted to the loss adjusters are often inflated and include repairs that would otherwise not be acceptable.

Repair costs here have increased, without a doubt, but not to the extent of other Mediterranean repair centres and far less than they have in Britain and the Continent. The Salvage Association's report fails to point this out and merely pictures the Greek increase as being higher, percentagewise, than that of other repair bases.

Somebody should compile accurate figures on Greek repair costs in order to refute the Salvage Association's findings.

Our Reputation at Stake

For more than a year, our shipping enterprises have been going through a rough time. Revenues have dropped and expenses have increased and continue to increase as a result of inflation. Serious losses are being sustained and contractual obligations are sometimes not being met.

Fortunately, such cases are rare and far between. Nonetheless, it is possible that they may multiply to a degree that may seriously harm our reputation and shake the confidence and trust our shipowners have enjoyed for so long among international business circles.

Word has already spread among shipbrokers and bankers about the few, mostly newly-established enterprises, that are either unwilling or unable to meet their obligations.

We must urge them to do their utmost to fulfil them even if the sacrifice involved is extremely painful. There is much more than their own interests at stake.

Med-Sun Line

The cruise ship "Aphrodite" has been an unqualified success for the simple reason that Med-Sun Line, the owners, have embarked on a policy of offering cheap cruises to European youth. The food and service on board are excellent and there is entertainment galore.

The "Aphrodite" is a 4,765-ton vessel with a speed of 18 knots. She is fully airconditioned, has a swimming pool and is a one-class ship with a total capacity of 400 passengers.

She will shortly be joined by a second Med-Sun Line cruise ship, the "Atalante".

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α. Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

Έκδοτης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
Όρφνης 18 - Ν. Σύμνη

Έκτ της Ώρας
ΚΩΣΤΑΣ ΔΟΥΚΑΣ
Μαρτινέας 2 - Αθήναι

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Θέμιδος 80 - Αμαρούσιον

Τυπογραφικά εγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς